

Ecomotor.es

elEconomista ENERO 2015 Nº70

LAND ROVER DISCOVERY SPORT

EL COCHE PARA TODO

ENTREVISTA

RAFAEL PRIETO

MASERATI GIBLI

PASIÓN RAZONABLE



Jeep® con



ES EL FIN DEL VERANO, NO EL FIN DEL MUNDO.



Nuevo Jeep® Grand Cherokee.

- Cambio automático de 8 velocidades con levas en el volante.
- Sistema de tracción 4x4 Quadra-Trac II con reductora.
- Sistema de gestión de tracción Select-Terrain.
- Pantalla TFT a color de 7" en el cuadro de instrumentos.
- Sistema Uconnect 8,4" SMARTOUCH con comandos de voz Bluetooth.

Gama Jeep Grand Cherokee: Consumo mixto (l/100km): 7,5 – 14,0. Emisiones CO₂ (gr/km): 198 – 327.

Jeep® es una marca registrada de Chrysler Group LLC.



CORPORATE | FLEET | SOLUTIONS

6

EN PORTADA
Land Rover
Discovery Sport

8

A LA ÚLTIMA
Skoda
Fabia Combi

9

A LA ÚLTIMA
Toyota
Aygo

20

ESCAPADA
Kia
Soul



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 Fernando Cruz. **Tratamiento de imagen:** Luis Alenda y Daniel Arroyo. **Impresión:** Impresos y revistas S.A. **D.L.:** M-25200-2008

**POLÉMICA
REFORMA DEL
REGLAMENTO
DE TRÁFICO**



Incluso el Consejo de Estado ha pedido a la DGT que aclare algunas de las nuevas normas, como el control de alcoholemia para peatones.

**EL SENADO
FRANCÉS
ENCARGA UN
ESTUDIO SOBRE
EL DIESEL**



Una comisión de expertos independientes van a elaborar un informe de los efectos sobre la salud de los motores Diesel conformes a Euro 5 y 6.

**SUPERAVIT
COMERCIAL EN
EL SECTOR DEL
AUTOMÓVIL**



El valor total de las exportaciones de vehículos y piezas hasta noviembre 2014 fue de 36.627 millones de euros, un 7,8 por ciento más que en 2013.

Legislar a golpe de multa

Durante los últimos años se nos ha intentado convencer de que el descenso de víctimas en carretera era exclusivamente debida a la entrada en vigor del carnet por puntos y de la prolífica instalación de radares automáticos en las carreteras. Pero el repunte en las estadísticas de fallecidos ha puesto en duda esa pretendida consecuencia directa y exclusiva de las medidas emprendidas desde entonces por la DGT en el ámbito de la seguridad vial.

A nadie escapa que el efecto de la crisis sobre el descenso del tráfico rodado ha sido otro factor determinante en este sentido. Como prueba de ello tenemos la paupérrima situación de la red estatal de autopistas de pago. Y ahora llega la nueva Ley de Tráfico con nuevas restricciones y medidas, ya criticadas, como las de aplicar a peatones normas de circulación propias de vehículos o seguir rebajando muchos límites de velocidad.

Es bien cierto que la mayoría de los accidentes se producen en vías secundarias, que son por otro lado las que se utilizan a diario para los pequeños desplazamientos cotidianos. Pero esos accidentes suelen concentrarse en localizaciones muy precisas como curvas y cruces de especial peligrosidad. Rebajar por ley a 90 kilómetros por hora la velocidad en todas las carreteras secundarias no mejorará esos puntos negros, en los que se suele circular mucho más despacio, y no es lo mismo adecuar la velocidad a un puerto de montaña que a una recta de varios kilómetros bien asfaltada y de perfecta visibilidad. Mejorar la señalización, el firme y el trazado de muchas carreteras semiabandonadas sería más seguro.



Juan Luis Soto
Director de Ecomotor



4
ENE
2015

Infiniti, una proyección apasionante

Infinity ha cerrado 2014 con unas ventas globales de más de 186.200 vehículos y un crecimiento en Europa Occidental del 98,5%. En España la marca prácticamente ha duplicado sus ventas, un dato realmente positivo que sin duda se repetirá varias veces durante el próximo lustro, permitiéndonos presenciar el apasionante proyecto de Infiniti: ser la última marca premium, con verdadera filosofía de volumen, y con posibilidad de desarrollo en el viejo continente.

Pero volviendo al presente y futuro más inmediato, acabamos de lanzar una edición limitada del icónico QX70 denominada S-Design, en marzo veremos el nuevo Q70 que incorpora nuevo diseño y motor diésel de 170CV y después del verano llega el Q30, la primera incursión de Infiniti en el segmento de los compactos premium y el primer modelo de la marca producido y desarrollado en Europa.

En definitiva, 2014 ha sido un buen año para Infiniti España y 2015 va a ser todavía mejor. Afianzaremos nuestra presencia en el mercado de vehículos premium y, por supuesto, seguiremos creciendo por encima del mercado hasta que, en un futuro muy próximo, incluso aquellos que no son aficionados al automóvil piensen en Infiniti como una verdadera referencia en el competitivo sector premium de automoción.

Jorge Belzunce
Consejero Delegado de Infiniti España



KYMCO

DONDE QUIERA QUE VAYAS

HAY EMOCIONES QUE REQUIEREN
OTRA TIPO DE LIENZO



K-XCT 125i/300i ABS

PURA CONCENTRACIÓN

La excitación de sentir el impulso de un potente motor de inyección electrónica en cada kilómetro. El placer de trazar curva tras curva con la agilidad que proporciona un bastidor más compacto y ligero. La seguridad de poder contar con un módulo ABS de última generación en cada instante de tu viaje. ¿Cómo se explican?
No todas las emociones pueden explicarse del mismo modo.



SEGURO DE
ROBO INCLUIDO



SEGURO
INCLUIDO



PRUEBA DE
CONDUCCIÓN

FICHA TÉCNICA: Motores: De 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Diesel ♦ Potencias: 150 y 190 CV ♦ Dimensiones: 4.589 x 2.173 x 1.724 mm ♦ Batalla: 2.741 mm ♦ Capacidad maletero: 454/1.700 litros ♦ Velocidad máxima: Desde 180 km/h ♦ Consumo medio: Desde 5,7 l/100 km ♦ CO2: Desde 149 gr/km ♦ Precio: Desde 36.350 euros
 Más información en www.ecomotor.es

COMPLETO, BONITO Y EFICAZ

LAND ROVER HA MEZCLADO DIFERENTES INGREDIENTES PROPIOS PARA CONSEGUIR UN CÓCTEL TAN EQUILIBRADO COMO ACERTADO. GESTADO PARA SUSTITUIR AL FREELANDER, EL DISCOVERY SPORT NO SE CONFORMA CON PLANTEAR UNA CONTINUIDAD DEL MODELO. INCORPORA ASÍ LA SOFISTICACIÓN DEL EVOQUE, LA TECNOLOGÍA DEL RANGE ROVER Y LA CAPACIDAD INTERIOR DEL DISCOVERY.

Por Juan Luis Soto





Al objeto de sustituir a su modelo Freelander, la marca Land Rover ha aplicado un importante cambio de concepto del modelo. En lugar del robusto y sobrio todo terreno que hasta ahora cumplía con las necesidades más familiares de la gama, nos presenta un coche mucho más completo y ambicioso.

