



autoclub

INVIERNO 2011

Revista del Real Automóvil Club de España

Gurú

Bill Drayton, fundador de Ashoka

Una vez en la vida

Visitar la Antártida

Citroën DS5 y Peugeot 3008 Hybrid4 Unidos por la tecnología





A TU BMW TODAVÍA LE QUEDA MUCHO POR VIVIR. CUÍDALO CON BMW VALUE LINE

BMW Service ha creado Value Line, un programa desarrollado específicamente para que modelos BMW de determinada antigüedad sigan manteniéndose en perfectas condiciones a lo largo de los años. Disfruta de precios cerrados muy atractivos, que incluyen Recambios Originales BMW y mano de obra, en operaciones de mantenimiento.

BMW VALUE LINE. PRECIOS CERRADOS EN MANTENIMIENTO

Precio cerrado* para:

SERVICIO DE ACEITE

Cambio de aceite Castrol, sustitución de microfiltro y filtro de aceite.

PASTILLAS DE FRENO DELANTERAS

Instalación de pastillas, sensores, limpieza y comprobación de discos.

INSPECCIÓN I

Cambio de aceite Castrol, filtro y microfiltro, control de frenos y comprobaciones adicionales.

BMW Serie 3 (E46) 4 Cil. Diésel	190 €	140 €	240 €
BMW Serie 5 (E39) 4 y 6 Cil.	255 €	175 €	320 €
BMW X5 (E53) 6 Cil.	230 €	180 €	280 €

Consulta precios de otras operaciones, disponibilidad del programa para tu modelo de vehículo y Servicios Oficiales BMW adheridos al programa en: www.bmw.es/valueline

* Precios máximos recomendados. Incluyen impuestos, recambios y mano de obra. Válidos hasta el 31/12/2011 para BMW Serie 3 (E46, fabricados de 1998 a 2006), BMW Serie 5 (E39, fabricados de 1995 a 2004), BMW X5 (E53, fabricados de 1999 a 2006) y disponibles en los Servicios Oficiales adheridos al Programa Value Line, excepto para versiones M y motores V8.

BMW Service

BMW recommends Castrol EDGE Professional



6 Cinco sentidos. Perfume de untar. El vino como sensación. Regalos tecnológicos. Como un guante. Auriculares para todos. **16** Reportaje. Los JJ OO de Barcelona. **24** Entrevista. Jesús Ángel García Bragado, atleta. **30** Aniversario. Chevrolet cumple 100 años. **36** Muy personal. Citroën DS5 y Peugeot 3008 Hybrid4. **42** Arquitectura. Herzog y De Meuron. **48** Gurú. Bill Drayton. **52** Metrópoli. Oslo. **60** Supercoche. Nuevo BMW Serie 3. **66** Competición. Emoción en verde. **72** Una vez en la vida. Visitar la Antártida. **76** Ruta. Tenerife. **82** Concept car. Land Rover DCI00 Sport.

Presidente: Carmelo Sanz de Barros

Director: Diego de Azúa. Coordinadora: Patricia Vargas. Depósito legal: M-13. 337-1961 / ISSN: 1135-6774. RACE: Isaac Newton, 4. Parque Tecnológico de Madrid. 28760 Tres Cantos. Madrid. Tel: 915 947 400 - Fax: 915 947 514. publicaciones@race.es. Información 902 404 545

Realización y distribución: EDICIONES REUNIDAS, S.A. GRUPO ZETA. Directora del Área de Revistas: Marta Ariño. Director Adjunto del Área de Revistas: Carlos Ramos. Revistas Corporativas. C/ O'Donnell, 12 (2ª planta). 28009 Madrid. Tel: 915 863 300. Director de Publicaciones Corporativas: Mariano López. Director Adjunto: Antonio Guerrero. Redactores Jefes: Álvaro Arriba, Milagros Baztán, Manuel de Jesús y Luis Unibamí. Redacción: Juan Altable, Pablo Fernández, Valentín González, Ana López, Elena Llamazares, Juan José Martín, José Manuel Muñoz, Rafael de Rojas, José María de la Torre e Isabel Tutor; Jefa de Diseño: Noelia Corbatón. Maquetación: Arantza Antero, Isabel de Burgos, Carlos García, Ricardo Gutiérrez, Enrique Lucas, José Manuel Martínez y Óscar Polanco. Jefe de Fotografía: Alfonso Serrano. Tratamiento de imágenes: David Montserrat. Coordinador: Julio Fernández. Asesoramiento Técnico: Motor Zeta (Enrique González, director). Director de Desarrollo: Carlos Silgado. Jefe de Producción: Ángel Aranda. Imprime: Coyve. C/ Destreza, 7. 28906 Getafe (Madrid) Distribuye: General Servei. Publicidad (Centro). Director de publicidad: Julián Poveda. Equipo comercial: Carmen Yanguas y Luis Rodríguez. Calle O'Donnell, 12. 28009 Madrid. Tel: 915 863 300. Fax: 915 863 563. Cataluña y Baleares. Director de publicidad: Francisco Blanco. Equipo comercial: Josep Juaneada y Yolanda Roca. Calle Consell de Cnet, 425. 08009 Barcelona. Tel: 934 846 600. Fax: 932 653 728



El RACE es miembro de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA).



Servicio realizado por RACE Asistencia, que tiene certificada la prestación de servicio de Asistencia en viaje y Jurídica por AENOR según norma UNEEN ISO 9001: 2000 con número de certificado ER-0241/1997.

www.race.es

El RACE no se hace responsable de la opinión de sus colaboradores en los trabajos publicados, ni se identifica necesariamente con la misma. Prohibida la reproducción total o parcial de cualquier información gráfica o literaria, sin autorización de la Dirección o citación de la fuente.

Controlada por





¿A que estaría bien que pudieras fiarte de tu vehículo casi más que de ti mismo? Con toda la seguridad que incorpora, podría decirse que un Volvo V60 es un protector nato: Sistema de Detección de Peatones, Control de Alerta al Conductor, Control Dinámico de Estabilidad y Tracción y por supuesto, Sistema City Safety de serie para confiar totalmente en tu vehículo. Volvo V60, diseñado pensando en ti.

TU VOLVO V60 PROTECCIÓN INNATA



**VOLVO
OCEAN
RACE**
2011 - 2012

VOLVOCARS.ES

Volvo V60 desde 30.950€. P.V.P. recomendado para Península y Baleares (IVA y transporte incluido). Volvo V60 de 115 a 304 CV. Consumo ponderado (l/100 km) de 4,5 a 10,2. Emisiones CO₂ (g/km) de 119 a 237.

Estimados Socios:

Nos enfrentamos a un nuevo año que comienza cargado de novedades. Un nuevo Gobierno que tiene la seria responsabilidad de tomar las medidas necesarias para salir de una crisis que nos azota desde hace varios años.

En nuestro sector, el del motor, el nuevo Gobierno tiene un serio desafío. Nuestro entorno está sufriendo unos continuos cambios que no están favoreciendo a la industria, y que están provocando la toma de serias decisiones en muchas de estas compañías. La venta de vehículos, *alma mater* del mundo del motor, está sufriendo reducciones mes a mes, hecho que nos está afectando a todas las empresas que trabajamos en este sector.

Por ello, solicitamos al nuevo Gobierno un profundo estudio de esta situación y la aplicación de medidas urgentes que vuelvan a incentivar la compra de vehículos, permitiendo así dar un impulso a este importante sector que da trabajo a muchos ciudadanos españoles y que es motor de la economía y debe serlo de su reactivación.

Asimismo, me brindo como presidente del RACE, desde estas líneas, a colaborar con los agentes del sector y ayudar en todas aquellas materias en las que este Club está trabajando día a día: seguridad vial, conductores, usuarios de la vía, deporte del motor...

Finalmente, quiero felicitar al presidente de la Fundación Cultural RACE Don Miguel Arias Cañete por su nombramiento como ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, y a Don Jesús Posadas, Socio Propietario de nuestro Club, por su nombramiento como presidente del Congreso de los Diputados.

Desde estas líneas, quiero mandar un mensaje de esperanza y que los próximos meses sirvan de trampolín para la recuperación económica de nuestro país.

FELIZ AÑO 2012



Carmelo Sanz de Barros
Presidente del RACE

Perfume de untar

La industria recupera las ancestrales pomadas aromáticas encapsulándolas en envases joya que hacen del arte de perfumarse un gesto cargado de glamur.

Texto: Elena Llamazares

Aunque nacieron hace 4.000 mil años, los perfumes sólidos se hicieron muy populares en los años 20, época en la que se comercializaban bajo la denominación de “concretos”. Firmas como la francesa Dptyque, que fabrica además velas perfumadas, ya en sus inicios, en la década de 1960, apostó por este producto que elaboraba respetando los métodos de la perfumería tradicional. De Francia a India, el procedimiento clásico de maceración y extracción de aromas para elaborar un perfume sólido no varía: se sumergían las flores en una sustancia grasa a la que transferían su perfume. El proceso era largo y requería hacer repetidos filtrados y renovar diariamente las flores hasta obtener un resultado cremoso y concentrado que se combinaba con alcohol. Otro procedimiento pasa por la cocción de una mezcla de cera de abeja y aceites esenciales. Actualmente existen versiones libres de alcohol, especialmente formuladas para pieles sensibles.

Entre las firmas que han sucumbido en algún momento a esta tendencia figuran: Chanel, Stella McCartney, Missoni y Jean Paul Gaultier. Más recientemente derrochan sofisticación brillantes y abigarrados anillos maxi de Juicy Couture, el relicario Shirley de Chloé, la versión joya con cristal de Swarovski del perfume Aura y el polivalente anillo-collar de la fragancia Daisy, de Marc Jacobs, cuya icónica margarita esconde el perfume sólido. De sencilla elegancia son los clásicos tarros redondos de Tocca, con nombres de mujer; Pacifica, con una nutrida paleta de aromas frescos; y L'Occitane, cuya propuesta más reciente es un perfume floral afrutado con un nombre de cuento: *El cerezo de la princesa*. Mención aparte merecen los inconfundibles estuches negros grabados de diptyque, que encierran fragancias como Philosykos y L'Ombre Dans l'Eau. Son la cara opuesta de las divertidas muñecas



Shirley de Chloé.
Notas olfativas: florales y empolvadas, con predominio de la rosa y toques de peonía, lichi, fresia, magnolia, lirio, ámbar y madera de cedro.
Precio: 60 €.

Harajuku Lovers, que adornan los frasquitos de perfume sólido firmados por la cantante y diseñadora Gwen Stefani y se inspiran en estafalarias tokiotas anónimas.

Estos ungüentos preciosos se aplican con la yema de los dedos en los puntos clave para el arte de perfumarse: el cuello, detrás de la oreja, nacimiento del escote y la muñeca. Como una segunda piel, despliegan su aroma sutil durante todo el día y son una buena opción válida como equipaje de mano, para las más coquetas.

Otras utilidades más prácticas de los perfumes sólidos son impregnar tarjetas de visita o el interior del monedero para anular el mal olor del dinero, frotar con perfume de madera de cedro el collar del perro para repeler garrapatas, y prevenir hongos y bacterias asociadas al olor de pies con perfumes sólidos con aroma a cedro o ciprés. ■



L'Ombre dans l'Eau, de Diptyque. Notas olfativas: rosas y hojas de grosellas negras, savia de hojas de casis, bergamota, mandarina, rosas de Damasco, ámbar gris y almizcles. Precio: 33 €.

Aura, de Swarovski. Notas olfativas: afrutadas, florales y especiadas. Con micropartículas de cristal y nácar que iluminan. Precio: 59 €.



Daisy, de Marc Jacobs. Notas olfativas: fresas silvestres, pétalos de violeta, pomelo rojo, gardenia, jazmín, almizcle, vainilla y maderas blancas. Precio: 40,65 €.

Harajuku Lovers. Varios modelos y fragancias. C.P.V.



Cerezo de la princesa, de L'Occitane. Notas olfativas: florales y afrutadas, con extracto de cerezo del Luburón. Precio: 8 €.



El vino como sensación

Regalar vivencias no es algo nuevo, sí lo es hacerlo a medida y con un servicio integral para ofrecer, en el caso de Vinology, una experiencia enológica única a amantes del buen vino, donde la puesta en escena y la calidad son primordiales.

Texto: Elena Llamazares



La propuesta de Vinology incluye talleres sensoriales de aromas, cursos de cata y también catas basadas en regiones y tipos de uva.

No se pueden tocar ni empaquetar, pero las propuestas de Vinology prometen quedar grabadas en la memoria como sensaciones imborrables con las que sorprender a un ser querido o a los asistentes a un evento de empresa. Hace cuatro años, Pilar Oltra, natural de Mendoza (Argentina), hija de un reconocido enólogo y con formación y trayectoria internacionales enfocadas en el vino, inició su andadura en solitario con esta empresa que ubicó en Madrid, pero que ofrece sus servicios en español, inglés y francés.

Vinology pone a disposición del cliente catering, azafatas, luces, sonido, música, decoración, diseño de invitaciones, mobiliario y, sobre todo, un equipo con amplios

conocimientos en el sector vitivinícola, preparado para desplazarse a cualquier punto de España y de Europa.

Didácticas, prácticas y divertidas, las ofertas están dirigidas a destinatarios con distintos niveles (principiante, aficionado y profesional) y entre ellas figuran una iniciación al mundo del vino, un taller sensorial de aromas, cursos de cata y catas basadas en regiones o tipos de uva. En este último caso, hay paseos sensoriales dedicados a las principales variedades del mundo, a vinos de España, Europa (vinos franceses, italianos y alemanes), a los que denominan vinos del Nuevo Mundo (argentinos, chilenos, australianos, entre otros) y espumosos. Ofrece incluso asesoramiento para la elaboración de la carta de vinos de un restaurante y



formación continua para sus empleados. Y para sorprender de verdad: un picnic al atardecer entre viñedos saboreando referencias seleccionadas, una cena maridada con champán, una escapada a los grandes châteaux de la región francesa de Burdeos, una cata a domicilio, maridajes en restaurantes, juegos enológicos para empleados en las instalaciones de su empresa y estuches premium con imágenes personalizadas y vinos de alta gama. Opciones adaptadas a presupuestos y preferencias y que se concretan en bonos canjeables por una experiencia que marcará con profesionalidad un acontecimiento especial, desde una cena de aniversario o Navidad al lanzamiento de un producto o una actividad de team-building. Más información en: www.vinology.es. ■

Regalos muy tecnológicos

Cuando la tecnología se alía con la innovación y se presenta en forma de artículos de regalo, surgen dispositivos electrónicos singulares, como los que recogemos en estas páginas que, además de originales, son útiles, educativos y entretenidos. Ideal para conseguir una sonrisa entre los más pequeños o un gesto de admiración en los mayores.

Texto: Manuel Arenas



SKI CAMERA LIQUID IMAGE

Precio: 259 €

www.planetapluton.com

El ski es un deporte que no se lleva bien con portar una cámara encima para hacer fotos en los descensos. Pero con estas gafas de Liquid Image podrá grabar vídeos y hacer fotos de los momentos más trepidantes del día para compartirlos con la familia, amigos o en las redes sociales. Tiene 5 megapíxeles y graba a 720 p con sonido. El gran angular es ideal para tomas de acción. La batería incluida tiene autonomía para una hora y media de grabación aproximadamente.



LIVING COLORS PHILIPS

Precio: 179 €

www.philips.es

Para dar un tono distinto a su hogar, nada mejor que usar la luz para pintar las paredes del color que más apetezca en un momento dado. Esta lámpara con tecnología LED de Philips, cambia la tonalidad de color a voluntad, con la intensidad más apropiada para cada momento. Apenas sí consume energía y se maneja desde un cómodo mando a distancia. Todo un lujo para el sentido de la vista con un gran potencial decorativo.

STARTHEATRE SEGA TOYS

Precio: 139 €

www.planetapluton.com

Si le gusta contemplar el espacio, pero no tiene la oportunidad de salir a campo abierto para tener la máxima visibilidad o si tiene interés por los cuerpos celestes pero no el ánimo de pasar la noche al raso, este proyector LED es la solución perfecta. En cualquier habitación que sea podrá recrear un miniplanetario con todas las ventajas de la tecnología LED: poco ruido, poca temperatura y larga vida del LED. Tiene opciones de movimiento, estrellas fugaces o vista con constelaciones.