Con una estética directamente influenciada por el seductor urbanita Evoque y una avanzada tecnología de todo terreno heredada de los Range Rover, el nuevo Discovery Sport ofrece además una carrocería de gran capacidad, que puede alojar una tercera fila de asientos, aumentando las plazas hasta siete -opción ofrecida al cliente por 1.370 euros-. En la firma británica han conseguido así su modelo más completo por su polivalencia y su nada desdeñable aspecto práctico. El Discovery Sport resulta de una acertada mezcla entre el rudo Discovery y el refinado Evoque. Se desmarca, por sus excelentes aptitudes todo terreno, de los SUV más lujosos pero menos aptos para la aventura -Audi Q5, BMW X3 o Volvo XC60-, a la vez que ofrece una estética de mayor sofisticación y un comportamiento en carretera más dinámico que los modelos de corte más utilitario -Honda CR-V, Jeep Cherokee o Toyota Rav-4-.

Y es que lo primero que llama la atención del Discovery Sport, aparte de su llamativa estética, es su buen hacer sobre asfalto. Una rígida carrocería monocasco derivada del Evoque y unas nuevas suspensiones traseras multibrazo han aportado una notable estabilidad y precisión. La nueva y específica suspensión ha cumplido así un doble cometido, ya que su menor invasión del habitáculo ha permitido ganar espacio y hacer posible la tercera fila de asientos que distingue al Discovery Sport de sus competidores. Obediente a la dirección y muy bien asentado, el Discovery Sport se siente muy a gusto sobre cualquier tipo de carretera y en su interior no percibimos grandes inercias en curvas o frenadas, algo endémico en la mayoría de los todo terreno. Con el Land Rover

podemos mantener unos buenos cruceros con facilidad, seguridad y cierto aporte de sensaciones deportivas en su gratificante conducción.

Por ahora, la gama Discovery Sport se centra en dos motorizaciones cuatro cilindros Diesel llamadas TD4 y SD4, con inyección directa de gasolina, parada automática Stop & Start y sistema de recuperación de energía en la frenada. Con potencias de 150 y 190 caballos, se trata del mismo motor con diferente gestión y la más recomendable nos parece la de 150 caballos, suficientemente enérgica y sin embargo con mejores resultados de consumo. La transmisión se ofrece con caja manual de seis relaciones o bien automática de ZF de nueve, sorprendente por su eficacia, y por la que merece la pena pagar los 2.500 euros que cuesta su opción.

Dotado del eficaz sistema Terrain Response, que decide por nosotros qué hacer al abordar diferentes tipos de terrenos, también puede adquirirse con una transmisión Active Driveline -1.060 euros-, que desconecta uno de los ejes cuando las condiciones de rodadura lo permiten para ahorrar combustible. Sin embargo, y siguiendo la moda imperante entre los SUV, Land Rover ofrecerá a partir del verano una versión del Discovery Sport de sólo dos ruedas motrices para quienes no pretendan salir del asfalto.

Completo, el Discovery Sport es lo más parecido a una navaja suiza con ruedas. Sirve para todo y su interior es modulable. Incluso su dotación de seguridad es apabullante, con diversos sistemas avanzados opcionales como el control de estabilidad dinámica, la suspensión autonivelante o el control de bajada mediante regulación del par motor, por poner algunos ejemplos. Es en este apartado tecnológico donde nos damos cuenta de que el nuevo Land Rover está más cerca del Range que del Evoque. Sin embargo, su precio de acceso queda bastante por debajo del señorial todo terreno, lo que abre nuevo mercado en la marca entre quienes desean un sofisticado y polivalente coche familiar.

FICHA TÉCNICA: Motores: gasolina y diésel ♦ Potencia: entre 75 y 110 CV ♦ Par Motor: entre 95 y 250 Nm ♦ Tracción: delantera ♦ Transmisión: manual y DSG ♦ Consumo medio: entre 3,4 y 4,8 litros ♦ Velocidad máxima: 175-199 km/h ♦ Aceleración: 9,6-14,9 segundos ♦ Precio: no disponibles
 Más información en www.ecomotor.es



El espacio inteligente del pequeño de Skoda

UNO DE LAS PRIMERAS VERSIONES QUE SE HAN DESVELADO EN 2015 HA SIDO EL SKODA FABIA COMBI, QUE RECOGE TODO EL COMPENDIO DE DISEÑO Y PRESTACIONES DE LOS NUEVOS COCHES DE LA FIRMA CHECA. Por Miguel Á. Linares

La capacidad del maletero del Combi pasa ahora a ser de 530 litros (1.395 con los asientos traseros abatidos), lo que le da el título de rey del espacio en su segmento. La ganancia de 25 litros respecto a la generación anterior del Fabia Combi se ha conseguido gracias a que el vehículo ha crecido 21 milímetros a lo ancho y 8 a lo largo. Eso sí, las soluciones prácticas para llevar cargas más voluminosas en el maletero brillan por su presencia. El Fabia Combi es fiel

reflejo de la nueva línea de diseño de Skoda, que está recibiendo todos sus nuevos modelos y versiones con una tendencia claramente dirigida a la deportividad en cuanto al diseño, y por la voluntad de dotar al vehículo de cuantas más funciones tecnológicas mejor, prueba de ello es la clara apuesta por la tecnología Mirror Link, que permite "clonar" las aplicaciones de nuestro móvil en la pantalla multimedia, de tal forma que llevemos, por ejemplo, el navegador de nuestro teléfono también en el coche.

También se dispone de otros elementos tecnológicos tanto en la seguridad (detector de fatiga del conductor, función de freno de emergencia, etc.) como en las ayudas a la conducción (función de arranque en pendiente, control electrónico de la presión de los neumáticos, etc.). El nuevo Combi es ahora más ecológico, gracias a que su consumo se ha reducido hasta un 17 por ciento respecto a la anterior generación, hasta 3,1 litros y unas emisiones de CO₂ de solo 82 gramos por kilómetro. Habrá seis motores disponibles: tres gasolina (con potencias entre los 75 y los 110 CV) y tres diésel (entre 75 y 105 CV), con transmisiones manuales y DSG automáticas. En el Skoda Fabia Combi se ofrecen hasta 17 soluciones Simply Clever, como aplicaciones para smartphone con las que se pueden controlar ciertos datos del vehículo, un rascador de hielo en la tapa del depósito del combustible, una papelerera en la puerta lateral, etcétera.

Los precios del nuevo Skoda Fabia Combi, que estará disponible a partir del mes de abril, se darán a conocer en febrero.



FICHA TÉCNICA: Motor: De 3 cilindros ♦ Combustible: Gasolina ♦ Potencia: 69 CV ♦ Tracción: delantera ♦ Dimensiones: 3.455 x 1.615 x 1.460 mm
♦ Batalla: 2.340 mm ♦ Capacidad maletero: 168 litros ♦ Consumo medio: desde 4,1 l/100 km ♦ CO₂: Desde 95 gr/km ♦ Precio: Desde 10.600 euros
Más información en www.ecomotor.es



Se paga mientras se usa, sin más

EL NUEVO AYGO PROPONE EL SISTEMA 'PAY X DRIVE', QUE PERMITE SU ADQUISICIÓN POR 100 EUROS AL MES Y REPLANTEARSE LA POSESIÓN AL FINALIZAR CADA AÑO. Por Jorge Arenas



Faltaba uno por llegar a la triada de pequeños utilitarios. Tras el Citroën C1 y el Peugeot 108, por fin, hace acto de presencia el tercero en discordia.

Se llama Toyota Aygo y es primo hermano de los otros dos. Son casi gotas de agua ya que, en esencia, son el mismo coche. Sin embargo, el japonés tiene una personalidad propia muy marcada y alejada del gusto francés. Es precisamente su diseño el que establece la diferencia y el que pretende ganarse a la clientela más joven gracias a sus peculiares formas, que parecen haber nacido de los lápices de un artista de comic manga.

Cuestiones estéticas aparte, el nuevo Aygo es un vehículo de reducidas dimensiones, práctico y ágil, pensado para batallar en el día a día de la ciudad. En esta nueva generación ha ganado puntos en calidad, en suavidad de rodadura y en otros aspectos como el aprovechamiento del espacio, algo fundamental en este segmento de coches miniaturizados. Por ejemplo, su maletero ha crecido hasta los 168 litros que, sin ser una cifra récord, se convierte en un volumen bastante aceptable. Bajo el capó del modelo nipón se esconde un motor tricilíndrico 1.0 VVT-i, revisado y mejorado, que alcanza ahora los 69 CV y 95 Nm de par, al tiempo que ha reducido sus niveles de consumo y emisiones un 5%. Suficiente para moverse con alegría, dadas sus aspiraciones eminentemente urbanas.

Disponible con 3 y 5 puertas, cambio automático y manual, y múltiples opciones de personalización, el pequeño de la familia Toyota tiene un precio de salida de 10.600 euros. Quien así lo desee, puede optar al sistema de compra *pay x drive* (pago por uso), que permite su adquisición por 100 euros mensuales, previo pago de una entrada de 2.667 euros, y que da la opción de devolverlo, quedarse con él o cambiarlo por otro Toyota al término de cada año. Una opción muy recomendable para todos aquellos usuarios que tengan claro que no van a poseer su Aygo durante mucho tiempo.

La 'X' que se dibuja en el frontal se convierte en el rasgo de diseño más característico del nuevo Toyota Aygo



FICHA TÉCNICA: Motor: De 3 cilindros ♦ Combustible: Gasolina ♦ Potencia: 68 CV ♦ Tracción: delantera ♦ Dimensiones: 3.600 x 1.600 x 1.540 mm
 ♦ Batalla: 2.425 mm ♦ Capacidad maletero: 254 litros ♦ Consumo medio: 4,3 l/100 km ♦ CO₂: 99 gr/km ♦ Precio: Desde 8.390 euros
 Más información en www.ecomotor.es



10
ENE
2015



El Suzuki Celerio es la nueva apuesta de la firma japonesa en el segmento A, es decir, el de los vehículos de enfoque ciudadano que rondan los 3,5 metros de longitud. Se trata del nuevo escalón de acceso a la gama, tras la destitución del Alto, y se fabrica en Tailandia con vistas a un mercado global. Se trata de un coche simple, sin florituras, que pretende convertirse en una alternativa interesante para todos aquellos conductores que busquen un transporte ágil y resolutivo para moverse entre calles y que no quieran gastarse una gran suma de dinero. Un modelo, visto lo visto, que cuida la economía y representa al 100% el concepto de utilitario.

Si el diseño no es su punto fuerte, sí lo es en cambio su habitabilidad. Y es que lo mejor del pequeño Suzuki se encuentra en el interior, que ofrece buenas dosis de espacio en las dos filas de asientos, tanto en las cotas de altura libre al techo como en las que afectan al espacio para las piernas. Mientras tanto, el maletero de 254 litros se convierte en uno de los más grandes de su segmento, algo que bien podría convertirse en un argumento definitivo a la hora de tomar una decisión de compra.

La amplitud, su carta de presentación

ECONÓMICO Y FUNCIONAL HASTA DECIR BASTA, EL SUZUKI CELERIO NO PRETENDE GANARSE AL PÚBLICO POR SUS DOTES SEDUCTORAS, PERO SÍ POR SU AMPLIO MALETERO, SU SOLVENTE MOTOR DE TRES CILINDROS Y SU REDUCIDO PRECIO DE PARTIDA. Por Jorge Arenas



Una vez sentados a bordo nos damos cuenta de que el diseño interior es sencillo y los materiales de recubrimiento son plásticos duros, que es lo habitual en este tipo de coches económicos, pero todo ofrece buen aspecto. Aunque no hay concesiones al lujo en materia de tecnología, sí es posible disfrutar de algunos elementos imprescindibles como como el bluetooth manos libres con mandos en el volante, el puerto USB para escuchar nuestra propia música o la toma de corriente de 12V que sirve para cargar ciertos dispositivos portátiles.

En el apartado mecánico este Suzuki se lo juega todo a una carta, ya que bajo el capó sólo puede haber un motor de tres cilindros y 1,0 litros que rinde 68 CV. Sorprendentemente, va muy bien y gasta poco. Quizá la clave esté en el reducido peso del coche o en su caja de cambios manual de acertados desarrollos, pero el caso es que el Celerio se mueve con más soltura de la que cabría esperar. Más adelante, a lo largo de la primavera, se podrá elegir también una transmisión automatizada que en Suzuki denominan AGS (Auto Gear Shift) y que deriva de la manual. El precio de partida del nuevo Celerio se sitúa en los 8.390 euros.

FICHA TÉCNICA: Motores: De 6 cilindros en línea y V8 ♦ Combustible: Gasolina y diésel ♦ Potencia: de 258 a 450 CV ♦ Tracción: integral ♦ Dimensiones: 4.909 x 1.989 x 1.702 mm
♦ Batalla: 2.933 mm ♦ Capacidad maletero: 580 litros ♦ Consumo medio: desde 6,0 l/100 km ♦ CO₂: Desde 157 gr/km ♦ Precio: Desde 74.800 euros
Más información en www.ecomotor.es

El SUV que rompió moldes se pone al día

BMW ARRANCA EL AÑO CON EL LANZAMIENTO DEL NUEVO X6. EL SUV DE CORTE COUPÉ Y ENFOQUE DEPORTIVO LLEGA CON UN DISEÑO RENOVADO, UNA GAMA DE MOTORES MÁS EFICIENTE Y UNA DOTACIÓN TECNOLÓGICA AMPLIADA. Por Jorge Arenas



Parece mentira que una firma como BMW, asociada desde sus orígenes a la deportividad, ahora esté tan centrada en su gama de vehículos todocamino. Los tiempos cambian y la demanda, también. Y es que nadie hubiera pensado hace apenas una década que hoy la tercera parte de las ventas de la marca iba a recaer en los SUV. Desde aquel X5 que vio la luz a comienzos del presente siglo, la familia ha ido creciendo con la llegada de los X3, X6, X1 y X4, por orden de llegada. Pero de todos ellos, quizá uno de los más importantes sea precisamente el modelo que traemos a esta página, el X6. Lo decimos porque fue pionero a la hora de fusionar los conceptos SUV y coupé, y porque dejó bien claro que un coche de ese tamaño no tenía por qué estar reñido con el carácter dinámico.