**VIDEO NOTES
PLANETA PLUTÓN**
www.planetapluton.com

Precio: 49 €

El futuro ya está aquí, y con él las nuevas formas de plasmar mensajes mediante vídeo. Con el Video Notes tendrá 30 segundos para dejar un recado en esta práctica libreta digital que se pega a la nevera como cualquier bloc magnético. Su pantalla es de 1,4", suficiente para identificar al sujeto que deja el mensaje. Se carga mediante USB y su funcionamiento es sencillo incluso para las personas mayores.



**SPYCARV2
JUGUETRÓNICA**

www.juguetronica.com

Precio: 99 €

Un coche con mando a distancia que además incluye una pantalla para ver lo que sucede en el lugar adonde enviemos el vehículo. Las imágenes no tienen demasiada resolución, pero queda compensado por las grabaciones impactantes e indiscretas que puede capturar como 'coche espía'. Una forma divertida de amenizar cualquier evento festivo en busca de 'secretos inconfesables'.



**MICROSCOPIO USB 400X
VEHO**

www.pixmania.com

Precio: 44,90 €

Se trata de un microscopio de hasta 400 aumentos USB, con un sensor de 2 Mpx CMOS con iluminación LED que hace fotos y graba vídeos. Es compatible con PC y Mac y tiene todo lo necesario para descubrir el mundo de lo muy pequeño y documentarlo digitalmente con fotos y vídeos. Todo un universo por descubrir, que además de educativo es sorprendente.



**MARCO GALLERY 15@
NEXTBASE**

www.naical.es

Precio: 141,48 €

Un marco de fotos y vídeo de 8" con conexión WiFi, USB, lector de tarjetas y 2 GB de memoria interna. También tiene altavoz de 1 W y marcos de colores intercambiables (blanco y marrón imitando a piel). Tiene reloj, calendario y, lo más interesante, su batería, con autonomía de hasta tres horas. De este modo, podrá enseñar las fotos y los vídeos sin necesidad de estar pegado a un enchufe, aunque también tiene mando a distancia para facilitar aún más las cosas.



**CONTROL REMOTO KYMERA
THE WAND COMPANY**

www.pixmania.com

Precio: 50 €

Este mando a distancia controla la televisión y otros dispositivos electrónicos con solo mover la varita, como si se tratara de Harry Potter. Según los gestos que haga, enviará a la tele los comandos correspondientes, como cambiar de canal, subir o bajar volumen o apagar el aparato. Un gadget útil y divertido.



ColcaSac



Como un guante

Estar a la última a partes iguales en tecnología y moda exige no solo convertirse a la religión del iPad, también revestirlo con una funda a la altura en diseño y originalidad.

Texto: Elena Llamazares

Como si de un concurso de ideas se tratase y al margen de las versiones oficiales, las más diversas propuestas de carcasas para el superventas de Apple se han multiplicado en el mercado y las firmas de alta costura no han querido ser menos. Las opciones, a veces excéntricas, otras ecológicas, en ocasiones nostálgicas o simplemente funcionales tan solo tienen en común su doble función: alojar el objeto de deseo del momento, el iPad, y reflejar, en cierto modo, las preferencias estéticas de su portador; en ocasiones entrando en el terreno de la personalización.

Con estampado de cocodrilo, cristales de Swarovski, apariencia de libro antiguo, de madera e incluso de ganchillo, Internet se hace eco de todos los diseños. En la gama más alta hay ejemplos de Miu Miu, Oscar de la Renta, Salvatore Ferragamo, Gucci, Burberry, Yves Saint Laurent, Marc by Marc Jacobs, Dolce & Gabbana, Tod's, Dior, Lanvin y Alexander Wang, entre otros. Piel de alta calidad, estampados icónicos como el romboidal de Chanel o el damero de Louis Vuitton, e inconfundibles iniciales entrelazadas suelen ser las señas de identidad de estas firmas de éxito que permiten distinguir a la primera sus fundas de iPad.

Tu Cargador Solar



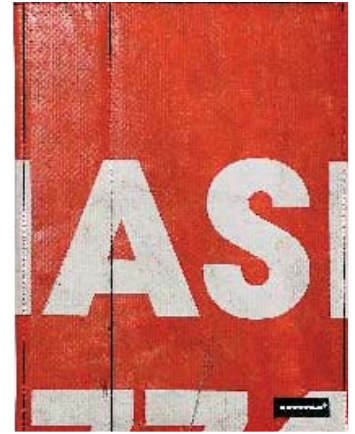
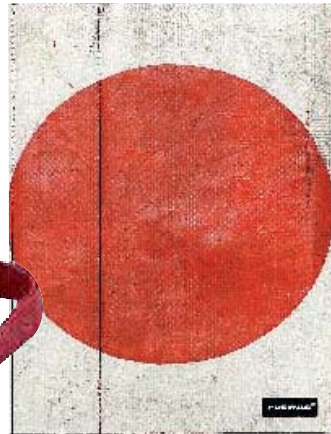
Louis Vuitton



Hay alternativas más económicas que no están reñidas con la calidad y la originalidad. Vaja se inspira en las libretas Moleskine al unir las tapas con una banda elástica; mientras que iLuv opta por un clip sobredimensionado y por fundas todo terreno de neopreno. Happy Owl confiere un valor añadido al concepto con su *clutch* o bolso plano de mano que, además del iPad, puede albergar en sus múltiples bolsillos, tarjetas, un móvil y monedas. La versión para el hombre se llama The wallet y es una especie de portafolios. En el lado de la artesanía, ColcaSac trabaja con materiales duraderos y sostenibles de distintas partes del mundo, como el algodón natural tejido a mano en una pequeña localidad del estado mexicano de Oaxaca. Con divertidos motivos como búhos, ratones, pingüinos y



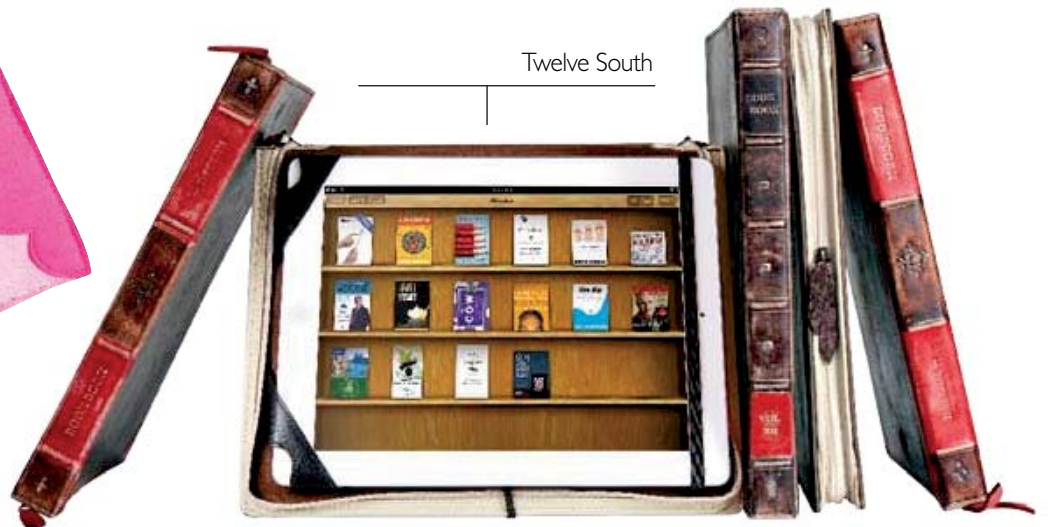
Happy Owl Studio



Freitag



Ohmycake



Twelve South

comecocos cosidos en fieltro, Ohmycake vende sus creaciones a través de una tienda virtual con productos interesantes como es www.etsy.com. Freitag traslada la filosofía de sus bolsos tipo mensajero a las fundas de iPad, que elabora igualmente con material reciclado impermeable obtenido de lonas de camiones con incontables horas en la carretera. Para los amantes de los *gadgets* está la funda con cargador solar (Tucargadorsolar.com) y para mejorar la navegación y el juego, la funda de silicona con relieve de colmena resistente a golpes.

En el apartado eco se suman, por ejemplo, las propuestas de Substrata, elaboradas con madera reciclable obtenida de forma sostenible, cuyo empaquetado se utiliza también material reciclable. Pero la que se ha convertido

en tendencia al hacerse muy popular entre los famosos es la DODOcase, elaborada a mano en San Francisco según técnicas tradicionales de encuadernado que quieren mantener vivas sus promotores, para que no les ocurra como al ave extinta que da nombre a su empresa.

El alojamiento del iPad es de bambú tallado a mano, la tapa rígida negra admite recubrimientos interiores de colores incluidos en una selecta paleta y sirve a su vez de soporte, si se abre superando el ángulo de 180°. Y para apuestas excéntricas, la del emprendedor John Vaccaro, que ha elaborado fundas de iPad utilizando como materia prima retales procedentes del subastado guardarropa del defraudador convicto Bernie Madoff. ■

Para un sonido íntimo y personal

Disfrutar de un buen sonido es una experiencia que requiere vatios de potencia para proyectarlo en la intimidad del hogar. Aunque para evitar posibles molestias o simplemente disfrutarlo en solitario, los auriculares son la alternativa perfecta. Estos modelos son solo una pista para ayudar a elegir el ideal para cada ocasión, ya sea en casa, en el avión, haciendo deporte o de camino al trabajo.

Texto: Manuel Arenas

SENNHEISER HD650

Precio: 449 €

Tipo: dinámico abierto

Impedancia: 300 ohm

Peso: 260 g

Longitud del cable: 3m

Respuesta en frecuencia: 10 – 39.500 Hz

Nivel de presión sonora: 103 dB

Auriculares dinámicos de alta fidelidad pensados específicamente para una audiencia que tenga un buen equipo de alta fidelidad y busque una solución tecnológica a la altura de su configuración Hi-Fi.

Desde el cable reforzado con kevlar hasta los sistemas de imanes optimizados mediante ordenador son detalles cuidados al máximo, y por supuesto con unos parámetros técnicos a prueba de audiófilos. La ergonomía es otro aspecto que no defrauda: su diseño está pensado para proporcionar muchas horas de audición sin provocar molestias.



IGO. CITY

Precio: 99,90 €

Tipo: abierto

Impedancia: 37 ohm

Cancelación de ruido: sí

Varios colores: sí

Respuesta en frecuencia:

18 – 22.000 Hz

Estos auriculares son plegables, ergonómicos y cancelan el ruido exterior gracias a su tecnología activa. Necesita una única batería de tipo AAA para funcionar.

Además, están disponibles en dos combinaciones de colores: marrón/oro y blanco/rojo. Pensados para un uso esencialmente urbano, escuchando la música de tu móvil o tu reproductor MP3.



BOSE. QUIET COMFORT3

Precio: 399 €

Peso: 145 g

Cancelación del ruido: sí

Batería: sí, recargable

Respuesta en frecuencia:

18 – 22.000 Hz

Si buscas un modelo de auricular que encaje tanto en el entorno doméstico como en viajes, los Quiet COMFORT3 son una elección correcta.

Estos que presentamos en este bazar incluyen una batería recargable de hasta 24 horas de autonomía, son plegables y tienen un efectivo sistema de cancelación de ruido exterior de tipo activo con un procesado de señal de diseño propio. Unos auriculares de Bose que no son demasiado grandes, pesan poco y se comportan bien en todas las situaciones.



AKG. K912**Precio:** 79,90 €**Tipo:** envoltivos sin cables**Impedancia:** 32 ohm**Peso:** 280 g**Longitud del cable:** no hay cable**Respuesta en frecuencia:**

18 – 20.000 Hz

Si lo que se desea es tener la máxima libertad



de movimiento, los sistemas inalámbricos son la respuesta a tu necesidad. Y más si se trata de tecnología RF en vez de infrarroja. Se trata de un modelo más pesado que los convencionales, pero a cambio incluye sistemas como la banda ajustable, que permiten llevar los auriculares durante muchas horas sin notar fatiga. Además, la calidad es elevada. No tan buena como la de los sistemas con cable, pero sí suficiente para escuchar desde la tele hasta la cadena de audio.

MONSTER. POWERBEATS**Precio:** 169 €**Tipo:** deportivos**Ajuste:** flexible**Varios colores:** sí**Respuesta en frecuencia:**

20-20.000 Hz

Resistentes UV: sí

Si está acostumbrado a hacer deporte escuchando música, estos auriculares tienen cualidades para formar parte de su equipo. Son resistentes a los rayos ultravioletas, al sudor e impermeables. La fijación al oído es ajustable y ergonómica, de modo que no se mueva al correr o practicar cualquier otro deporte. Los bajos son contundentes, pero sin descuidar las frecuencias medias y altas. Tiene un micrófono integrado que permite usarlos con el iPhone sin mayores problemas, o implementar funciones de control mediante voz.

**SONY. MDR-EX50LP****Precio:** 21,95 €**Tipo:** in-ear**Impedancia:** 16 ohm**Peso:** 3 g**Longitud del cable:** 1,2 m**Respuesta en frecuencia:**

5 – 23.000 Hz

Varios colores: sí

Si no se busca más que unos auriculares para llevar siempre encima sin que ocupen lugar ni pesen, estos con tecnología in-ear son aconsejables, aunque con la precaución de no aislarse demasiado del sonido de los coches, otros peatones o señales de precaución y alarmas. Están disponibles en cuatro colores (blanco, gris, rojo y negro,) de modo que encajen con sus accesorios y complementos preferidos. No ofrece un sonido tan contundente como otras soluciones, pero son auriculares muy versátiles.

**LOGITECH. G930 GAMING HEADSET****Precio:** 179 €**Tipo:** abiertos para *gaming***Sonido envolvente:** sí**Tecnología:** radiofrecuencia**Carga:** a través del puerto USB**Respuesta en frecuencia:**

20 – 20.000 Hz

Para los aficionados a los juegos, unos buenos auriculares para *gaming* son una solución perfecta para estar hasta tarde sin molestar a los demás. Tiene sonido envolvente 7.1, tres teclas "G" para acceso directo a funciones durante el juego y no usa cables gracias a la tecnología inalámbrica de 2,4 GHz. La ergonomía es muy buena, con una gran integración de las almohadillas de gran tamaño afelpadas e insonorizadas junto con el micrófono para participar en las partidas online incluyendo la posibilidad de distorsionar la voz en tiempo real. Además, se cargan a través del puerto USB.

**SKULLCANDY. 201 | HESH PAUL FRANK DEVIL JULIUS****Precio:** 69 €**Tipo:** abiertos**Impedancia:** 32 ohm**Longitud del cable:** 1,2 m**Material del cable:** nylon**Respuesta en frecuencia:**

20 – 20.000 Hz

Para los más cuidadosos con la imagen, estos auriculares Hesh firmados por Paul Frank no pasarán inadvertidos por estética, pero no descuidan la parte tecnológica en lo que a materiales de construcción o calidad de sonido se refiere. El rojo da un toque de color a cualquier desplazamiento urbano con la comodidad de su sistema ajustable de fijación y el cable de nylon a juego con los cascos propiamente dichos.





Los JJ OO de Barcelona
cumplen 20 años

Unos Juegos para la historia

La nominación de Barcelona en 1986 para organizar los Juegos Olímpicos del 92 facilitó la modernización de la sociedad española y cimentó el éxito de nuestros deportistas. Repasamos, en su 20 aniversario, las claves para entender unos JJ OO que han marcado un hito en el deporte español.

Texto: José Manuel Muñoz / Fotografías: Cordon Press

El 25 de julio de 1992, con la presencia de 32 jefes de Estado en la ceremonia inaugural, Barcelona fue el centro del mundo. Juan Antonio Samaranch, entonces presidente del COI, la unión y el compromiso de todas las fuerzas políticas y la aportación del sector privado hicieron realidad el sueño olímpico, del que se celebra en 2012 su 20 aniversario. Presentar la candidatura olímpica fue el pretexto perfecto para realizar la ansiada metamorfosis que tanto necesitaba la Ciudad Condal y también nuestros deportistas.