Tras más de seis años en el mercado -con un *restyling* de por medio- llega el momento de renovarse. La esencia sigue inalterada, pero el nuevo modelo ha sabido ponerse al día con un cambio de mirada que afecta a los grupos ópticos y a la zona lateral. Retoques sutiles, sin más, que acercan al X6 los rasgos de diseño de los BMW de última hornada. También el interior ha variado ligeramente con la llegada de una nueva pantalla ubicada en la consola central, una instrumentación más digitalizada y algunos materiales que suben un punto la sensación de calidad percibida. Pero no sólo esto, ya que ahora hay algo más de espacio en las dos filas de asientos y un maletero cuyo volumen crece en 20 litros, hasta llegar a los 580 en su cota mínima.

La gama de motores inicial está compuesta por dos gasolina y tres diésel, con potencias que van de los 258 a los 450 CV. Todos ofrecen de serie la tracción integral xDrive y la transmisión automática Steptronic de ocho velocidades. Por su parte, el consumo se ha reducido hasta un 22% gracias, en parte, a las mejoras aerodinámicas, a unos neumáticos de baja resistencia a la rodadura y a unas tapas activas en la calandra que controlan el flujo de aire.



El lateral y la zaga dejan a la vista los nuevos rasgos de diseño. El interior ha ganado en espacio y calidad en algunos de sus materiales



“Los cambios en PSA nos devolverán a lo más alto”

SIN DUDA, EL AÑO 2015 VA A SER UN AÑO CRUCIAL PARA EL GRUPO FRANCÉS PSA. SU ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL SE HA REESTRUCTURADO PARA HACER MÁS PODEROSA A LA MULTINACIONAL EN LO INDUSTRIAL Y LO COMERCIAL. AHORA CON TRES MARCAS- PEUGEOT, CITROËN Y DS- LA COMPAÑÍA SE PREPARA PARA SER MÁS COMPETITIVA, ABRIRSE A NUEVOS MERCADOS Y HACERSE MÁS FUERTE EN EL CONTINENTE EUROPEO Por Juanjo Santacana Foto: Nacho Martín

Comienza el 2015 y muchas empresas lanzan nuevas medidas y reestructuraciones que se llevarán a cabo dentro de la organización. La compañía PSA (Peugeot, Citroën y DS) ha sido una de ellas, por lo que su director general para España, Rafael Prieto, explica de primera mano hacia dónde van las tendencias futuras de su liderazgo dentro de ella, en este nuevo periodo.

PSA ha cambiado su estructura completamente en España y ahora usted asume la dirección general de Peugeot, Citroën y DS. ¿Cuál será el alcance de esta gran revolución en la multinacional?

Actualmente, Europa es un mercado maduro que necesita un enfoque específico y terrenos de operaciones a futuro que creemos que pueden tener una gran expansión como el mercado mediterráneo y el africano. También necesitaban tener una visión de la compañía de una forma bien focalizada. Esto llevó al grupo a una organización en la que estamos intentando compaginar nuestro saber hacer, nuestras grandes divisiones de la compañía en vertical en una matriz donde las grandes competencias tienen una visión global, pero al mismo tiempo, crear una estructura de grandes regiones mundiales que nos permitiera poner el foco en cada una de las especificidades de los distintos mercados. Además, España vive en el contexto de la Unión Europea, donde se decide desplegar esa estructura en el ámbito del comercio y volver a una estructura de unidad, de acción en cada uno de los países.

¿Qué fases comprende esta decisión?

Al comienzo, pasamos por una estructura similar en su fotografía pero no similar en su funcionamiento. Es una industria donde el corto plazo es fundamental pero son compañías que sin una visión clara del largo plazo no tienen forma de vivir. En ese tiempo y a nivel mundial, entre todas las marcas hicimos una reflexión acerca del posicionamiento del grupo. Así se decidió situar a DS como una marca *premium*. Después, llevamos esta visión estratégica a los que operan todos los días para hacerles entender esa nueva filosofía y posicionamiento de cada marca. Es por eso que durante un tiempo volvimos a la estructura pilotada por marcas para que esa ingeniería y reflexión de productos, cada marca la bajara a su red comercial. Este es el proceso que hemos vivido hasta el 1 de enero de 2015. A partir de ahí, esto hay que ponerlo en un formato de organización única que guarde el posicionamiento de forma coherente a lo largo del tiempo y que exista esa visión de un grupo fuerte con tres marcas fuertes.



“España tiene dos asignaturas pendientes en cuanto a la competitividad: el precio de la energía y la logística”

La compañía ha firmado a final de 2014 su plan industrial en Francia con bastantes dificultades en la negociación sindical. ¿Existe algún paralelismo con la situación industrial del grupo en España?

A nivel de la política sociolaboral conozco más la realidad española. Aquí sí hemos vivido en los últimos 12 ó 24 meses dos proyectos muy fuertes donde nuestras fábricas han tenido que competir por la adjudicación e industrialización de dos proyectos. Uno es el C4 Cactus. Otro que acaba de ser anunciado y que vendrá a sustituir en el

futuro a nuestras furgonetas Peugeot Partner y Citroën Berlingo y que ha sido adjudicado a nuestra fábrica en Vigo. Evidentemente, esas dos adjudicaciones lo que hacen es que tengamos un diálogo permanente con los actores sociales, con una alta transparencia. Entre nuestros motivos de satisfacción entra reconocer el éxito de los fabricantes; de los patrones de las fábricas, de sus equipos, de las organizaciones sindicales en cada una de esas empresas y entender muy bien cuáles son los desafíos de esta industria, de entender y saber muy bien que la competitividad es una lucha constante

NUEVA ORGANIZACIÓN DE LAS MARCAS PEUGEOT, CITROËN Y DS PARA ESPAÑA Y PORTUGAL

Bajo la responsabilidad de Rafael Prieto como director general de las marcas Peugeot, Citroën y DS para España y Portugal, se establece en la Península Ibérica la siguiente organización:



Rocío López
Directora de Recursos Humanos



Alfredo Amaral
Director de Portugal



José A. León Capitán
Dtor. de Comunicación y Relaciones Externas



José Carlos Jiménez
Director de Calidad y Performance Red



Eduardo Ajuria
Director de B2B y VO



François Leclercq
Dtor. de Programación, Distribución y Logística



Pablo Puey
Dtor. de Citroën y DS para España y Portugal



Olivier Quilichini
Director DS Brand Development



Jorge Tomé
Director de Peugeot para España y Portugal



Nicole Ithier
Directora de Servicios y Piezas



Juan José Iglesias
Director de Gestión

Esta nueva organización se inscribe dentro de la política de optimización comercial de PSA Peugeot Citroën en Europa para acelerar así el crecimiento del grupo e impulsar para España y Portugal el posicionamiento de las marcas Peugeot, Citroën y DS, que conservarán cada una su identidad y sus especificidades propias.

no olvidemos que el grupo PSA ha sido el inventor del filtro antipartículas que fue poco puesto en valor en su salida y hoy es un estándar generalizado de cualquier fabricante en materia de diésel. Sabemos que hay una serie de normas que hay que respetar llamadas Euro 6. En su componente fase uno, 6.1 donde hay un nivel alto de exigencia en emisiones; 6.2 donde hemos desarrollado una tecnología llamada *Blue HDI*, basada en una tecnología de canalización aditiva que reduce las emisiones por debajo de las normas que se nos exigen hoy y que hace perfectamente compatible que los coches nuevos y las normas más exigentes puedan ser cumplidas. Otro tema es el parque circulante. En España, los planes PIVE deben ir en la renovación del parque. La oferta nueva en disposición por parte de los clientes nace del avance tecnológico, sea cual sea el combustible que utilizamos, y es compatible con la severización de la sociedad hacia el medio ambiente. Así conseguiremos ir hacia un parque cada vez más eficiente.