LA GESTACIÓN. La idea se gestó a mediados de 1980 cuando el entonces alcalde Narcís Serra comentó a sus más directos colaboradores su apuesta por la futura ciudad olímpica. Creyó que era factible convertir su gran sueño en realidad tras la aclamación de Juan Antonio Samaranch (julio de 1980) como presidente del Comité Olímpico Internacional. En 1983, el presupuesto inicial del Comité Organizador se evaluó en unos 440 millones de euros (73.250 millones de las antiguas pesetas). Como el proyecto era viable, todas las fuerzas políticas de España estuvieron dispuestas a trabajar conjuntamente en la misma dirección. "Por encima de los intereses partidistas de unos y otros, primó el interés global para que Barcelona organizara los Juegos Olímpicos. La clave del éxito: trabajo, constancia y unión entre todos", recuerda Jordi Pujol, ex presidente de la Generalitat de Cataluña.

Dos años más tarde, en 1985, después de la designación de Pascual Maragall como alcalde (Serra fue



El mismo día que Barcelona ganó la candidatura se pusieron los cimientos para el despegue definitivo del deporte español

nominado ministro de Defensa en el gabinete de Felipe González) y con la tutela del rey Juan Carlos, la Ciudad Condal decidió presentar oficialmente al Comité Olímpico Internacional (COI), por tercera vez (1924 y 1936), su candidatura para organizar los deseados Juegos.

Después de meses de intenso trabajo y planificación de todas las instituciones políticas y deportivas, y con el soporte y patrocinio de las principales empresas del país, la capital catalana pudo presentar el 1 de marzo de 1986 un informe ganador, creíble y que gozaba del respaldo del 80% de los españoles. Además, las primeras obras del Anillo Olímpico y del Vall d'Hebron ya estaban en marcha. La ilusión y el compromiso de todos (60.000 voluntarios se inscribieron en esa fecha) hizo el resto.

“A LA VILLE DE... BARCELONA”. Y llegó el día esperado. 17 de octubre de 1986, en el Palais Beaulieu de Lausana (Suiza), en la 91 sesión del COI. Tras la exposición de Pascual Maragall, Alfonso de Borbón, presidente del COE, y de Felipe González, presidente del gobierno español, Juan Antonio Samaranch pronunció, con suspense incluido, las palabras mágicas: “A la ville de... Barcelona”. En ese momento, superadas las votaciones a las candidaturas de Belgrado, Amsterdam, Brisbane, Birmingham y París, se hizo realidad el sueño de la mayoría de españoles: organizar los Juegos de Verano de la XXV Olimpiada de la Era Moderna. La ciudad de Barcelona se abrió al mundo para impulsar su transformación urbanística, social y cultural.

MODERNIDAD Y PROGRESO. Merced a la bandera del olimpismo, Barcelona dispuso de los recursos e impulsos necesarios para afrontar todo tipo cambios, en todos los aspectos, y así recuperar el tiempo perdido. En menos de cinco años, la metamorfosis que sufrió la capital catalana fue espectacular, con unas infraestructuras e instalaciones deportivas de primer nivel.

Aseguran varios arquitectos de nuestro país, que por organizar los Juegos Olímpicos, “Barcelona avanzó medio siglo de golpe”. Y no les falta razón si tenemos en cuenta la inversión realizada (tanto desde la Administración estatal como autonómica) y las obras que se llevaron a cabo para acoger con garantías este evento olímpico.

El coste del proyecto realizado superó los 6.000 millones de euros, de los cuales más 1.200 millones los aportaron conjuntamente el Ayuntamiento barcelonés

El equipo olímpico, al completo, abanderado por el príncipe Felipe, el día de la inauguración de los Juegos Olímpicos de Barcelona.





SIN SAMARANCH AL FRENTE, NO HUBIERA SIDO POSIBLE

“Sin él, presidiendo el Comité Olímpico Internacional, no lo hubiéramos conseguido”, recuerda Pascual Maragall ex alcalde de Barcelona. Y como él, piensan todos los políticos, empresarios, dirigentes deportivos, tanto nacionales como internacionales, y atletas de la época. Lo que parecía inalcanzable por los intereses de varias multinacionales que apostaban por la candidatura de París, lo consiguió. Juan Antonio Samaranch Torelló (Barcelona, 17-6-1920), elegido máximo responsable del COI en julio de 1980, antes de los Juegos Olímpicos de Moscú, hizo creíble, realizable y ganadora a la candidatura barcelonesa. “Fue vital y pasará a la historia de España por lo que hizo”, asegura José Luis Sáez, presidente de la Federación Española de Baloncesto.

Otro de los grandes logros de Samaranch, además de convertir al movimiento olímpico en un negocio rentable merced a los millonarios patrocinios, evitar el boicot político de todos los países y aprobar la participación cada cuatro años de los deportistas profesionales.

“En 1992 vio cumplido su sueño de ver celebrar unos Juegos Olímpicos en Barcelona, su ciudad natal”, apunta uno de los colaboradores más directos de Samaranch.

Otro de sus retos, además de convencer a sus compañeros del COI para que apostaran y votaran por Barcelona, fue convencer a políticos tan distintos como Felipe González, Jordi Pujol, Pascual Maragall, Carlos Ferrer Salat y el resto de fuerzas políticas españolas para que se unieran y trabajaran en la misma dirección.





Una de las grandes obras fue la del Puerto Olímpico, que abrió la ciudad al mar:

y la Generalitat de Cataluña. El resto, lo financiaron las empresas públicas y semipúblicas.

Una de las obras principales se desarrolló en el aeropuerto de El Prat con dos nuevas terminales para acoger la llegada de los más de 15.000 deportistas y del millón y medio de aficionados. También se crearon las ya famosas rondas para facilitar el tráfico dentro de la ciudad y, sobre todo, se construyó el popular Puerto Olímpico, obra que permitió abrir la ciudad al mar. La mayoría de las instalaciones deportivas se concentró en la montaña mágica de Montjuïc. Por eso se construyeron el Estadio Olímpico, el Palau Sant Jordi y las piscinas Picornell, los tres símbolos de Barcelona 92. En cuanto a la Villa Olímpica, moderna y funcional, se edificó en el barrio de Poblenou.

ÉXITO ORGANIZATIVO Y DEPORTIVO.

Y llegó el gran día. 25 de julio de 1992. Con un breve mensaje, el Rey Don Juan Carlos declaró abiertos los Juegos de Verano de la XXV Olimpiada de la Era Moderna. A la ceremonia inaugural, de más de tres horas de duración, asistieron 32 jefes de Estado y de Gobierno y fue seguida en todo el mundo por más de 3.500 millones de espectadores. El momento más esperado de la noche se produjo cuando en el Estadio Olímpico entró la delegación española, encabezada por el Príncipe Felipe de Borbón, componente del equipo de vela y que obtuvo un diploma olímpico en la clase Soling.


Tras dos semanas de intensa competición, el resumen fue unánime a nivel internacional: éxito organizativo y de afluencia de espectadores (los responsables del Comité Olímpico Internacional calificaron a Barcelona 92 como los mejores Juegos Olímpicos celebrados hasta la fecha) y éxito del deporte español al

lograr un resultado histórico: 22 medallas, de las que 13 fueron de oro, 7 de plata y 2 bronce.

La delegación española estuvo formada por 466 deportistas, de ellos 113 mujeres. Pero además de las preseas obtenidas, la mitad de nuestros representantes (150 en categoría masculina y 75 chicas) fueron finalistas en sus respectivas modalidades. Todas fueron emotivas, pero las medallas de oro obtenidas por Fermín Cacho en 1.500

MADRID MANTIENE SU CORAZONADA

Si hablamos de sueño olímpico, no podemos olvidarnos del que persigue Madrid. Lo intentó con su candidatura para los Juegos Olímpicos de 2012 y 2016, y lo intentará, con toda probabilidad, para los que se celebren en 2020 en dura lid con las ciudades de Roma, Estambul o Tokio. A su favor, Madrid cuenta con la ventaja de que el 80% de las infraestructuras olímpicas ya están construidas, como la Caja Mágica, el renovado palacio de los Deportes, el Telefónica Arena, el Hipódromo de la Zarzuela o el Club de Campo, y otras están en su fase final (es el caso del Centro Acuático, en el epicentro del hoy Estado Olímpico de la Peineta y futuro campo del Atlético de Madrid). Lo que ya sí se conoce es que en la candidatura 2020 no será presentada por el alcalde de Madrid, Alberto Ruiz Gallardón, sino que tendrá un carácter más profesional, probablemente liderada por el COE.



Antonio Rebollo,
arquero paralímpico,
lanzando la flecha
que encendería el
pebetero del
Estadio Olímpico.



La delegación española estuvo formada por 466 deportistas. La mitad fueron finalistas en sus respectivas modalidades

metros, José Manuel Moreno en ciclismo en pista, Dani Plaza en los 20 kilómetros marcha, la del equipo femenino de hockey hierba en su primera participación olímpica, y la selección de fútbol, integrada entre otros jugadores por Guardiola, Kiko y Luis Enrique, nunca las olvidarán los aficionados españoles. Para que la fiesta fuera completa, en el medallero España fue sexta, por detrás del Equipo Unificado (CEI), la antigua Unión Soviética, Estados Unidos, Alemania, China y Cuba. Uno de aquellos participantes fue también un jovencísimo Jesús Ángel García Bragado (ver Entrevista en la página 24), atleta especialista en 50 kilómetros marcha, que en estos momentos está preparando su sexta participación en los próximos Juegos Olímpicos, en Londres.

Y en cuestión de números, al final de este gran evento, las cifras también cuadraron. Según los responsables del Comité Organizador (COOB'92), después de manejar un presupuesto de algo más de 1.520 millones de euros, cerraron la oficina olímpica con un superávit de tres millones. Los Juegos Olímpicos de Barcelona fueron mágicos; en todos los sentidos. ■

España obtuvo 22 medallas. Fermín Cacho se hizo con el oro en la final de 1.500 metros.





El Estadio Olímpico es, junto al Palau Sant Jordi y las piscinas Picornell, uno de los símbolos de Barcelona 92.

“LOS DEPORTISTAS CREÍMOS EN NUESTRAS POSIBILIDADES”

Cuenta a **AUTOCLUB** José Luis Sáez, presidente de la Federación Española de Baloncesto, disciplina deportiva que en la última década ha sido la más laureada de nuestro país, y en todas las categorías, que en Barcelona 1992 los profesionales de la NBA disputaron sus primeros Juegos Olímpicos: “Pasados 20 años, nuestra Selección, como ya demostró en la final de Pekín 2008, está en disposición de arrebatarles la medalla de oro”. Para Sáez, esta metamorfosis se debe al espíritu de Barcelona 92: “Ese año nos lo empezamos a creer y apostamos fuerte apoyando a nuestros deportistas, construimos las instalaciones necesarias para que trabajaran nuestros futuros campeones y los dirigentes adquirimos la experiencia necesaria para desarrollar al máximo nuestras federaciones, generar nuevos recursos y organizar todo tipo de eventos internacionales”. Como Sáez, opina el resto de dirigentes y deportistas españoles. Merced a la nominación olímpica de Barcelona, se instauró, con el



patrocinio de las principales empresas del país, el Plan ADO (becas a los deportistas de élite durante el ciclo olímpico), se edificaron varios Centros de Alto Rendimiento (CAR de Sant Cugat, Sierra Nevada y Madrid) y se apostó por los entrenadores de base –los denominados cazatalentos– para que mimaran a las jóvenes promesas del país en todas las disciplinas. “Los Gasol, Nadal, Casillas, Xavi y los éxitos actuales del deporte español en cualquier disciplina empezaron a forjarse en Barcelona, en el verano del 92”, sentencia el presidente de la Federación Española de Baloncesto.

Jesús Ángel García Bragado

“En Londres, lucharé a muerte para colgarme una medalla”

Participó en los Juegos Olímpicos de Barcelona, “siendo un pipiolo”, y tampoco faltó a las citas de Atlanta, Sidney, Atenas y Pekín. Ahora, con 42 años, prepara sus últimos Juegos Olímpicos, los de Londres, con el mismo espíritu competitivo que hace 20 años.

Texto: José Manuel Muñoz / Fotografías: Getty y Sport

Tiene 42 años, es madrileño, vive desde hace décadas en Cataluña, practica una modalidad tan exigente como la prueba de 50 kilómetros marcha y, como es tan metódico y disciplinado, el próximo 11 de agosto en Londres disputará sus sextos Juegos Olímpicos consecutivos. Algo histórico en el laureado deporte español. Tras lograr desde 1993 cuatro medallas (oro, dos platas y un bronce) en los campeonatos del mundo, otras dos en los europeos, ser quinto en Atenas 2004 y cuarto en Pekín 2008, en los próximos meses se prepara a conciencia para despedir a lo grande su extraordinaria y regular carrera deportiva.

-Supongo que estará orgulloso de clasificarse para disputar sus sextos Juegos.

-Por supuesto. Ni en mis mejores sueños, cuando empecé, me hubiera imaginado estar en activo a estas alturas. Pero como se dice en el refranero español, “a lo hecho, pecho”. Y ahora que estoy clasificado, me prepararé a conciencia en los próximos meses para llegar a Londres a tope. Siempre he dado lo máximo en todas mis participaciones: en Atenas 2004 fui quinto, en Pekín 2008 cuarto y ahora... Aunque tengo 42 años, espero que la progresión continúe para poder subir al podio.



-Además, usted nació el 17 de octubre, un día mágico para el deporte español.

-Es verdad, ese día, en 1986, Juan Antonio Samaranch pronunció la famosa frase "A la ville de... Barcelona". Desde entonces, mi vida ha seguido vinculada al mundo del olimpismo. Gracias a los Juegos de Barcelona, todos los españoles, tanto deportistas, políticos, empresarios, como los aficionados, nos dimos cuenta de que podíamos hacer las cosas tan bien como los franceses, alemanes, ingleses o americanos. Si ahora recuperáramos el espíritu del 92, nos iría a todos mucho mejor.

-¿Cómo ha conseguido llegar a esta edad en ese estado de forma?

-Ja, ja, ja. No hay secretos, solo vivir por y para el atletismo. Mi vida siempre ha estado enfocada a este deporte y a estar vinculado al Centro de Alto Rendimiento de Madrid. Luego tuve la suerte de entrar dentro del plan ADO y al recibir una remuneración económica (Beca ADO) me permitió hacer lo que más me gustaba: deporte. Además, como posteriormente me trasladé a Lérida, el entorno de la ciudad me facilitó las cosas para poder entrenarme y hacer muchos kilómetros a la semana, algo que es fundamental en mi especialidad. Eso, añadido a mi estilo de vida, a cuidar la alimentación, las horas de sueño y de recuperación, no trasnochar en exceso, pues ha generado que, a mi edad, llegue hasta aquí.

-Y disputando una modalidad tan dura y exigente como los 50 kilómetros marcha...

-Tengo mucho mérito, pero mis condiciones de vida siempre han sido las idóneas. He dado prioridad a que mi entorno de entrenamiento fuera el adecuado. Vivir en Lérida ha sido fundamental por el tema de las nieblas en invierno y las buenas temperaturas del verano.

-Parece que fue ayer, y debutó en los Juegos Olímpicos de Barcelona 92...

-Entonces era un pipiolo. Me clasifiqué de forma sorprendente tras superar a Llordi Llopart. Entonces quedé décimo. Cuatro años después, en Atlanta 96, me retiré. Normal, porque no fui centrado a esos Juegos. Estuve muy presionado al no estar de acuerdo con José Marín, el seleccionador nacional, y con José María Odriozola, actual presidente de la Federación Española. Quisieron imponerme la preparación, perdí el tiempo en discusiones absurdas en vez de centrarme en lo mío, y llegué desquiciado. Tuve que retirarme y desaproveché una gran oportunidad.

-Los terceros Juegos Olímpicos en los que participó fue en Sydney 2000...

“Sería vital e imprescindible para el deporte español que Madrid organizara unos Juegos Olímpicos. Recuperaríamos el espíritu del 92”

-Realicé un buen ciclo olímpico, pero cometí el error de concentrarme un mes antes en Australia y, al entrenar en grupo, llegué a la competición pasado de vueltas. Me pasé de rosca y el día de la prueba estaba cansado. Afortunadamente, en Atenas 2004 exploté y quedé en quinto lugar. Al llevar dos amonestaciones a mitad de carrera, no arriesgue para no quedar descalificado. Ya se sabe, las pruebas de marcha tienen este inconveniente y me quedé con las ganas y con esa sensación de tristeza e impotencia. Sabía que era la oportunidad de mi vida y como terminé tan fuerte físicamente, me marché a la ducha muy decepcionado. Pude subir al podio y...

-Y en Pekín 2008 también estuvo a punto de lograr una medalla olímpica.

-Otra vez la tuve cerca, pero acabé cuarto; el peor puesto en unos Juegos Olímpicos. ¡Y eso que reaparecí tras operarme de la cadera! La gente no sabe lo difícil que es colgarse una medalla olímpica. Habría sido la culminación a mi carrera pero...

-Lo que nadie puede negarle es su regularidad desde 1992.

-Es verdad. He sumado cuatro medallas en campeonatos del mundo: oro en Stuttgart 93; plata en Atenas 97 y en Edmonton 2001; y un bronce en Berlín 2009. Además, también logré dos preseas en europeos: plata en Gotemburgo 2006 y un bronce en Múnich 2002. Es decir, que siempre he respondido.

-Cuándo volvió de Pekín, con 38 años, ¿pensó que llegaría a Londres 2012?

-No, pensé que era mi última entrada a un estadio olímpico. Es más, cuando me entrevistaron dije, en tono de despedida, que deseaba aportar mi experiencia a la nueva generación de marchadores. Pero bueno, en 2010, en el campeonato de Europa de Barcelona, no acabé de la forma deseada y me propuse lograr la mínima olímpica para poder participar en Londres. Y lo he conseguido con una gran marca: 3:48:11.

-¿Y cómo estará el próximo verano?

-En gran forma, se lo aseguro. Jugaré bien mis bazas: experiencia y que sé leer bien el desarrollo de una carrera

Nuevo Peugeot 508. Quality time.



CAPTURA ESTE CÓDIGO
CON TU MÓVIL GRATUITAMENTE
Y PODRÁS SOLICITAR UNA PRUEBA
EXCLUSIVA DEL MODELO.

Atención al cliente 902 366 247

PEUGEOT RECOMIENDA TOTAL PEUGEOT FINANCIACIÓN Gama 508: Consumo mixto (L/100km): entre 4,4 y 7,3. Emisiones de CO₂ (g/km): entre 115 y 169.

Desayuno con el Consejo, conferencia con internacional, firma de contrato con tu principal cliente... tu día a día apenas te deja tiempo para ti. Pero hoy todo cambia. Porque llega el nuevo Peugeot 508, equipada con tecnología de última generación, con motorizaciones que consiguen altas prestaciones y mejoran la eficacia medioambiental y con una habitabilidad y equipamiento que hará que desde hoy mismo puedas vivir una nueva experiencia al conducirlo.

NUEVO PEUGEOT **508**



PEUGEOT
MOTION & EMOTION



tan larga. Me he entrenado como un chaval de 20 años y desde luego no renuncio a nada. Tengo mis opciones, me he preparado a conciencia y lucharé a muerte por colgarme una medalla. Confío que en Londres, el 11 de agosto, sea un día complicado.

-¿Qué significa complicado?

-Que cuanto peores sean las condiciones, mejor para mí. Aunque es inusual que allí haga calor; preferiría que fuese un día de lluvia y viento. Si la temperatura es suave, el ritmo será muy alto y eso me perjudicaría. Pero si el clima es revuelto, mis opciones aumentarán.

-¿Cuántas horas se entrena al día?

-De media, dos por la mañana y otras tres por la tarde. Hago unos 180 kilómetros a la semana. Y como ya



tengo la mínima, tengo tiempo para llegar en condiciones al 11 de agosto, el día que se disputará la prueba de 50 kilómetros marcha.

-Si usted con 42 años de edad continúa siendo el mejor de España en los 50 kilómetros marcha... ¿no hay ningún joven que destaque todavía en su disciplina?

-No, y precisamente es una circunstancia que llevo comentando desde hace años. Lo cierto es que no hay relevo y el futuro del atletismo español está muy mal. Este es el resultado, y cuando los atletas veteranos nos retiremos... Todos tenemos una fecha de caducidad, pero es lo que hay. Lamentablemente, en las federaciones españolas se han refugiado una serie de personas que no quieren dejar sus cargos y que se limitan a ser meros funcionarios. ¡Y así nos va! Por eso abogo por la marcha del presidente José María Odriozola y por un cambio profundo en la dirección técnica de la Federación Española. Espero que llegue gente nueva, preferentemente que hayan sido atletas, que sepan lo que realmente necesita nuestro deporte.



-Si de usted dependiera, ¿qué medidas adoptaría para que los jóvenes practicaran el atletismo?

-Darlo a conocer de forma positiva y tener más presencia en los medios de comunicación. Pero nuestros hijos y su generación son demasiado cómodos. Y tenemos que trabajar con los nuevos españoles que son hijos de rumanos, de marroquíes y del resto de inmigrantes, pero que tienen el mismo acento español o catalán que nuestros hijos. A ellos los debemos incorporar al atletismo ya que son los más capacitados y los que tienen el perfil adecuado para darnos el relevo.

-¿Qué piensa cuando ve a tantos jóvenes haciendo botellón o jugando a la videoconsola?

-Me da mucha pena y es muy triste. Se preocupan



de pasárselo bien el fin de semana en vez de practicar deporte y encontrar nuevos retos. A lo mejor el fallo hay que buscarlo en que no hemos sabido transmitir a nuestros hijos que las cosas se consiguen a base de esfuerzo, trabajo y sacrificio.

-En el ámbito personal, ¿ha renunciado a muchas cosas para acudir a tantos Juegos Olímpicos?

-Sí, pero no me arrepiento. En ocasiones, me habría gustado salir con los amigos en vez de estar descansando para poder competir al día siguiente; pero es lo que elegí. Pasar lo bien un sábado por la noche no es comparable con la satisfacción que tienes cuando consigues un buen resultado en una gran competición.

-¿Sería bueno que Madrid organizará unos Juegos Olímpicos?

-Vital e imprescindible para el deporte español. Recuperaríamos nuestra autoestima y el espíritu que caracterizó los Juegos del 92. Y si no lo conseguimos en 2020, hay que intentarlo otra vez en 2024. ■

Centenario de Chevrolet

La innovación que no cesa

Chevrolet cumple 100 años con presencia en más de 130 países, entre los que destacan Rusia, Brasil y China. Su completa gama comprende coches económicos como el Chevrolet Aveo, deportivos como el Corvette o Camaro y el innovador Volt, primer vehículo eléctrico de autonomía extendida.

Texto: Diego Gómez

Chevrolet celebra su centenario con la donación de 100 coches a Aldeas Infantiles, con ediciones especiales de coches emblemáticos como Corvette y Camaro, con la construcción en 2012 de una escultura en la población suiza de La Chaux-de-Fonds, originaria del cofundador de la marca Louis Chevrolet. La influencia de la marca americana de la pajarita en la cultura estadounidense ha dejado huella en canciones de las más grandes estrellas del rock, desde los Beach Boys, Bruce Springsteen o Bob Seger hasta Elton John, Prince y Don MacClean, entre otros muchos.

Sus emblemáticos modelos se han colado en numerosas películas. Algunas apariciones estelares fueron las del Chevrolet '55 de Harrison Ford en *American Graffiti*; el Chevrolet Nova de la película *Death Proof*, dirigida por Quentin Tarantino, o el que conducía Eddie Murphy en *Superdetective en Hollywood*; el Chevrolet 2500 Silverado Fleetside amarillo chillón de la película *Kill Bill*; el Chevrolet Lumina Nascar que conducía Tom Cruise en *Días de Trueno*; o el más reciente Chevy Camaro que se convierte en el monstruoso Bumblebee de *Transformers*.

Una de las señas de identidad de Chevrolet durante muchos años ha sido la introducción en sus vehículos de la tecnología y las prestaciones habitualmente reservadas para coches y furgonetas más caros. En el primer Chevrolet, el Series C Classic Six, tanto el motor de arranque como los faros eran eléctricos, prestaciones nada frecuentes en aquella época. Otras innovaciones con las que se adelantó a su tiempo fueron: el cristal de seguridad, la inyección de combustible, los frenos antibloqueo y los sistemas electrónicos de control de estabilidad.

En lo deportivo Chevrolet es la marca con mejor palmarés de la National Association for Stock Car Auto Racing (NASCAR) y ha obtenido más copas de Fabricantes Pro Stock de la National Hot Rod Association (NHRA) que ninguna otra marca. En Europa ha ganado seis títulos de las 24 horas de Le Mans, el último en 2011 en la categoría de GTE Pro Class con el Corvette Racing C6.R ZRI. También destacó en el Campeonato Mundial de Turismos (WTCC) de 2011, donde ganó con un Cruze el título de campeón de pilotos y también el de fabricantes, por segundo año consecutivo. El diseño ha sido la piedra angular de Chevrolet. Los alerones alzados del Chevy Bel



Chevrolet es la marca con mejor palmarés de la competición NASCAR.



Louis Chevrolet.



Air de 1957 supusieron trasladar al automóvil los perfiles alados de los aviones a reacción. Otro alarde de diseño es el Corvette Stingray de 1963, considerado por muchos historiadores del automóvil como uno de los coches más atractivos.

LOS ORÍGENES DEL GIGANTE. Chevrolet es una marca estadounidense que pertenece al grupo General Motors, tercer conglomerado industrial por volumen de producción tras la japonesa Toyota y la alemana Volkswagen. Un repaso por su historia a través de los vehículos más emblemáticos nos acercará a la esencia de esta marca.

Todo comienza en el siglo pasado. Cuando William Durant fundó General Motors en 1908, Louis Chevrolet competía y establecía el récord de velocidad terrestre, alcanzando los 178 km/h. En 1910, Durant fue forzado a dejar la empresa que había fundado GM y formó otro grupo con distintos socios, entre ellos Chevrolet. En noviembre de 1911 se fundó la Chevrolet Motor Company, en Flint (Michigan). La producción del Classic Six comenzó un año después.

Su primer coche, el Series C Classic Six, fue un vehículo grande y lujoso con un motor de 4,9 litros de seis cilindros que

generaba 40 CV y tenía una velocidad punta de unos 105 km/h. Su precio era de 2.150 dólares, equivalente a unos 38.500 euros con el ajuste de la inflación. Durant decidió entonces que la mejor forma de crecer era centrándose en coches baratos, como hizo su competidor Henry Ford con el modelo T. Louis discrepó y dejó la empresa en octubre de 1913.

El modelo 490 o Classic Six, fue un coche pequeño y económico que competiría como igual con el Ford T, el primer modelo de producción masiva. Se eligió ese nombre para el primero porque, en aquel momento, costaba 490 dólares frente a los 495 dólares de su competidor.

La gama de vehículos de Chevrolet tuvo un éxito inmediato, gracias a la relación valor-precio y a su resistente motor de cuatro cilindros, que ofrecía una larga duración. En 1916, las ganancias obtenidas por Durant con Chevrolet le permitieron hacerse con General Motors y, en 1918, la empresa se convirtió en una división de GM. Durant abandonó General Motors en 1920.

Chevrolet también sufrió las dificultades económicas de los años 30, marcados por la depresión mundial, pero esta crisis no afectó a su esencia. Estos años fueron ricos en innovaciones, como la suspensión delantera independiente introducida en 1934, o el primer coche familiar polivalente, el Suburban Carryall, que en 1935 se convirtió en uno de los primeros SUV.

En 1942, Chevrolet deja de fabricar vehículos civiles y dedica sus fábricas a la producción de armamento para la Segunda Guerra Mundial. En los años 50 fueron protagonistas

En 1927, Chevrolet desbancaba a Ford del primer puesto en las listas de ventas al producir un millón de coche en un año



Corvette de 1963.



1955. Chevrolet Air.



2010. Chevrolet Volt.

los diseños llamativos e innovadores. En 1950, se introdujo la transmisión automática y el Corvette diseñado por Harley Earl, un coche inspirado en los biplazas sin capota europeos y que destaca porque su carrocería no era de acero, sino de plástico reforzado con fibra de vidrio: toda una novedad en la época.

En un principio, el Corvette no tuvo éxito comercial. Un motor V8 en 1955 y el elegante cambio de estilo de 1956 consiguió salvar este modelo del que actualmente se fabrica su sexta generación.

Chevrolet presentó en 1957 el primer motor con inyección mecánica de combustible Ramjet de producción en masa, que era opcional en el Corvette y otros modelos de

Una de las señas de identidad de Chevrolet durante muchos años ha sido la apuesta tecnológica e innovadora en todos sus vehículos

Chevrolet. La producción de esta tecnología fue suspendida en 1959 por algunas dificultades técnicas. No obstante, el Impala llevó a Chevrolet al segmento de gama alta en 1958, con su atrevida línea con alerones traseros plegados.

El Corvair de 1960 fue un modelo compacto y económico con aire marcadamente europeo, mucho más pequeño que los Chevrolet anteriores y con el motor montado en la parte trasera. Por su parte, el Corvette Sting Ray de 1963, gracias a sus líneas afiladas, era muy diferente a su predecesor.

El Camaro de 1967 fue otro vehículo importante de alto rendimiento, compacto y asequible, que se convertiría en el «pony car» de Chevrolet y que surgió como respuesta a la aparición del Ford Mustang de 1964.

Los años 70, debido a la crisis del petróleo y a la posterior recesión financiera, impusieron coches un poco más austeros en dimensiones y consumo. Los coches pequeños, como el Vega, ganaron terreno a los grandes, como el lujoso Caprice de Chevrolet, una alternativa de la época de gama alta. En cambio, los años 80 fueron de recuperación de un sector castigado por la crisis del petróleo de la década anterior. El Corvette se renovó en 1983 con nueva protagonista: la electrónica. Pero la renovación con más estilo tuvo que esperar hasta 1997, cuando su estética adquirió aspecto casi de supercoche.

EXPANSIÓN MUNDIAL Y EUROPEA. La

empresa fijó su atención en Europa en los años 20. Se abrieron nuevas fábricas en Suiza, el país de origen de Louis Chevrolet, así como en Polonia, Alemania y Reino Unido. Y la expansión también supuso la apertura de nuevos centros de fabricación en Suramérica y Australia.

En 1927, Chevrolet desbancó a Ford del primer puesto en las listas de ventas con la cifra de un millón de coches fabricados en un año. Al final del siglo XX, las ventas de Chevrolet en Europa habían sido bastante bajas. Para dar un giro a esta situación, General Motors adquirió Daewoo Motors en 2001. De esta forma, pudo acceder a una red de concesionarios ya establecida en Europa y a una sólida infraestructura de fabricación. A principios de 2005, Chevrolet se relanzó en Europa con una oferta de coches pequeños basados en los de Daewoo, pero que han ido renovándose.

La solidez del gigante General Motors, al que pertenece Chevrolet quedó en entredicho tras la crisis mundial desatada en 2008, ya que precisó el rescate de los gobiernos estadounidense y canadiense en 2009 para evitar su bancarrota. Tan solo un año después, tras sanear sus cuentas y devolver parte del dinero, resurgió con más fuerza. ■

Los 10 mejores



1936. Chevrolet Suburban.



1963. Corvette Sting Ray.

LOSTOP TEN

Aunque una de las creaciones más importantes de Ed Welburn, jefe de diseño de General Motors, fue el aerodinámico Aerotech, que logró alcanzar una velocidad de 417 km/h en 1987, los que siguen son, en su opinión, los diseños más destacados de la marca:

Chevrolet Classic Six (1912).

Con un precio de 2.150 dólares, era un coche más caro que la mayoría de sus coetáneos. Era el automóvil soñado por Louis Chevrolet, que lo diseñó en colaboración con su amigo el ingeniero francés Etienne Planche. Salió al mercado en 1912, aunque solo duró hasta 1914. Se fabricaron 5.987 unidades.

Chevrolet Deluxe Sport Coupe (1932).

Un vehículo compacto a la vez que atractivo con una parte trasera curvilínea que le daba un aspecto deportivo muy al gusto de la época. Era un biplaza muy divertido cuando hacía buen tiempo, aunque no tanto en climas lluviosos. Tenía carácter, su precio era asequible y se adecuaba perfectamente a su tiempo.

Chevrolet Suburban (1936).

El Suburban fue uno de los primeros

todoterreno (SUV), un vehículo de carga duro, sólido y eficiente, formado por una estructura de ranchera montada sobre el chasis de una camioneta pequeña.

Chevrolet Pick-Up (Pick 1948)

Pretendía ser un utilitario y un vehículo apto para trabajos duros.