Atendiendo a la posición estratégica de España, ¿va a requerir próximos ajustes empresariales en cuanto a la competitividad de las empresas?

España tienes dos grandes asignaturas pendientes para la competitividad. Estos son el precio de la energía y la logística. Somos una industria muy intensiva en necesidades de formación y, evidentemente, una forma de encontrar competitividad es encontrar un nuevo acuerdo en materia de formación a nivel país que realmente mire a la industria con los ojos de la productividad. En materia de energía tenemos un coste energético que no es competitivo frente a otros lugares de producción. Además, estamos en la esquina oeste de España. Esto nos sitúa como una industria útil a nivel país que posee un potencial por encima de los tres millones y medio de vehículos de fabricación. El mercado interno en el mejor de los casos puede absorber uno. El resto se traduce en exportación. Por tanto, la ventaja de todo esto radica en la logística.

El crecimiento experimentado en el sector está siendo brutal. Hay cosas que marcan una tendencia, sobre todo en el ámbito del vehículo industrial que es lo que se nota que se está regenerando por la necesidad que había antes...

Sí, son parámetros de actividad económica básica. Me gusta saber si el cliente se interesa por pedir financiación propia de la empresa. Al fin y al cabo también actuamos como una financiera y lo que, en realidad pedimos son los últimos cuatro o cinco trimestres de IVA. En el último año, donde el grupo es líder del mercado de vehículos industriales, hemos notado una mejor salud financiera de nuestros clientes. Esto nos ha permitido financiar más y acompañar el crecimiento de nuestras ventas.

en la que todo el mundo ha hecho grandes esfuerzos pero yo creo que hoy todo el mundo se siente satisfecho de la adjudicación de esos proyectos y del funcionamiento actual del grupo industrial PSA en España.

En Francia, el diésel ha creado una polémica que ha llegado al Senado y ahora le toca el turno a España emprender una cruzada semejante contra el gasóleo. ¿Cómo puede afectar esta ofensiva restrictiva a PSA que tiene en el diésel una importante baza industrial y comercial?

La posición del grupo es nuestro compromiso con el desarrollo de una eficiencia que respete los estándares que nos impongan las autoridades. Por eso, no compartimos la idea de enfrentar un combustible respecto a otro o por el hecho de ser un determinado combustible. Desde esa óptica hemos afrontado dos estrategias rompedoras. Motores, gasolina y alta eficiencia de bajo consumo basadas en una nueva tecnología de inyección en motores tricilíndricos que denominamos *puretech*. Por otro lado, dada nuestra experiencia sobre el motor diésel,

FICHA TÉCNICA: Motor: De 4 cilindros en L ♦ Combustible: Gasolina ♦ Potencia: 208 CV ♦ Dimensiones: 4.962 x 1.739 x 1.450 mm ♦ Batalla: 2.538 mm ♦ Capacidad maletero: 285 litros ♦ Velocidad máxima: 230 km/h ♦ Consumo medio: 5,4 l/100 km ♦ CO2: 125 gr/km ♦ Precio: 26.930 euros
 Más información en www.ecomotor.es



14
ENE
2015

Homenaje a la pasión de los años ochenta

EL PEUGEOT 208 GTi HEREDA LAS SIGLAS DEL MÍTICO 205 GTi, DEL QUE AHORA SE CUMPLE EL 30 ANIVERSARIO, PERO NO DEMUESTRA TANTO TEMPERAMENTO. LA VERSIÓN 30th ACORTA LAS DIFERENCIAS. Por Juan Luis Soto

Se trata de uno de esos coches especiales, casi de colección, pues es una preparación construida casi de forma artesana por el departamento de Peugeot Sport. Una serie limitada y numerada de 500 unidades rinden así homenaje al 250 GTi de 1984, un coche que hizo historia entre el por entonces creciente segmento de los pequeños compactos GTi.

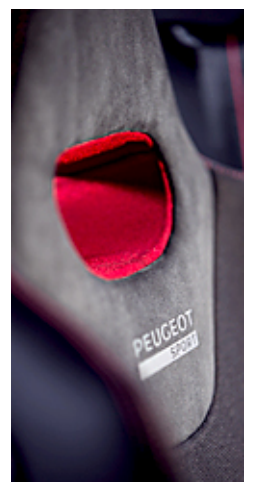
Las vías han sido ensanchadas, 16 milímetros detrás y 22 milímetros delante, mientras que la altura de suspensión se ha rebajado 10 milímetros. La puesta a punto también es diferente, con muelles de amortiguador más duros y una estabilizadora de mayor diámetro. El equipo de frenos es más poderoso, con pinzas

Brembo de cuatro pistones que actúan sobre discos sobredimensionados de 323 milímetros de diámetro. En cuanto a las llantas, en esta edición 30th crecen de las 17 pulgadas del GTi hasta las 18 para poder calzar unos neumáticos Michelin Pilot Super Sport 205/40 ZR 18.

El resultado de todo este trabajo, cuantificado por el departamento Peugeot Sport en 26 horas incluida la personalización exterior e interior, no se deja esperar. Por supuesto el 208 sigue siendo mucho más confortable que su ruidoso antecesor de duras suspensiones, pero la ganancia de potencia en su motor y la puesta a punto general lo han hecho más radical en sus prestaciones y maneras.

La respuesta es bastante más contundente que en el GTi del que deriva. Acelera de 0 a cien kilómetros en 6,5 segundos y sus recuperaciones en marchas intermedias resultan muy deportivas. Sobre todo porque su caja de cambios ha sido sustituida por la del RCZ, de relaciones más cortas. Probamos el GTi 30th sobre circuito y, sobre tal escenario, su enérgica respuesta al acelerar nos evita cambiar a una relación más corta en numerosas ocasiones.

Poseedor de la tecnología más moderna al servicio de las sensaciones GTi de antaño, el 30th es un auténtico juguete a la hora de conseguir disfrutar mucho con la conducción deportiva, ya sea en carretera como en circuito.



Tecnología respetuosa con el medio ambiente.

Diésel limpio.