Chevrolet Corvette (1953)

Fue el biplaza deportivo Corvette creado por Harley Earl en 1953. Entre sus rasgos más novedosos destaca el empleo de la fibra de vidrio.

Chevrolet Bel Air (1955).

Chevrolet modernizó sus coches en 1955 con lo que llamó estilo "Motoramic", con una estética moderna. Este vehículo suponía un gran cambio para 1955, era un coche que parecía más caro de lo que realmente era.

Chevrolet Corvette Sting Ray (1963).

Esta versión elevó la gama Corvette a nuevas cotas. Fue creado por Bill Mitchell y lucía unas líneas angulares y elegantes que le daban un toque más sofisticado. Como su antecesor, seguía fabricándose en fibra de vidrio y los faros retráctiles se movían eléctricamente.



1953. Chevrolet Corvette.



1989. Chevy Pick up.



2010. Chevrolet Camaro Indianapolis.

Chevrolet Pick-Up (1989).

Su razón de ser era su utilidad para el trabajo y el transporte de mercancías. No obstante, su uso cada vez mayor como vehículo habitual, hizo que Chevrolet ofreciera también una gama deportiva.

Chevrolet Camaro (2010).

El estilo musculoso del actual Camaro tiene reminiscencias de los primeros Camaros de 1967. Junto al Ford Mustang, es uno de los "Pony Cars" actuales.

El Volt 2010.

Primer vehículo híbrido eléctrico del mundo con autonomía extendida y producido a gran escala. Recorre hasta 610 kilómetros sin repostar.

...Y LOS FUNDADORES

Louis Chevrolet (1878-1941).

El hombre que dio nombre a la marca fue un experimentado piloto de carreras y respetado ingeniero autodidacta que nació en Suiza el 25 de diciembre de 1878 y se trasladó a Francia con su familia cuando todavía era un niño. Emigró a Norteamérica en el año



1900. En 1905, Louis Chevrolet ya había ganado cierta reputación como piloto intrépido en las rudimentarias y durísimas carreras de coches de la época. En 1909 pasó a formar parte del famoso equipo de carreras Buick, de William C. Durant. Trabajando con un diseñador en un desván alquilado en Detroit durante 1910, Louis Chevrolet esbozó los planos de un prototipo que llevaría su nombre.

William C. Durant (1861-1947).

William C. "Billy" Durant, nieto de un antiguo gobernador de Michigan, nació en 1861. Antes de 1890 ya era un exitoso fabricante de carros de caballos que se distribuían a nivel mundial.



A finales de 1904, Durant se pasó a la industria del automóvil a instancias de varios socios, que le convencieron para que dirigiese la jovencísima Buick Motor Co. Su espectacular éxito en Buick le procuró los medios para fundar General Motors en 1908. Durant sumó Cadillac, Oldsmobile, Oakland y otras marcas al negocio de GM, antes de que una crisis bancaria forzase su salida en 1910.

Citroën DS5

Unidos por la tecnología

Pertenecen al mismo grupo automovilístico, el francés PSA, y están equipados con la misma tecnología, la pionera mecánica híbrida basada en un motor diésel asociado a otro eléctrico de modo que puedan tener tracción a las cuatro ruedas. Pero son radicalmente distintos entre sí. El Citroën representa la audacia en el diseño; el Peugeot, el carácter funcional y multiuso.

Texto: Manuel Doménech





Peugeot 3008 Hybrid4







En el Citroën DS5 la

tecnología híbrida no es más que un complemento necesario para redondear su exclusividad, su carácter distintivo, casi único, mientras que en el Peugeot 3008, apellidado HYbrid4 en alusión a su sistema híbrido de propulsión, es esencial para el cometido polivalente con que ha sido concebido. Dos formas, por lo tanto, de aplicar una tecnología innovadora, tan válida la una como la otra. Y en los dos casos, con la positiva consecuencia de hacer que ambos vehículos sean más adecuados con el medio ambiente, más ecológicos que sus respectivos hermanos de gama.

El hecho de utilizar el sistema HYbrid4 no significa para ambos renunciar a prestaciones, porque la potencia total de 200 CV (163 CV del motor de combustión más 37 CV de eléctrico) de esta mecánica garantiza en el caso del Citroën DS5 una velocidad máxima de 211 km/h y una aceleración de 0 a 100 km/h en 8,6 segundos, y en el del Peugeot 3008 HYbrid4, una velocidad máxima de 191 km/h y una aceleración de 0 a 100 km/h de 8,5 segundos.

Sin embargo, no son las prestaciones las que engalanan a estas versiones del Citroën DS5 y del Peugeot 3008, sino su eficiencia dinámica, que se cifra en 99 gramos/kilómetro de CO₂ para ambos y en un consumo combinado de 3,9 litros para el Citroën y de 3,8 litros para el Peugeot. Lo más relevante de la mecánica Hybrid4 que equipa a ambos coches, con cuatro modos de funcionamiento (Auto, Sport, ZEV y 4WD) y cambio manual pilotado, es cómo funciona.

Así, con el modo 4WD, cuando el motor diésel mueve las ruedas delanteras y el eléctrico las traseras, tienen una capacidad de tracción sobresaliente (el 3008 sobre todo en conducción fuera de carretera, donde el par motor que suministra el motor eléctrico ayuda a superar con eficacia cualquier obstáculo). En ciudad, el modo ZEV permite recorrer solo en eléctrico hasta cuatro kilómetros y a una velocidad de hasta 70 km/h. Después, el modo Auto permite el mejor consumo con el motor diésel (de rendimiento excelente) funcionando casi en absoluto silencio. Y en carretera, cuando se pasa del modo Auto al Sport, los dos motores funcionan al unísono aportando toda su potencia para lograr las mejores prestaciones de este modelo.

AUDAZ DS5. Es el tercer modelo de la línea DS, y se caracteriza por la audacia en el diseño, el *savoir faire* en la presentación interior y la asombrosa calidad de realización. Se ha desarrollado partiendo del modelo C5,

con el que no guarda, sin embargo, el menor parecido. Su imagen es la de un auténtico Gran Turismo, por lo que renuncia a los tres volúmenes habituales en los automóviles de alta gama y al conservadurismo en el diseño de este tipo de vehículos. Es, por el contrario, una berlina compacta (4,53 metros), más alta de lo normal (1,51 metros), que recuerda por la forma de su zaga a los *shooting brake* (vehículos de corte familiar pero de características muy especiales) de la década de los 70.

Derivado en su diseño del *concept car* C-Sportlounge, no deja indiferente a nadie. Incalificable con cualquier categoría de coche, refleja en su carrocería rasgos y elementos de berlina de lujo, de monovolumen y hasta de coupé deportivo, y esa indefinición también se puede calificar de híbrido en el estilo. Aunque pueda parecerlo, no es un mero ejercicio de estilo, sino un vehículo con un alto contenido de diseño pero también con un interesante contenido práctico.

Llama la atención su barroco frontal, con unas entradas de aire verticales en los extremos y unas tiras cromadas por encima de los faros que enmarcan el capó delantero. Como decimos, su silueta se puede corresponder con la de un familiar, pero también con un cupé deportivo. En todo caso, refleja un interesante dinamismo. Y la zaga, con una luneta de policarbonato muy horizontal y unas salidas de escape trapezoidales en los extremos de un parachoques



inusual, completa la estética audaz de un coche que comparte la plataforma 2 de PSA con el C5, el C4 Picasso y los Peugeot 3008 y 5008.

Los responsables de su diseño interior dicen haberse inspirado en el mundo de la aeronáutica para crear el habitáculo, y en ese sentido, la profusión y ubicación de mandos lo corroboran, sobre todo los mandos situados en el techo. Es un interior que ofrece una imagen de calidad indudable, una presentación de alta costura, muy atractiva pero quizás con un exceso de decoración, con inserciones metálicas hasta en el respaldo de los asientos. Asientos delanteros amplios y cómodos que lucen un acertado diseño y que, como el trasero, están tapizados con un cuero muy especial procedente de toros bávaros. La versatilidad del maletero, con una capacidad mínima de 468 litros, es total.

POLIVALENTE 3008. La versión HYbrid4 del 3008 no responde a un concepto nuevo de diseño, sino que es una versión más de un vehículo que ya en su día nació con un estilo híbrido, dato éste que también lo une, de alguna manera con el Citroën DS5. El formato de la carrocería del 3008 respondía a un concepto híbrido por la combinación de las cualidades de un SUV, de la funcionalidad y versatilidad de un monovolumen y de la conducción característica de un turismo familiar. Tan indefinible como la del Citroën DS5, su estilo ha calado en el usuario por la polivalencia de utilización que revela su formato y por el atractivo diseño que lo engalana.

Estéticamente no difiere de un 3008 normal salvo en detalles como las siglas del modelo y el logotipo del sistema HYbrid4 que destacan en su zaga y ciertos elementos decorativos añadidos. El atractivo diseño del interior del 3008 y su excelente presentación se conservan en el HYbrid4, con la diferencia de la información de la gestión híbrida en la pantalla del navegador y la proporcionada en el cuadro de instrumentos, en el que cambian el display central, que muestra en continuo el funcionamiento HYbrid4, y el reloj de la izquierda, graduado de abajo a arriba en tres zonas para visualizar, en todo momento, cómo se está conduciendo el coche: en recarga, en Eco o en Power.

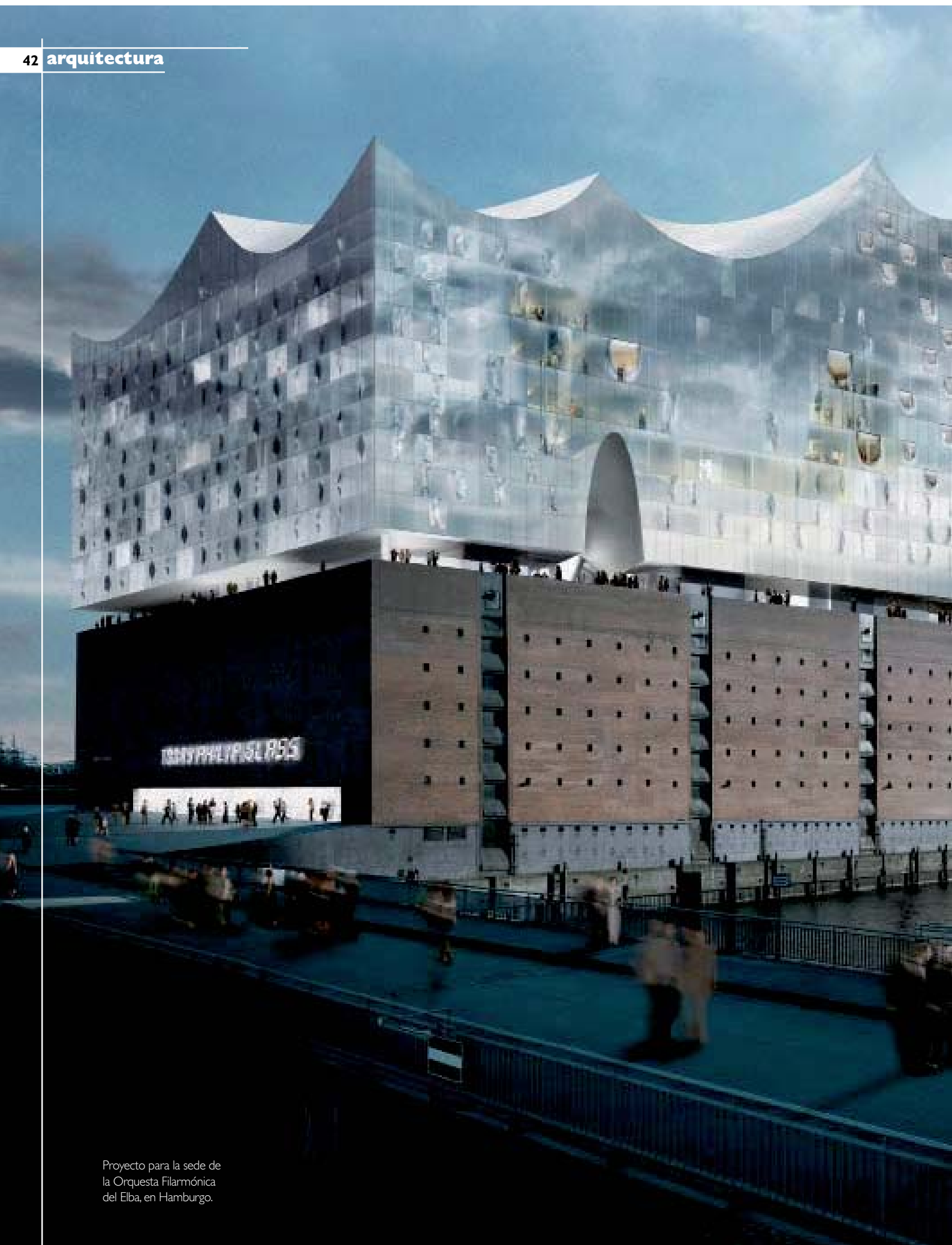
Rasgo común con el DS5 es lo sencilla e intuitiva que resulta, incluso en



marcha, la maniobra giratoria de pasar de uno a otro de los cuatro modos de conducción. También como en el Citroën la transmisión manual pilotada se puede manejar desde una pequeña palanca localizada en la parte inferior de la consola central o mediante las levas situadas en el parte posterior del volante. ■







Proyecto para la sede de la Orquesta Filarmónica del Elba, en Hamburgo.

HERZOG Y DE MEURON

La textura del edificio

Los suizos Jacques Herzog y Pierre de Meuron, premio Pritzker 2001, hacen de la piel de los edificios un campo de experimentación.

Texto: Juan Altable / Fotografías: Getty Images

Los arquitectos Herzog y De Meuron, de 61 años, construyen sus edificios con hormigón, pero también con palabras e imágenes, e incluso aspiran a hacerlo con olores. Sus obras trascienden el lenguaje propio de la arquitectura para incorporar elementos tomados de otros mundos, como la moda, el arte o la música.

Las construcciones de este dúo suizo se asientan en líneas geométricas puras que generan espacios correctos; pero donde concentran su energía y creatividad es en las fachadas, en la piel de los edificios, a la que tratan con métodos que algunos críticos consideran cercanos a la cosmética.

Creadores de edificios que no pasan inadvertidos, "la fuerza de nuestros proyectos está en el impacto inmediato", ha comentado Jacques Herzog, se diferencian de otros colegas en



que sus obras no son esculturas, ni tienen un significado concreto. "Queremos hacer edificios que provoquen sensaciones, no que representen esta o aquella idea", ha dicho Jacques Herzog.

Si en algunos de sus primeros trabajos, como el edificio de apartamentos Schwiter (1984) de Basilea (Suiza) usan la repetición de elementos, la serialización, en otros como la Casa de Piedra (1982) en Tavole (Italia), donde hileras de piedras dan forma a una contundente fachada, son las texturas las que acaparan todo su interés y atención.

"No creemos que haya materiales más o menos contemporáneos –ha indicado en alguna ocasión Jacques Herzog–. Si se miran las arquitecturas de Eduardo Souto de Moura o de Roger Diener, que trabajan con materiales tradicionales, se encontrarán respuestas a la ciudad contemporánea igual de complejas e interesantes que las

CaixaForum,
en Madrid.



propuestas elaboradas por cualquier especialista en vidrio". Esta amplia visión les ha llevado a usar elementos tan dispares como la madera y los paneles electrónicos, como los utilizados en el proyecto del Centro Cultural de Blois (1991) en el que un panel móvil recorre horizontalmente todo el perímetro del edificio iluminando frases y nombres de personajes de la cultura, hasta crear una fachada en permanente cambio.

Muchas de las soluciones aplicadas por Herzog y De Meuron proceden de una concienzuda labor de investigación. En el edificio SUVA (1988) de Basilea, dedicado a oficinas, envolvieron con una piel de vidrio la construcción existente, ampliándola en un solar colindante. Los paneles tienen un tratamiento diferenciado, según su función, manejados por ordenador: unos son transparentes y otros llevan diferentes imágenes impresas.

La técnica del serigrafiado del vidrio es precisamente la clave de uno de sus edificios más celebrados: el almacén y sede de la fábrica Ricola Europe (1992) construido en Mulhouse-Brunstatt (Francia). De forma rectangular, los lados cortos son muros de hormigón, por los que resbala el agua de lluvia de la cubierta, formando una fina película de vida vegetal. Las dos fachadas alargadas son, por el contrario, muros translúcidos de policarbonato impresos con un motivo floral repetido, que crea

Muchas de las soluciones aplicadas por Jacques Herzog y Pierre de Meuron proceden de una concienzuda labor de investigación

en el interior un efecto semejante al de una cortina de tela, cambiante según la luz del día. "La mayor parte del trabajo –ha indicado Jacques Herzog– consistió en elegir la imagen adecuada para la fachada de vidrio. Ensayamos muchos motivos distintos y a diferentes escalas, porque si no encuentras exactamente la correcta, el resultado es horrible. Probamos muchas imágenes, especialmente hojas y plantas; la que elegimos era todavía reconocible como planta, pero la repetición también la convirtió en algo completamente nuevo".

En la biblioteca de Eberswalde (Alemania) un proyecto de 1993, Herzog y De Meuron cubrieron toda la superficie de imágenes serigrafiadas, hasta el punto de que, a pesar de estar formado por bandas horizontales superpuestas de hormigón y vidrio, el edificio se unifica por las imágenes repetitivas.

Los arquitectos suizos han jugado a menudo a la ambigüedad, con proyectos que basculan entre polos opuestos.



Estadio Olímpico de Pekín, conocido como *El nido*.

Cuando se construyó, a mediados de los años 90, el puesto de señalización de los ferrocarriles de Basilea, la crítica quedó desconcertada. Se trata de una edificación de alto diseño situado en medio de un mar de vías, territorio inhóspito por excelencia. Su apariencia además es muy depurada, casi minimalista, pero en una observación más detallada se percibe que las planchas de cobre que se pliegan para dar entrada a la luz natural son un "ornamento" que carece de funcionalidad, como en realidad todo el edificio, que, pese a las apariencias, no es más que una piel externa a la estructura de hormigón.

La consagración internacional la obtuvieron en el año 2000, con la renovación de una enorme central eléctrica para convertirla en uno de los museos de arte moderno más importantes del mundo: la Tate Modern de Londres. Un trabajo minucioso consiguió realzar el edificio al mismo tiempo que se minimizaba su presencia externa, haciéndolo menos duro e impermeable. En el interior, la gran estrella es la sala de turbinas, una inmensa galería cubierta que reta a los artistas que han sido invitados a crear obras específicas para ella.

Después de la Tate, Herzog y De Meuron transformaron otra central eléctrica en centro cultural, esta vez en Madrid, el llamado CaixaForum. En esta ocasión, la escala era muy pequeña, pero los arquitectos suizos realizaron un trabajo igual de

complejo, en el que aunaron arquitectura y urbanismo: cortaron la parte inferior, de granito, de la central para crear una pequeña plaza pública, y añadieron un poderoso cuerpo con fachada de hierro en la parte superior. Además, situaron un jardín vertical en una mediana cercana, que ya se ha convertido en parte esencial de la imagen del edificio. Una pequeña plaza en cuesta que da a una gran avenida refuerza la monumentalidad de una construcción que parece levitar sobre el vacío.

La última década ha estado marcada por grandes intervenciones internacionales, como el estadio Olímpico de Pekín, conocido popularmente como *El nido*, la sede de la Filarmónica del Elba, en Hamburgo, y la ampliación de la propia Tate londinense, además de varios proyectos para España. El estudio de Herzog y De Meuron se ha convertido ya en un referente inevitable de la nueva arquitectura. ■

La consagración internacional la obtuvieron en el año 2000, con la renovación de una central eléctrica para convertirla en la Tate Modern de Londres

Edificio para la casa de alta costura Prada, en Tokio.



Proyecto de
ampliación para la Tate
Modern, en Londres.



Bill Drayton

Otro mundo es posible

El Premio Príncipe de Asturias de Cooperación Internacional 2011 está convencido de que todos podemos cambiar el mundo. Para Bill Drayton, una idea innovadora mejora el entorno en el que actúa. No es teoría. Los 3.000 emprendedores sociales de Ashoka lo demuestran día a día.

Texto: Diego Gómez / Fotografías: Cordon Press

Nacido en Nueva York, en 1943, el punto de inflexión en la trayectoria profesional y vital de Bill Drayton tuvo lugar en 1980, cuando fundó la organización sin ánimo de lucro Ashoka e inventó el concepto de emprendedor social. Las cifras confirman el éxito de su iniciativa, que arrancó con un presupuesto anual de 50.000 dólares que ascendería a 30 millones en 2006. Desvinculada de todo gobierno, Ashoka ha recabado apoyo económico de numerosas empresas, instituciones e individuos y actualmente está establecida en más de 60 países y apoya la labor de miles de socios. Además, propicia un intercambio global de ideas a través de la web changemakers.com y apuesta muy especialmente por los jóvenes.

La filosofía de Ashoka se apoya en la premisa de que "la manera más efectiva de promover un cambio social positivo es invertir en emprendedores sociales con soluciones innovadoras sostenibles y aplicables a nivel tanto nacional como global".

Aunque este estadounidense no sea tan famoso como Bill Gates, transcurridos más de 20 años desde de su valiente decisión, goza de plena actualidad. Solo en 2011 ha aceptado tres premios en tres continentes: el Príncipe de Asturias a la Cooperación Internacional, en Oviedo (España); el John W. Gardner Leadership Award, en Chicago (Estados Unidos); y el Social Entrepreneur Award entregado por el World Entrepreneurship Forum, en Singapur. Galardones que vienen a confirmar la valiosa labor de Drayton, para quien el cambio social no es una cuestión romántica. En sus propias palabras: "Hay mucha gente creativa y altruista, pero nunca van a cambiar un

patrón en todo un continente". Su idea de emprendedor social es alguien que "no se conforma con dar un pez o enseñar a pescar; no descansará hasta que haya revolucionado la industria de la pesca". Los integrantes de Ashoka tratan de solucionar problemas de la sociedad, cambiando el sistema mediante la puesta en práctica de nuevas ideas.

Algunas iniciativas exitosas de Ashoka han sido suministrar electricidad barata a granjeros brasileños, cambiar la memorización por la enseñanza independiente en escuelas indias y distribuir préstamos tipo microcréditos por cantidades tan pequeñas como 60 dólares a mujeres pobres en Bangladesh con el fin de iniciar un negocio. No es de extrañar que otro gurú al que se han dedicado anteriormente estas páginas, como Mohamed Yunus, figure entre los socios de Ashoka.

UN MODELO A ASEGUR. Para Bill Drayton, han sido modelos de emprendedores sociales desde la enfermera, escritora y estadística británica Florence Nightingale (1820-1910), creadora de la enfermería moderna, hasta el francés Jean Monnet (1888-1979), uno de los padres de Europa, pasando por la italiana Maria Montessori (1870-1952), que desarrolló la pedagogía científica. No es de extrañar que un hombre con referentes como Mohandas Gandhi (1869-1948) y Thomas Jefferson (1743-1826) cuente en su familia con antepasados abolicionistas y sufragistas. Ya en la escuela elemental, le encantaban la Geografía y la Historia, no así el Latín o las Matemáticas. Sus iniciativas más tempranas fueron una serie de periódicos; la creación de Asia Society en





Bill Drayton, recogiendo el Premio Príncipe de Asturias a la Cooperación Internacional 2011.

la escuela superior; la fundación de la primigenia Ashoka Table, ya como alumno de Harvard, donde cursó su licenciatura; y la creación de Yale Legislative Services, en la facultad de Derecho de Yale, donde obtuvo su título de Juris Doctor; después de completar un máster en Oxford.

Fascinado por profundizar acerca de cómo funcionan las instituciones humanas y con su formación en económicas, leyes y gestión, comenzó a trabajar como consultor en McKinsey and Company, empresa en la que permaneció 10 años. Durante la administración del demócrata Jimmy Carter, esto es de 1977 a 1981, Bill Drayton ejerció como administrador asistente en la Agencia Estadounidense de Protección del Medio ambiente, período durante el cual fue responsable de innovaciones y reformas como por ejemplo el comercio de emisiones de dióxido de carbono, la base del tratado de Kioto. En 1981, cerrado este capítulo en el sector público, regresó a McKinsey en régimen de media jornada. En esa época fundó Ashoka y un par de asociaciones relacionadas con el medioambiente, y ya era profesor visitante en Harvard y Standford. Además de ser presidente y consejero delegado de Ashoka: Innovators for the Public, Bill Drayton ocupa la presidencia de Youth Venture, Community Greens y Get America Working!

Ha recibido numerosos premios otorgados por prestigiosas instituciones, entre ellos Yale School of Management's annual Award for Entrepreneurial Excellence, National Public Service Award y The Yale Law School Award of Merit.

Una de las lecciones que dice haber aprendido de sus padres fue que la gente que habla alto no tiene nada que decir. Los que le conocen pueden confirmar que es una persona capaz de aguardar un minuto en silencio antes de hablar. Y es que

Drayton, soltero y de carácter moderado e introvertido, tiene ese carisma innato de los grandes líderes.

FASCINACIÓN POR LA CULTURA INDIA.

Tenía apenas 20 años, cuando en un descanso veraniego durante sus estudios en Harvard, se decidió a conducir desde Múnich hasta India para unirse a Vinoba Bhave, un auténtico emprendedor social. Este hombre se dedicaba a recorrer el país convenciendo a una serie de individuos de que le "cediesen" las tierras. A continuación, las redistribuía más equitativamente para apoyar a miembros de la casta de los intocables y a personas sin tierra, rompiendo así el círculo de la pobreza. Veinte años después, Drayton fundaba Ashoka, una organización con el nombre de un líder indio del siglo tercero antes de Cristo que unificó el subcontinente bajo una política de renuncia de la violencia y dedicando su vida a garantizar el bienestar social y el desarrollo económico. Más aún, el primer socio de Ashoka fue indio y su fascinación por esa cultura le ha llevado a afirmar que una de sus lecturas de no ficción favoritas es *Gengis Khan y la construcción del mundo moderno*, de Jack Weatherford.

Los socios de Ashoka se someten a riguroso examen y a numerosas entrevistas, no solo deben ser emprendedores inteligentes, han de ser de confianza y tener profundos principios, algo que Drayton aprendió a su paso por McKinsey. Un compromiso fuerte como el roble que tiene por logo Ashoka, un árbol que se ramifica ampliamente, como la red de emprendedores de la organización. Drayton ha declarado recientemente: "No puedes cambiar el mundo si no puedes trabajar realmente bien con la gente". La revolución social ha comenzado, que tiemblen las élites que controlan el mundo. ■

Que no se te escape

El sistema de tracción integral inteligente reparte la potencia entre cada rueda de manera totalmente independiente para que el Kuga se agarre donde otros resbalan.

FORD KUGA BAQUEIRA 4X4 por 24.970€



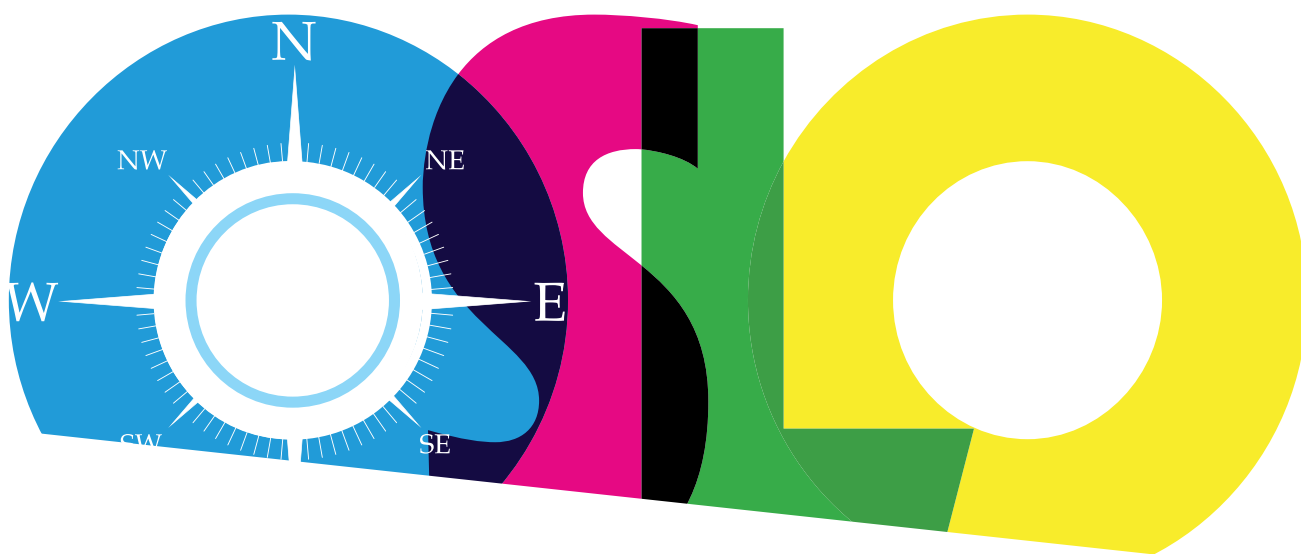
- 4x4 • Llantas de 17" • Barras de techo • Cristales Privacidad
- Climatizador • Radio CD/mp3 Sony con V2C y USB

Gama Ford Kuga consumo medio combinado 5,9 a 10,3 l/100km. Emisiones de CO₂ de 154 a 244 g/km. PVP Kuga Baqueira 4x4 2.0 TDCi 140cv (103kw) con Paquete Trend. La oferta incluye IVA, transporte impuesto de matriculación, descuento promocional y aportación del concesionario. Válida en Península y Baleares hasta fin de mes. No válida para empleados Ford y Flotas. El modelo visionado podría no coincidir con el modelo ofertado.



Feel the difference

ford.es
902 442 442



Buscando el Norte

La capital noruega está en plena muda de piel. Su nueva Ópera, concebida como un iceberg varado a orillas del fiordo de Oslo, es solo uno de los edificios de vanguardia que andan renovando la fisonomía de esta estilosa ciudad nórdica en la que naturaleza y vida urbana forman una pareja de lo más avenida. Prueba de ello, sus grandes museos, sus locales de diseño, su arquitectura de los últimos siglos y hasta la estación de esquí a la que se puede llegar, increíble, en unas paradas de metro.

Texto: Elena del Amo / Fotografías: Getty y AGE Fotostock

Dadas las latitudes que se gasta no es fácil dar crédito, pero a Oslo le sienta bien el invierno. Si en verano su medio millón largo de habitantes parece tomar al asalto las playas del fiordo sobre el que se alza la ciudad, las terrazas de sus barrios o las colinas que la cercan en busca de arándanos y vida al aire libre, con la llegada de las primeras nieves, lejos de amilanarse en casa, sus vecinos siguen ingeniándose para exprimir la prodigiosa naturaleza que enmarca la capital más antigua de toda Escandinavia. Subir al metro con los esquís y en media hora estar lanzándose por las pistas del Vinterpark Tryvann resulta para ellos tan habitual al salir del trabajo como alquilar unos patines para deslizarse por la explanada helada del Spikersuppa, con el Palacio Real como telón de fondo, o enfilarse hacia los nada menos que 2.400 kilómetros que los bosques de Oslo consagran al esquí de travesía. Está visto que el deporte blanco, cuyo primer rastro atestigüa un grabado en piedra del 2.500 a. C. hallado en la isla noruega de Rodódy, está en el ADN del país de los vikingos.

A pesar de que no le faltan alicientes, Oslo nunca ha sido un destino de primera entre los españoles. Su merecida fama de cara y la falta de vuelos a buen precio





La revolución constructiva que vive Oslo tiene un excelente representante en la nueva Ópera, cuyo interior se muestra en esta fotografía.



—subsana hoy por las *low cost* que traen noruegos ávidos de sol a las costas patrias— no lo ponían fácil. Además, las afiladas hechuras de la espectacular región de Bergen y sus fiordos se han encargado de siempre de atraer al grueso de los turistas, ninguneando a esta ciudad sobrada de museos de primera, de un muy respetable legado histórico y de ese nada pomposo estilo de vida nórdico que impregna hasta lo más cotidiano de su día a día.