Las innovaciones de Bosch hacen que la tecnología diésel de hoy sea más limpia que nunca. Desde 1990 las emisiones se han reducido en más de un 96%. La tecnología diésel actual emite un 25% menos de CO₂ que la gasolina, cumpliendo así con la estricta legislación internacional en materia de emisiones. Trabajamos por una mejora continua de los motores diésel. www.grupo-bosch.es



BOSCH

Innovación para tu vida

FICHA TÉCNICA: Motor: 6 cilindros en V, biturbo ♦ Combustible: Gasolina ♦ Potencia: 410 CV ♦ Tracción: integral ♦ Dimensiones: 4.971 x 1.945 x 1.461 mm
 ♦ Batalla: 2.998 mm ♦ Capacidad maletero: 500 litros ♦ Consumo medio: 10,5 l/100 km ♦ CO₂: 246 gr/km ♦ Precio: 97.010 euros
 Más información en www.ecomotor.es

LA ATRACCIÓN DEL TRIDENTE

TIENE UN MOTOR V6 BITURBO DE 410 CV, TRACCIÓN INTEGRAL Y TANTO SU DISEÑO COMO SU SONIDO SON CLARAMENTE INCONFUNDIBLES. PONEMOS A PRUEBA EL MASERATI GHIBLI S Q4, LA NUEVA BERLINA DE ACCESO A LA GAMA, PERO EN SU VERSIÓN MÁS COMPLETA. Por Jorge Arenas



16
ENE
2015

No es la primera vez que Maserati recurre a la denominación Ghibli. Tanto a finales de la década de los 60 como a mediados de los 90 existieron dos modelos que respondían a esta denominación. Curiosamente, poco tenían que ver con Ghibli actual, ya que ambos tenían carrocería coupé de dos puertas. El nuevo, en cambio, es una berlina de cuatro puertas, cuya pretensión es situarse como escalón de acceso a la gama, justo por debajo del Quattroporte. De hecho, podríamos decir que es algo así como un mini Quattroporte que va en busca de otro tipo de cliente, quizá más joven. Pero ojo, que en realidad

de pequeño no tiene nada. Sus 4,97 metros de longitud, su generosa distancia entre ejes y su tremenda anchura lo convierten en un coche grande. Para hacerse a la idea de sus dimensiones, este Maserati es muy similar a un Porsche Panamera en todas sus cotas exteriores, lo que ya es mucho decir.

Quizá por este motivo al acceder al interior esperábamos un habitáculo de proporciones acordes, pero lo cierto es que no hay tanto espacio como debería. Sobre todo en las plazas traseras, que parecen quedarse un poco cortas si se comparan con las de algunos rivales. Otras cifras, como las del maletero (500 litros), resultan

más correctas y cercanas a la media del segmento. Una vez sentados a bordo nos envuelve un clima *premium* con claro sabor italiano, en el que destacan las pieles de calidad que recubren salpicadero, asientos y puertas, así como un diseño limpio y moderno, en el que casi todas las funciones se manejan de forma táctil. La pantalla que preside la consola central toma protagonismo y permite controlar todo lo que tiene que ver con el climatizador, el equipo de audio, el teléfono y demás, sin apenas un sólo botón. Botones que sí aparecen en la zona del cambio y que se reservan a sistemas como el control de estabilidad, el modo Sport, el modo



manual de la transmisión, la puesta a punto de suspensión y el modo de conducción eficiente.

Y ahora vamos a lo realmente importante. ¿Está el nuevo motor V6 3.0 biturbo de 410 CV a la altura de las circunstancias? Hay que tener en cuenta que el todo Maserati que se precie, además de un diseño emocionante, debe tener alma. Esto es algo que no se puede perder y, acostumbrados a los V8 de más de 4 litros que dan vida al resto de modelos de la marca teníamos cierto miedo de que el nuevo motor fuese un poco *descafeinado*. Pero no, si atendemos a las prestaciones, son iguales o incluso superiores en algunas mediciones a las de

un Gran Turismo Sport con motor V8 de 460 CV; en cuanto al sonido, ese bramido inconfundible y salvaje que siempre emite un Maserati, aquí también está presente. En realidad se debe al sistema de escape, que permite dar mucho o poco la nota, en función de si llevamos activado o no el modo Sport, algo que le da una doble personalidad muy interesante. Lo que está claro es que cuando se encuentra bajo los efectos de Mr Hyde no hay V6 en el mercado que lo iguale en sonido. Bravo por los italianos, que saben emocionar como nadie. Por cierto, no nos olvidamos de citar que este propulsor se asocia a un cambio automático de convertidor de par con

ocho velocidades y a un sistema de tracción integral denominado Q4, que funciona de forma rápida y suave el primero, mientras el segundo mejora la motricidad, algo importante en un coche cuyo motor tiene una respuesta tan rabiosa. En cualquier caso, también se puede elegir con con tracción trasera. Se pierde agarre, pero se ahorra peso y dinero.

Llega el momento de despedirse del Ghibli y no podemos evitar preguntarnos si tiene sentido entre tanta y tan buena berlina premium alemana. La respuesta es que, probablemente, sí. La exclusividad y la pasión de un Maserati no se encuentran en otros coches.

FICHA TÉCNICA: Motor: De 2 cilindros en V ♦ Cilindrada: 803 cc ♦ Potencia: 75 CV ♦ Par: 68 Nm ♦ Dimensiones: 2.100 x 845 x 1.150 mm
 ♦ Batalla: 1.445 mm ♦ Chasis: tubular de acero ♦ Capacidad depósito: 13 litros ♦ Peso declarado: 170 kg ♦ CO₂: Desde 95 gr/km ♦ Precio: Desde 10.600 euros
 Más información en www.ecomotor.es

El espíritu de los 60 en una moto de hoy

LA SCRAMBLER MIRA HACIA EL PASADO PARA RESCATAR UNA IMAGEN QUE AHORA TIENE MUCHO TIRÓN, MIENTRAS SE SIRVE DE LA MÁS MODERNA TECNOLOGÍA PARA DISFRUTAR DE LA CONDUCCIÓN. Por Jorge Arenas



Todo aquel fabricante que quiera triunfar en el sector de las dos ruedas en este momento tiene que apostar por el diseño clásico. Lo retro ha vuelto y se encuentra en pleno apogeo. Por ello, Ducati ha decidido rescatar el espíritu de la Scrambler, una moto que fabricaba allá por los años 60 y 70, y que hoy vuelve al mercado totalmente modernizada. Resulta curioso ver que en logo que luce el depósito no figura Ducati Scrambler sino justo lo contrario: Scrambler Ducati, con la primera palabra bien grande, como si quisiera tomar protagonismo. No es casual nada de esto, ya que la firma italiana pretende abrir una nueva vía con este modelo, algo así como una segunda marca dentro de Ducati, cuya misión es atraer a nuevos clientes. La idea es llamar la atención de un público joven, moderno y más interesado en la estética que en las prestaciones puras.

Como decíamos, esta Ducati es una especie de *remake* con sabor añejo, aunque de fabricación moderna, de la Scrambler de hace cinco décadas. En



común tienen sus rasgos básicos de diseño, pero poco más. Por ejemplo, el antiguo motor monocilíndrico ha dado paso a un bicilíndrico en V a 90 grados, desmodrómico, con 803 cc y 75 CV. De hecho, es básicamente el mismo propulsor de la Ducati Monster 796, aunque con algo menos de potencia y con una respuesta mejorada a bajo y medio régimen para que sea más utilizable. También el chasis y el apartado tecnológico están a la altura de los tiempos que corren, y así encontramos un casi imprescindible ABS y un sistema antirebote que evita bloqueos en la rueda trasera al reducir marchas, como parte de la dotación de serie.

Por supuesto, la personalización se convierte en la clave de su estrategia de ventas. Gracias a esto el cliente puede elegir entre cuatro versiones con caracteres bien diferenciados. La primera de ellas, *Icon*, se convierte en el modelo base. Está disponible en dos colores y no tiene apenas aditivos estéticos (imagen superior); la segunda, *Urban Enduro*, aporta llantas multirradio, numerosas protecciones y hasta un manillar tipo enduro; la versión *Classic* trata de respetar al máximo la esencia de la Scrambler original y rescata algunos elementos como los guardabarros cromados o el asiento con costuras en forma de rombo; la última, *Full Throttle* (en la imagen de la izquierda), es la más agresiva gracias a su pintura negra y al escape corto Termignoni de doble salida.