El proyecto de transformación en el que la capital lleva embarcada unos años muy probablemente logre sacarla de ese relativo anonimato. Y es que en pocos lugares del planeta se está invirtiendo en arquitectura de vanguardia como aquí. En los ochenta le tocó el turno a los astilleros de Aker Brygge, donde enfrentado a la fortaleza medieval de Akershus luce hoy un complejo a rebosar de tiendas, cafés y restaurantes en los que la cocina orgánica compite con el sushi. Ahora, el epicentro del ocio se está desplazando hacia la vieja zona portuaria de la bahía de Bjørvika. Es en ella, justo donde Oslo fuera fundada cerca de un milenio atrás, donde un faraónico desarrollo urbanístico se ha marcado el reto de reconciliar a la capital con el mar:

DESAFIANTE POSTAL PARA EL SIGLO XXI. El primer retoño de esta revolución constructiva ha sido la nueva Ópera, que con esas minimalistas geometrías de vidrio y mármol blanco que le dan unos aires de témpano varado junto al fiordo ha logrado virar hacia el puerto el centro de gravedad de la ciudad. Firmada por el estudio noruego Snøhetta, responsable entre otras obras del diseño de la Biblioteca de Alejandría, la National Opera & Ballet se convirtió en todo un éxito desde que abrió sus puertas hace ya cuatro años. De cumplirse los plazos, en 2013 le seguirá los pasos el Museo Munch que Juan Herreros le arrebató en un concurso internacional a superestrellas de la talla de Tadao Ando o la mismísima Zaha Hadid.

El proyecto del madrileño, eso sí, ha levantado no pocas ampollas, y eso que en Oslo, donde lo antiguo, lo moderno y lo directamente sideral se mezclan sin aspavientos, no se escandalizan así como así. A la sede que albergará el legado del artista más célebre de Noruega le acusan de desproporcionadamente alta, lo que podría entorpecer el diálogo visual que pretende establecer con la Ópera. Para calmar los ánimos, sus valedores insisten en recordar que también ésta tuvo sus detractores y ahora, amén de haberse alzado con el premio Mies Van der Rohe de 2009, es el gran orgullo de la ciudad. Por no hablar de cómo aulló en su día la crítica ante la pintura del futuro huésped del museo. *El grito* de Munch fue entonces tildado de

En pocos lugares del planeta se está invirtiendo tanto en arquitectura de vanguardia como en la capital noruega

arte demente e, ironías del destino, hoy se diría de los cuadros más codiciados a tenor de los sonados robos que han protagonizado algunas de las versiones que este precursor del expresionismo hizo de su obra maestra.

Con polémica o sin ella, el Área Munch, que entre otros desafíos sumará una playa urbana, un barrio de residencias y oficinas inteligentes o la igualmente osada Biblioteca Deichmann, adjudicada a Lund Hagem Arkitekter; hará que Oslo exhiba una postal del siglo XXI de lo más rompedor gracias a este plan de remodelación que ya está haciendo salivar a los amantes de la arquitectura con pedigrí. Pero la mutación en la que está inmersa la capital va todavía más allá. El año pasado, de cara a los Mundiales de Esquí Nórdico, abrió totalmente renovado el icónico trampolín de saltos de Holmenkollen que, despachando unas vistas de infarto tanto a esquiadores como a visitantes, corona la parte más alta de Oslo. Y en pleno centro está cociéndose desde una red de transportes sostenible hasta el galáctico rediseño de la Estación Central que tiene entre manos Space Group Architects. Habrá que esperar todavía unos años para ver cómo el proyecto de este puntero equipo vuelve a transfigurar la silueta de esta ciudad que, sin embargo, no solo vive de arquitectura de vanguardia. El Oslo de toda la vida también tiene mucho que mostrar; y para ir abriendo boca no hay nada como enfilarse por la aristocrática y arbolada avenida Karl Johans Gate o, como le dicen, Karl Johans sin más.

MUNCH, IBSEN Y LOS NAVEGANTES NORUEGOS. Rematada al fondo por el Palacio Real —tan poco ostentoso como los propios noruegos a pesar de que un año sí y otro también su nivel de vida encabeza todos los rankings mundiales—, a lo largo de esta arteria esencial van hilvanándose las mil y una tiendas de su zona peatonal con los edificios más emblemáticos: desde la catedral, cuya austeridad luterana solo se concede un exceso en las extravagancias del techo, hasta las decimonónicas sedes del parlamento, la universidad o el teatro Nacional, presidido cómo no por una estatua de Ibsen.

El café favorito del dramaturgo sigue funcionando justo en los bajos del Grand Hotel desde cuyos balcones sale sin falta a saludar el ganador del Nobel de la Paz que, a diferencia de los otros galardones,



El ayuntamiento de Oslo, de estilo brutalista (hormigón crudo), alberga cada 10 de diciembre la ceremonia del premio Nobel de la Paz.





Holmenkollen Stadium es un punto de referencia obligado para los amantes del esquí de fondo. Sus instalaciones albergan cada año la Copa del Mundo de Esquí Nórdico.



Nada menos que 2.400 kilómetros de bosque consagra esta ciudad a la práctica del esquí de fondo

se entrega en Oslo y no en Estocolmo cada 10 de diciembre. También el Nobel Peace Center, inaugurado en 2005 para ahondar en los logros de los laureados, abre sus puertas muy cerca, al igual que el ayuntamiento, que alberga la ceremonia de los premios en un salón de este controvertido edificio de estilo brutalista en cuya decoración mural queda plasmada el alma y la historia de los noruegos, tan sometida a los daneses y los suecos durante siglos y tan descamada hasta que el descubrimiento de una gran bolsa de petróleo en el Mar del Norte viniera a hacerles inmensamente ricos.

Igualmente a tiro de piedra de Karl Johans podrá optarse por el museo de Arte Contemporáneo o el de Arquitectura, el de Historia o la imprescindible Galería Nacional en la que residirá *El grito* de Munch hasta su traslado a su nuevo hogar a la vera del fiordo. Sin embargo, los museos más visitados, al menos por los españoles, aguardan tras un breve trayecto en ferry o en tranvía por la península de Bygdoy, donde en una misma mañana pasear entre los barcos vikingos mejor conservados, el mítico buque Fram en el que Nansen y Amundsen navegaron hacia sus gestas exploradoras en los Polos y hasta la balsa de troncos en la que Thor Heyerdahl cruzó el Pacífico en la expedición Kontiki intentando demostrar que los indígenas de Suramérica podrían haber colonizado las islas de la Polinesia. Imperdible también en la península, el Norsk Folkemuseum, uno de los pocos lugares de los alrededores en los que admirar una iglesia escandinava del siglo XIII, ya que el Oslo medieval, construido todo en madera, pereció bajo las llamas del incendio de 1624.

De nuevo en la ciudad, el Parque Vigeland, con los dos centenares de descomunales estatuas que el escultor le regaló a sus convecinos, es otro de los *highlights* que nadie por estos pagos atrevería perderse. Más anónimo pero con un encanto infinito resulta, sin embargo, el antiguo barrio obrero de Grünerløkka, algo así como el Greenwich Village de Oslo. Por su entramado de placitas han logrado sobrevivir viejas fachadas en las que han ido abriendo imaginativas tiendas de diseño o de segunda mano, coquetísimos cafés y locales de copas en los que comprobar que los vikingos, capaces de ir en bici aunque el termómetro marque una barbaridad de grados bajo cero, no son tan fieros como los pintan. ■



NUEVO BMW SERIE 3

Razones de éxito

Dimensiones y espacio interior eran unánimemente criticados en el Serie 3 actual, que apareció en el mercado en 2005. Crítica acallada en esta sexta edición, que se comercializará el próximo mes de febrero y que además de tamaño podrá presumir de más seguridad y de contar con motores más eficientes.

Texto: Manuel Doménech





La marca muniquesa sigue confiando en que su Serie 3 volverá a ser el modelo de más difusión de su completa gama de productos, a pesar de que en la actualidad es el Serie 1 el que se lleva la mayor parte de las ventas. Razones para conseguirlo no le faltan. Nacido en 1975, del BMW Serie 3 en sus cinco generaciones se han vendido más de 12 millones de ejemplares, lo que avala su gran éxito en todo el mundo. Y la llegada de la sexta va a suponer a buen seguro, un incremento significativo de esas ventas a tenor de las características con que ha sido desarrollado.

Lo sustancial, lo más importante en el nuevo Serie 3, es el incremento que han experimentado las dimensiones de su carrocería, con el que los responsables del diseño y el desarrollo del coche han pretendido, y aparentemente conseguido, colmar esa laguna de espacio interior que el coche tenía y que había sido tan criticado. Ahora, el Serie 3 tiene una longitud de 4,62 metros, lo que supone un aumento de 9,3 centímetros respecto al modelo actual, mientras la anchura (1,81 metros) no ha cambiado y la altura, de 1,43 metros, ha aumentado un centímetro. Pero lo más importante es que su distancia entre ejes, de 2,81 metros, supone cinco centímetros más.

El incremento de esta última dimensión significa que las denostadas plazas traseras del Serie 3 actual no lo serán en el nuevo, ya que sus pasajeros contarán con 1,5 centímetros más de espacio a la altura de las rodillas y con ocho milímetros más de distancia respecto al techo. No parece mucho, pero en la práctica en BMW confiesan que es más que suficiente. El maletero, que ya tenía una buena capacidad de 460 litros, ahora acredita unos sobresalientes 480 litros. Una capacidad que se puede incrementar a voluntad abatiendo el respaldo del asiento trasero por secciones 40/20/40. El umbral de carga del maletero es muy

El nuevo BMW Serie 3 es más grande. Sus pasajeros contarán con 1,5 centímetros más de espacio a la altura de las rodillas y ocho milímetros más respecto al techo



amplio, y la altura de carga al mismo, de 66 centímetros por encima del suelo, muy adecuada. Hay que reseñar que opcionalmente se puede disponer de una tapa de maletero de accionamiento automático con el pie del conductor. Solo con llegar al coche, por ejemplo con las manos ocupadas, y colocar el pie por debajo del parachoques posterior:

CON CATEGORÍA. El diseño del nuevo Serie 3 se inspira claramente en el del nuevo Serie 5, repitiendo muchos de sus rasgos conceptuales y dando una impresión mayor de dinamismo que el actual modelo. A un frontal estilizado y bajo que da una gran impresión de anchura por la nueva forma del doble riñón y por el diseño innovador de los faros principales, se opone una zaga alta y contundente, robusta y con un parachoques muy envolvente.

Y en el interior; en el que la calidad es evidente, la presentación es sobria pero atractiva y el salpicadero recibe un diseño de líneas horizontales con un cuadro de instrumentos tan sencillo como perfecto por claridad y cantidad de información, que se complementa con una pantalla multifunción en línea con él y en posición central superior del salpicadero. El equipamiento ha evolucionado mucho en el sentido de mejorar el confort de sus hasta cinco ocupantes. Con elementos hasta ahora no utilizados en la Serie 3, como el sistema que proyecta, a todo color, informaciones sobre el parabrisas (Head-Up Display) o el que vigila todo el contorno de la carrocería (Surround View). Por supuesto, cuenta con

programador activo de velocidad con función de frenado, detección de objetos en los ángulos muertos y el sistema de alerta de cambio de carril.

Y como un rasgo más de la categoría que ha alcanzado ahora el serie 3, cuenta con el sistema BMW Connected Drive, con un mando iDrive de utilización cada vez más sencilla e intuitiva para accionar dispositivos tales como el navegador, la telefonía Bluetooth o el sistema de sonido.

CUATRO MOTORES. Cuando se ponga a la venta el nuevo Serie 3 dispondrá de cuatro motores sobrealimentados por turbocompresor; dos de gasolina y dos diésel asociados, todos ellos, a una transmisión automática de ocho marchas además del cambio manual de seis relaciones de serie. Y todos ellos con sistema Auto Start Stop de parada y arranque automáticos del motor en paradas cortas, sistema de recuperación de energía de frenado y neumáticos de baja resistencia a la rodadura, lo que contribuye, junto con las características propias de cada uno de los motores, a lograr una modélica eficiencia dinámica tanto en consumo de combustible como en emisiones de CO₂.

En gasolina contará con un motor de cuatro cilindros y dos litros que dará lugar a la versión 328i, con 245 caballos de potencia y 350 Nm de par. Este motor es, sin duda el más interesante de la nueva gama. Sustituye al seis cilindros de tres litros y 218 CV que daba origen al modelo 325i, y llega con una innovadora tecnología a su servicio. Tiene inyección

Dispone de cuatro motores sobrealimentados por turbocompresor, dos de gasolina y dos diésel asociados todos ellos a una transmisión de ocho marchas



En el interior, la presentación es sobria pero atractiva. El salpicadero tiene un diseño de líneas horizontales con un cuadro de instrumentos que se complementa con una pantalla multifunción.





directa y la tecnología TwinPower Turbo y supone un cambio de generación entre los motores de gasolina de dos litros al estar dotado con el sistema VANOS de regulación variable de los árboles de levas y con el sistema Valvetronic de regulación variable de las válvulas. Solo consume 6,4 litros y dota al coche de unas prestaciones extraordinarias, ya que acelera de 0 a 100 km/h en tan solo 5,9 segundos. Y con 306 caballos y 400 Nm seguirá disponiendo del propulsor de seis cilindros y tres litros que dará lugar a la variante 335i.

La oferta diésel estará compuesta por el motor de cuatro cilindros y dos litros en dos versiones muy diferentes. Por un lado, con 163 CV y 380 Nm moverá a la variante 320d EfficientDynamics Edition, que acredita un consumo de 4,1 litros independientemente del tipo de transmisión a la que esté asociado. La versión normal, 320d, cuenta con una potencia de 184 caballos, pero con la misma cifra de par motor. Su consumo es de 4,6 litros con cambio manual.

MÁS CÓMODO. A pesar de tratarse de motores muy potentes, BMW ha conseguido su excelente eficiencia dinámica sometiendo al coche a una cura de adelgazamiento que ha supuesto que pese menos que el actual modelo a pesar de ser más grande y de que su carrocería es un 10% más rígida. A lo largo de 2012 se incorporarán a la gama del nuevo modelo las variantes 320i (con 184 CV), 316d (con 116 CV), 318d (con 143 CV) y el ActivHybrid3. Este último supone la cuarta versión con mecánica híbrida de BMW. Está equipado con un motor de gasolina de seis cilindros y 306 CV asociado a un eléctrico de 54 CV. La potencia total disponible de este sistema híbrido es de 340 CV, con un par motor máximo de 450 Nm. BMW ha homologado para esta versión híbrida un consumo de 6,4 litros, muy ajustado habida cuenta de su elevada potencia. También llegarán más adelante las versiones de tracción a las cuatro ruedas xDrive.

En 2012 se incorporarán a la gama del nuevo modelo las variantes 320i, 316d, 318d y ActivHybrid3

Otro de los logros obtenidos en el desarrollo de esta sexta generación del Serie 3 ha sido dotarlo de una suspensión más cómoda sin que ello signifique pérdida alguna de estabilidad. El esquema de suspensión es el mismo, pero la suspensión delantera independiente de tipo Macpherson tiene la mayor parte de sus elementos de aluminio, lo que significa reducción de pesos no suspendidos. En cuanto a la trasera multibrazo, cuenta ahora con un recorrido más largo de los amortiguadores así como con pequeños ajustes para adaptarla a las nuevas cotas del vehículo. Opcionalmente, se podrá elegir una suspensión adaptativa de dureza variable o una suspensión deportiva M con reglajes más rígidos que implica una distancia respecto al suelo del coche 10 milímetros menor.

El nuevo serie 3 se ofrecerá, como primicia desde que nació hace 36 años, con tres líneas de equipamiento partiendo del modelo básico: Sport, Luxury y Modern. A ellas se unirá también el kit deportivo M. Entre ellas, habrá pequeñas diferencias de presentación exterior, como las llantas o las salidas de escape. Pero común a todas será un equipamiento de serie muy completo. El BMW Serie 3 se pondrá a la venta el próximo mes de febrero con precios a partir de los 29.950 euros. Y como curiosidad, la marca obsequiará, a los clientes que reserven su Serie 3 antes del 16 de febrero, con el paquete de mantenimiento BSI que incluye, durante cuatro años o 100.000 kilómetros, los cambios del aceite así como de los filtros de aire, aceite y combustible, de las bujías y del líquido de frenos. Y también una comprobación del estado del coche. ■





Emoción en

verde

Carreras ecológicas

De un tiempo a esta parte las carreras de vehículos ecológicos, impulsados por energías alternativas al petróleo, han conseguido un notable auge. Hay competiciones en circuito con coches eléctricos, híbridos o de etanol, rallyes e incluso carreras en pistas de hielo. Hasta la FIA cuenta con un certamen, la Copa FIA de Energías Alternativas.