Se cierra el círculo Senna-Alonso

AUNQUE FERNANDO ALONSO HA FICHADO POR MCLAREN POR DESCARTE, TAMBIÉN ES CIERTO QUE SE LE ABRE LA POSIBILIDAD DE TRIUNFAR DONDE LO HIZO SU ÍDOLO, AYRTON SENNA. Por Miguel Ángel Linares



Por muchas letras que podamos juntar invocando el espíritu de Ayrton Senna para dar la bienvenida a la nueva etapa de Fernando

Alonso en la Fórmula 1 (la sexta, tras sus pasos por Minardi, Renault, McLaren, de nuevo Renault y por fin Ferrari), hay que ser realistas y no olvidar que el piloto asturiano ha terminado volviendo al lado de Ron Dennis porque su primera opción, Mercedes, se difuminó en el momento en que Lewis Hamilton se proclamó campeón del Mundial 2014 en Abu Dhabi.

En estos meses de descanso y reseteo de la Fórmula 1 no nos hemos cansado de oír, ver y leer informaciones acerca de la vuelta del “hijo pródigo”. En mi opinión, ni es vuelta ni es hijo pródigo. Porque una vuelta tiene lugar cuando está “programada”, es decir, cuando en la despedida llevaba implícita un retorno (como acabamos de ver en el mundo del fútbol con Fernando Torres en el Atlético de Madrid). Y desde luego, bautizar a Fernando Alonso como “el hijo pródigo de McLaren” es cuanto menos arriesgado.

Pero como al vida da más vueltas que un monoplaza un domingo, los caminos de Fernando Alonso y Ron Dennis se han vuelto a cruzar. El ínclito dueño de la escudería ha tenido que pasar por el aro que le había puesto al cuello Honda, su nuevo proveedor de motores, que

Aunque por descarte, Alonso ha vuelto a la casa de su gran ídolo

quería sí o sí al asturiano para desarrollar un propulsor que tiene todas las esperanzas pero ninguna realidad. Alonso vuelve a la escudería donde seguramente pasó su peor temporada, en 2007, ninguneado por Ron Dennis ante el empuje del debutante Lewis Hamilton, y de donde salió echando auténticas pestes.

Pero lo cierto es que, a día de hoy, y cerradas las puertas de Mercedes y Red Bull, McLaren era sin duda la mejor opción para Fernando Alonso, que de esta forma vuelve a tener en mente el principal objetivo con el que inició su andadura en la Fórmula 1: emular a su ídolo de infancia, juventud y madurez, Ayrton Senna. El brasileño vivió sus mejores años en la escudería británica, donde ganó sus tres títulos mundiales (1988, 1990 y 1991), y a los mandos del coche rojiblanco escribió varias de las mayores gestas recientes del Mundial, además de dejar para la historia una de las rivalidades más recordadas, la que tuvo con Alain Prost.

Ni Niki Lauda, ni por supuesto Michael Schumacher, Fernando Alonso siempre ha proclamado que su gran ídolo y el espejo en el que siempre se ha mirado ha sido el mítico y polémico piloto brasileño. Por lo tanto, dejando aparte las circunstancias que le han hecho volver a McLaren, el asturiano puede tener por fin “vía libre” para darlo todo en la escuadra de Senna, pues no parece que su compañero, Jenson Button, vaya a ser rival para él. Otra cosa es el reglamento, que ha otorgado a los rivales de McLaren cierta ventaja en cuanto a la posibilidad del desarrollo de los motores.

KIA SOUL EMOTION 1.6 CRDi 128 CV ECO-DYNAMICS: Motor: diésel, 4L ♦ Potencia: 128 CV a 4.000 rpm ♦ Par Motor: 260 Nm a 1.900-2.750 rpm ♦ Tracción: delantera ♦ Transmisión: manual, 6 velocidades ♦ Consumo medio: 5 litros a los 100 km ♦ Velocidad máxima: 180 km/h ♦ Aceleración: 11,2 segundos de 0 a 100 ♦ Precio: desde 21.282 euros
Más información en www.ecomotor.es



20
ENE
2015

EN EL IMPERIO SI SE PONE EL SOL

MADRID, LA CAPITAL DE ESPAÑA, ESTÁ RODEADA DE VARIOS ENCLAVES EN LOS QUE SE HA ESCRITO LA HISTORIA DE NUESTRO PAÍS EN LOS ÚLTIMOS CINCO SIGLOS. EL PRINCIPAL DE ELLOS ES EL ESCORIAL, CUYO MONASTERIO TUVIMOS LA SUERTE DE VISITAR A BORDO DE UN KIA SOUL EN PLENA NEVADA. Por Miguel Ángel Linares



La Sierra de Madrid es el gran pulmón verde para los cinco millones y pico de crispados habitantes de Madrid y alrededores, y que cada fin de semana invaden sus verdes (ahora blancas) praderas para practicar esa costumbre tan sana del dominguerismo en sus más culturales o menos versiones. A poco más de una hora de la capital los madrileños y adoptados pueden elegir entre diferentes ofertas: paisajísticas, culturales, históricas, gastronómicas, etcétera.

Si tuviésemos que definir una “capital” para la Sierra de Madrid, esta sin duda sería San Lorenzo de El Escorial en general y el Monasterio del mismo nombre, erigido por Felipe II entre 1563 y 1584, en

particular. El centro neurálgico del mayor imperio que han visto los siglos, en el que decían que nunca se ponía el sol, nos sirve de punto de destino a una ruta diferente, pues en esta ocasión hemos alternado las centenarias piedras de mampostería del principal edificio histórico español con la nieve, típica y lógica por estas fechas en tamañas latitudes, pero que estamos más bien acostumbrados a relacionarla con los cercanos montes de Abantos (el que domina El Escorial) y los picos de Navacerrada y Cotos (techo de la Sierra), donde los madrileños se lanzan pista abajo, con destreza unos y otros directamente “a bomba” en las estaciones de Navacerrada y Valdesquí. Y para que el contrapunto sea completo, en esta

ocasión nos hemos subido a un Kia Soul, uno de esos coches pequeños que engañan, pues su interior es realmente amplio, si bien lo que destaca es su diseño exterior, realmente atractivo, con esas formas altas y angulosas que le hacen muy merecedor de esa definición que puede sonar a incongruente de “SUV urbano”.

Como podemos ver en las fotografías, el pequeño Soul aguantó como un campeón la fuerte nevada que había tenido lugar la noche anterior en San Lorenzo de El Escorial, y atacó sin ningún miedo las heladas piedras que rodean al Monasterio, con varios dedos de nieve virgen en el momento de acometerlas. El control de tracción en ningún momento necesitó de ayudas externas para mantener al Soul firme en sus rodadas, y de esta forma (foto grande) acometió la larga cuesta abajo que lleva a otra de las maravillas naturales que rodean el Monasterio de El Escorial, el bosque de la Herrería, antaño coto exclusivo de caza de los reyes y cortesanos que habitaban el Monasterio-Palacio, y que hoy es un parque abierto al público por un lado y un campo de golf, el club de La Herrería, que está considerado uno de los más bellos de España.

Tras dejar el Soul en el aparcamiento de entrada al bosque (el paso a los coches está maravillosamente vedado), casi nos hacen falta raquetas de nieve para poder andar con total seguridad sobre el blanco elemento en nuestro frío pero muy sano paseo hasta la Silla de Felipe II, un asiento excavado en la roca que el rey de la negra figura se hizo construir al otro lado del Bosque, en la falda de Las Machotas, para desde la distancia observar el avance del monumento que dio origen al dicho “es más largo que las obras de El Escorial”.

El pequeño Soul, como SUV urbano que es, pasó con nota el examen

A los pies de las escaleras que dan acceso a la cima se disfruta en verano de una agradable terraza en la que degustar chuletillas de cordero en unas cenas veraniegas como las de antes, con sillas y mesas de bar enclavadas en plena arboleda. Pero estamos en invierno, y el blanco reina sobre el kiosko, a la espera de mejores vientos. Toca emprender el camino de vuelta, de nuevo pisamos la crujiente nieve que nos lleva a atravesar de vuelta el Bosque de la Herrería, y llegar al aparcamiento, donde el Kia Soul, aun mostrando el “bicolor” blanquinegro que muestra orgulloso por un día, nos traslada de vuelta a su hábitat natural, la capital, la ciudad, donde no hace falta decir que se siente como pez en el agua.



El Shelby Cobra 427 contaba con un motor V8 de 7 litros que lo hacía prácticamente ingobernable. Un coche de competición sólo apto para manos muy expertas.

22
ENE
2015

El mítico Cobra vuelve a la vida

Todavía con la resaca del reciente Salón de Detroit que, por fin, parece haber despertado de un largo letargo para volver a su esplendor de *muscle cars* y caballos desbocados, nos ponemos a soñar y nos teletransportamos a la norteamérica de los años 60 para rescatar un auténtico mito de las carreteras de la época: el Shelby Cobra. La historia es curiosa, pues su origen está en la marca británica AC, la cual fabricaba un roadster dotado de un motor de preguerra de dos litros de cilindrada, que por aquellas fechas ya empezaba a quedarse obsoleto. El coche pedía a gritos una nueva mecánica, a poder ser de ocho cilindros y acorde a sus pretensiones deportivas. Fue entonces cuando, en plena búsqueda, los responsables de AC se cruzaron con Carroll Shelby, un expiloto y empresario nacido en Texas que se interesó de inmediato en el proyecto, entre otras cosas porque quería hacer un coche ganador para competir en carreras como las 24 Horas de Le Mans.

Mr. Shelby se puso entonces manos a la obra y llamó a la puerta de Chevrolet, que respondió con un no rotundo a la hora de ceder sus motores V8 -no querían un rival para su flamante Corvette-. Entonces el destino le puso en manos de Ford, empresa que sí estaba dispuesta a proporcionarle nada menos que su bloque de 4,3 litros y ocho cilindros en V para que diera vida al prototipo que se traía entre manos. Y así lo hizo. Unos meses después

salía a la luz el primer Shelby Cobra. Primero lo hizo con este motor de 260 CV, pero al momento se dieron cuenta de que el coche se quedaba corto de potencia frente a sus rivales europeos de la época. Fue aquí cuando nació el Cobra 289, que debe su denominación a la cilindrada de su propulsor en pulgadas cúbicas (equivalente a 4,7 litros), que llegaba para aumentar las prestaciones de aquel pequeño y ligero descapotable. Pero parece ser que tampoco cumplía con las expectativas, así que a finales de 1964 se presentaba el Shelby Cobra 427, el más salvaje de todos, que escondía bajo el capó un enorme V8 de 7.000 cc, con 425 CV y 650 Nm, que resultó ser el arma definitiva. Y precisamente esta versión es la que la actual Shelby American ha decidido relanzar en una edición limitada a 50 unidades que, pese a llevar el apellido Cobra 427, se distribuye sin motor. Por un "módico" precio cercano a los 100.000 dólares, el comprador se lleva un chasis y una carrocería similares a los del modelo original, pero recién salidos de fábrica y con una numeración de bastidor correlativa a de los últimos Cobra de los '60. Un lujo. Por Jorge Arenas





LA ENERGÍA SOCIAL MUEVE EL MUNDO

En Fundación Repsol ponemos toda nuestra energía en los más de 800 proyectos sociales que estamos llevando a cabo.

Proyectos de diversidad e integración

140.000 personas beneficiadas

Programas de desarrollo comunitario

600.000 personas beneficiadas

Voluntariado corporativo

855.000 personas beneficiadas

Proyectos de eficiencia energética

4ª Convocatoria Fondo de Emprendedores

Programas educativos

130.000 personas beneficiadas

Programas de salud

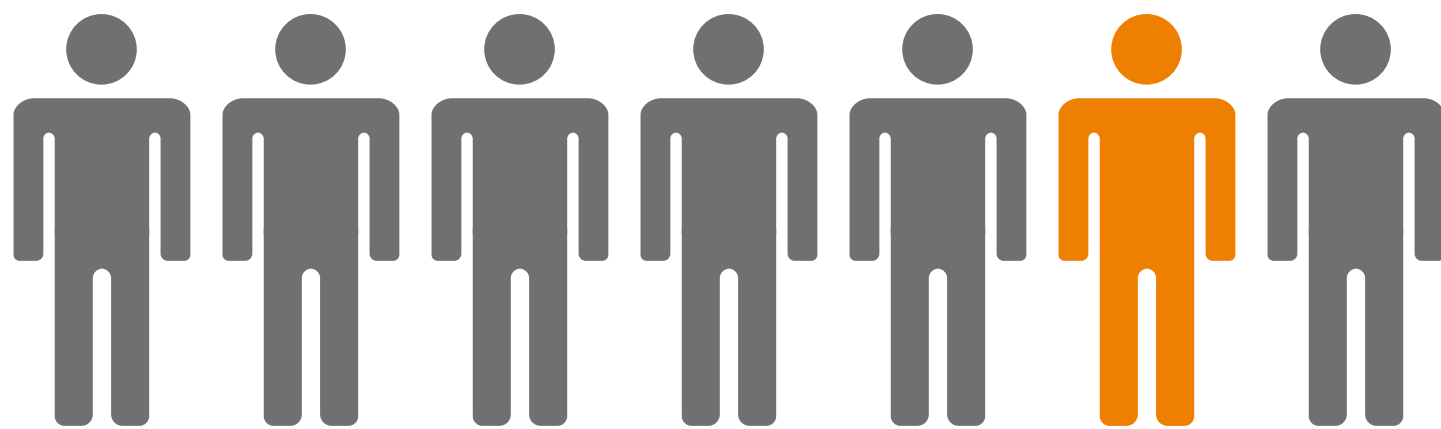
190.000 personas beneficiadas

Conoce nuestros proyectos en fundacionrepsol.com



Fundación
REPSOL / energía
social

*Lo bueno de **ser tú mismo**,*



es que no te pareces a nadie

Suscríbete a
elEconomista.es
pdf

1AÑO POR SOLO **29,99€**
el diario - hemeroteca - 15 revistas digitales

Disfruta ya de esta oferta llamando al

902 88 93 93

elEconomista.es