Texto: J. M. Fernández Pellón



El Peugeot 908 Hybrid4 está equipado con un motor diésel, sistemas de recuperación de energía y motores auxiliares eléctricos.



No es nada nuevo que el mundo de la competición automovilística siempre esté afrontando los retos más desafiantes en la búsqueda de llevar al piloto y a la máquina hasta sus límites. Por ese motivo, desde ya hace muchos años estamos acostumbrados a ver en las noticias esos espectaculares y llamativos vehículos solares que participan en las dos competiciones más importantes para automóviles de este tipo, la World Solar Challenge y la American Solar Challenge. Impulsados por motores eléctricos cargados por placas solares, se trata de vehículos experimentales, contruidos por empresas o departamentos de universidades de todo el mundo.

Ambas categorías, vanguardia de la investigación mundial en lo que se refiere a eficiencia energética. En un sentido muy similar se puede situar la Eco-maratón que todos los años, y ya van más de 25, organiza la petrolera Shell. En ella compiten también extraños prototipos, cuyo propósito es recorrer la máxima distancia con tan solo un litro de gasolina en su depósito. Las cifras que se manejan en esta carrera son increíbles, ya que el récord está en recorrer 4.896 kilómetros



con un solo litro de combustible, una meta que se logró en la edición de 2010. En esta competición también se utiliza la tecnología de la pila de combustible e hidrógeno. No obstante, todas estas competiciones están aún alejadas de la realidad actual del mundo del motor:

La apuesta de Porsche es que en lugar de las baterías habituales que usan los coches híbridos de serie, utiliza un volante de inercia para generar la electricidad

COCHES DE CONCESIONARIO. Está muy bien que tanto la empresa privada como las universidades y distintos estamentos investiguen, pero la primera competición a la que la FIA dio su estatus oficial fue a la Copa de Energías Alternativas, un certamen que este año cumplía su quinta edición y que ha combinado en 2011 pruebas de rallye, como



el Montecarlo o el español Vasco Navarro, de circuito, como las 24 Horas de Nurburgring o incluso una prueba de coches Solares en Suzuka, Japón. En total, un calendario de hasta 10 carreras por todo el mundo.

Dado lo variopinto de cada una de las pruebas, la categoría más seguida ha sido los rallyes, donde como es lógico los vehículos participantes han sido modelos de estricta serie, impulsados ya fuera por etanol, gas licuado de petróleo (GLP), híbridos (gasolina-eléctrico) o incluso exclusivamente eléctricos.

El ganador de la edición de 2011 en la categoría de vehículos eléctricos ha sido el español Antonio Zanini, reconocido ex piloto de rallyes, campeón de Europa, que acompañado por Eduardo Ansótegui, se impuso en el Vasco Navarro y en el Eco Rally Ciudad de San Marino-Citta del Vaticano. La pareja española conducía un Mitsubishi i MIEV, un coche que ya está a la venta en cualquier concesionario de la marca con un precio que arranca en 28.400 euros. El esquema de las carreras de esta Copa se basa fundamentalmente en el planteamiento de rallye de regularidad.

COMPETICIÓN HÍBRIDA. Al igual que sucede en muchos países del norte de Europa, donde el etanol E-85 se emplea habitualmente en los coches de calle, ha habido multitud de ejemplos en la competición de este tipo de coches. Algunos vehículos del Mundial de Turismos, el WTCC han empleado bioetanol como combustible, los más conocidos los Volvo C30, puesto que en los certámenes de

Fórmula 1: Turbos, Kers e híbridos

La FI actual posee el sistema Kers, pero para el año 2014 los monoplasas tendrán motores V6 Turbo de 1.6 litros y contarán con el apoyo de motores eléctricos para rodar por la línea de boxes. El pasado verano la FIA configuró el reglamento definitivo en el capítulo de motores de la Fórmula 1 a partir de la temporada 2014. Ese año desaparecerán los actuales propulsores V8 de 2,4 litros de cilindrada para dejar paso a los V6 turbo de 1,6 litros de cubicaje. Estos nuevos motores tendrán su régimen de giro limitado a 15.000 rpm y deberán contar no ya con el sistema de Kers que se introdujo en la Fórmula 1 en 2009, sino con un auténtico motor eléctrico que sea capaz de impulsar el monoplasa. Este motor eléctrico, movido por la energía recuperada en las frenadas y almacenada en baterías, será el único que podrá utilizarse en los desplazamientos por el *pit lane*, es decir, cuando los monoplasas se encaminen o salgan de su box. El Kers (Kinetic Energy Recovery System) o Sistema de Recuperación de Energía Cinética, que actualmente ofrece una potencia extra de 80 caballos durante siete segundos por vuelta, proporcionará en los nuevos monoplasas el doble de potencia, 160 caballos, aunque durante el mismo tiempo.

Además, cabe recordar que desde 2010 Ferrari –gracias a la colaboración de su socio tecnológico Shell– emplea en sus monoplasas de Fórmula 1 gasolina que contiene biogasolina, con componentes procedentes de caña de azúcar y de etanol de celulosa hecho de paja.





En la Shell Eco Challenge compiten los vehículos más singulares, como este solar.

turismos del norte de Europa es muy habitual no solo el etanol, sino también el gas natural. En ese sentido, en Alemania la Copa Volkswagen Scirocco tiene como combustible el gas natural. Precisamente, Carlos Sainz ha competido en las 24 Horas de Nurburgring con uno de esos coches.

Con bioetanol se impulsan numerosos vehículos (en España compitió un Ford Fiesta en el certamen de rallyes de



Rafael Cid, con un Mini Cooper, es el campeón en eficiencia de las Eco Series, primer certamen en España de energías alternativas

Canarias con ese combustible) y en Norteamérica, muchos de los coches de las American Le Mans Series, incluidos los famosos Corvette de General Motors, vehículo con el que Antonio García se impuso en las 24 Horas de Le Mans, se mueven con ese combustible.

En el Campeonato de España de Rallyes de 2011 ha destacado la participación en el Rallye de Cervera de Mitsubishi Lancer Evo V impulsado por gas natural, el primer vehículo que ha utilizado esta tecnología en el Nacional de Tierra. Pilotado por los catalanes Enrich Folch y Joan Argemi, este Lancer tan especial acabó decimoquinto, segundo de Gr.N, en la prueba leridana.

España cuenta desde 2011 con su propio certamen de energías alternativas, las Eco Series, auspiciadas por la Federación Catalana de Automovilismo. Se trata de un campeonato vertebrado en dos categorías, regularidad y eficiencia, en el que competían vehículos de gasolina, diésel, GLP, híbridos y eléctricos. Iván Cano, con un Peugeot 308 Hdi fue el ganador en regularidad y Rafael Cid en Eficiencia con un Mini Clubman Cooper D.

HÍBRIDOS DE COMPETICIÓN. La tecnología más empleada en la competición es la del coche híbrido, con motor eléctrico y de combustión que se complementan. Peugeot con el 908 HY fue el primer fabricante que presentó un modelo de este tipo. El 908 era en realidad uno de los 908

Trofeo Andros Eléctrico

Chispas y alta tensión en el hielo

Max Mamers, creador del Trofeo Andros hace 20 años, un certamen de carreras sobre hielo, puso en marcha en 2010 el primer auténtico campeonato de velocidad con coches eléctricos sobre hielo del mundo. Entre ocho y 10 unidades movidas por electricidad, pilotadas por grandes nombres del automovilismo deportivo, toman parte en esta serie monomarca 100% eléctrica.

Con un chasis tubular construido por Exagon Engineering, empresa francesa con base en el Technopole del Circuito de Magny-Cours, al que se le acopla un motor eléctrico Siemens IPV5 de 90 kW (122 CV) a 5.000 rpm, con un par de 200 Nm y tracción posterior con diferencial autoblocante, las baterías que alimentan al conjunto son de ión-litio de 27 módulos de 320 voltios, a las que se aplica un transformador de corriente continua a alterna. El peso total del conjunto, carrocería en fibra incluida, es de 800 kilogramos, lo que, con su longitud de 3,35 metros y 1,52 de ancho en la vía delantera, le hace ser sumamente competitivo y con una estabilidad y tracción sorprendentes.

El sistema de frenado es altamente eficaz y está asegurado por cuatro discos y regeneración eléctrica. Como la autonomía de funcionamiento se estima en algo más de 30 minutos, es suficiente para aguantar con soltura una carrera del Andros a pleno funcionamiento, antes de entrar en el box, donde el cable de carga sustituye a la manguera de combustible.



El Trofeo Andros se disputa en famosas estaciones de esquí.



La primera competición a la que la Federación Internacional (FIA) ha dado su estatus oficial ha sido a la Copa de Energías Alternativas

con los que Peugeot competía en las 24 Horas de Le Mans, que contaba con un sistema de propulsión eléctrico a través de un motor de 60 kw que se activaba gracias a la corriente almacenada en 10 paquetes de baterías de ion litio repartidas en dos compartimentos. Estas baterías se cargaban gracias al sistema de frenado regenerativo. El motor eléctrico podía impulsar al 908 HY en sus desplazamientos por la línea de boxes sin necesidad de emplear su motor diésel V12, o servía como el Kers de los Fórmula 1, es decir ofrecía 80 caballos extra durante 20 segundos al piloto.

El 908 HY nunca llegó a competir ya que la reglamentación no contemplaba su participación en las 24 Horas de Le Mans, circunstancia que ha cambiado y ahora,

con una categoría especial para este tipo de vehículos, su sucesor, el 908 Hybrid4 está siendo probado para su presencia en la mítica carrera de resistencia.

Toyota y Lexus han investigado mucho sobre este asunto de los coches híbridos y un CT 200 h de esta última participó con éxito en las 24 Horas de Nurburgring. También Porsche ha apostado por el concepto de híbrido a la competición con mucho éxito. Su 911 GT3 R Hybrid aprovecha la energía de dos motores eléctricos de 80 caballos cada uno que complementan a los 480 del propulsor de cuatro litros y seis cilindros que monta en su parte posterior. La puesta de Porsche es que en lugar de las baterías habituales que utilizan los coches híbridos de serie utiliza un volante de inercia para generar la electricidad y proporcionar la energía a los motores eléctricos delanteros.

Este coche, con Romain Dumasy Richard Lietz al volante, se impuso en el circuito de Laguna Seca en una de las carreras de las American Le Mans Series demostrando que el futuro ya ha llegado a la competición. ■

Visitar la Antártida

Cuando se cumplen 100 años de la primera expedición al Polo Sur, los viajes de aventura a estas tierras heladas se ponen cada vez más de moda. ¿El objetivo? Disfrutar de una experiencia única navegando a bordo de un rompehielos y conociendo de cerca las colonias de pingüinos emperador; unos animales fascinantes que permiten que los aficionados a la fotografía completen una colección inigualable. La mágica luz que acompaña a los viajeros durante todas las horas del día y, sobre todo, de la noche y los paisajes de una belleza sobrecogedora rematan el catálogo de sensaciones de un viaje de ensueño.

Texto: Mar Santamaría



Al menos una vez en la vida, los viajeros con espíritu de aventura deben vivir la experiencia de viajar en un rompehielos a lugares donde los barcos convencionales no pueden llegar y admirar los pingüinos emperador, unos soberbios animales que llegan a medir hasta 1,30 metros y a pesar unos 40 kilos. La Antártida, cubierta de hielo en más del 90% de su superficie, guarda a los viajeros más intrépidos que embarcan en estas espectaculares naves bautizadas con nombres que, por sí mismos, ya sugieren aventura: Kapitän Khebnikov, Kapitän Dranitsyn, o 50 Years of Victory.

Quien quiera ponerse en situación antes de emprender esta aventura no puede dejar de ver el magnífico documental de Luc Jacquet, *El viaje del emperador* (*La marche de l'empereur*, 2005) galardonado con un Oscar: El director francés nos permite conocer de cerca el ciclo vital de estas impresionantes aves acuáticas a través de una historia de coraje que transmite infinita ternura y refleja fielmente las duras condiciones de vida de los pingüinos emperador, la única especie capaz de reproducirse y criar a sus polluelos durante el crudo invierno antártico soportando temperaturas de 50°C bajo cero y vientos gélidos de hasta 180 kilómetros por hora. Esta lección de supervivencia y adaptación a un medio hostil es el aperitivo perfecto para acercarse después a estos interesantes animales con respeto y curiosidad. Y así, los viajeros más pacientes tendrán el ojo entrenado y se verán recompensados con una increíble colección de fotografías de estos pingüinos de porte majestuoso, cuya sola presencia basta para convertir en única una imagen.

ESPECTÁCULO NATURAL. Pero los pingüinos emperador no son los únicos habitantes de la Antártida que dejarán fascinados a los aventureros que lleguen al continente helado. Colonias de otras especies de pingüinos, como los Adelia o los Macaroni, grandes mamíferos, como los elefantes marinos, las ballenas, las orcas, las focas... y majestuosas aves como los petreles gigantes se convierten en protagonistas de momentos únicos y ofrecen a los viajeros espectáculos naturales de gran belleza. Muchos de los viajes de exploración a la Antártida cuentan con la compañía de naturalistas y ornitólogos junto al equipo de guías, lo que permite aprender numerosos detalles sobre las costumbres de la fauna polar. Los interesados en la historia y la ciencia disfrutarán de



las visitas a las bases de investigación establecidas en estos parajes tan inhóspitos como impresionantes. Y los amantes de los paisajes extraordinarios también quedarán seducidos, pues los escenarios que se suceden a lo largo de este viaje no se limitan a kilométricas llanuras de hielo: sobrecogedores glaciares, impresionantes montañas blancas reflejadas en un agua azul intenso, soberbios icebergs desgajados de la costa, caprichosas formaciones escultóricas heladas fruto de la erosión del agua y los vientos... Son imágenes irrepetibles que permanecerán en la retina de cualquier observador atento.

El éxito de la aventura de llegar a la Antártida presenta, además de una actitud responsable con el medio ambiente, tres requisitos imprescindibles: tener un verdadero espíritu aventurero, un bolsillo generoso y el acierto de elegir una agencia profesional y con dilatada experiencia en estos viajes. Antártica Expeditions (www.antarcticacruises.com/ar), Quark Expeditions (www.quarkexpeditions.com), Mundo Explora (www.mundoexplora.com), Tundra Viajes (www.tundraviajes.com) o Hurtigruten (www.hurtigruten.com) son agencias que organizan diversos itinerarios de duración variable (entre 15 y 29 días), con precios entre 12.000 y 35.000 €, para conocer los parajes más impresionantes de estas latitudes, descubrir la fauna polar en su hábitat natural y, sobre todo, disfrutar de una experiencia realmente única. ■





Tenerife

Entre copas bajo el volcán

Con cinco denominaciones de origen, los caldos tinerfeños sorprenden hoy como antaño, cuando los alabaron ilustres personajes como William Shakespeare o Winston Churchill. La Casa-Museo del Vino La Baranda, en El Sauzal, es el lugar más indicado para iniciar una ruta de enoturismo por los viñedos y bodegas que se asientan bajo el volcán extinguido del Teide, en la que no puede faltar una parada en Santa Cruz de Tenerife para disfrutar de su colorido Carnaval brindando por su alegría.

Texto: Pedro Javier Díaz-Cano
Fotografías: Eduardo Grund

“Ya has tomado muchos canarias y eso que es un vino maravillosamente penetrante”. Esta frase, extraída de la obra Enrique IV (2ª parte, acto II, escena IV) escrita por el insigne William Shakespeare, da cuenta de cómo fueron grandes literatos como el dramaturgo inglés quienes glosaron las excelencias de los vinos de malvasía canarios, que ya se exportaban en el siglo XVII a Europa. Más tarde sería el propio estadista Winston Churchill quien también los alabaría. Dicen que el Teide (el mítico Echeide de los guanches), además de ser el símbolo de Tenerife, encarna al espíritu protector de la mayor isla del archipiélago canario. Lo cierto es que la lava de este volcán ya extinguido dio origen y bendijo la tierra de esta







afortunada ínsula haciéndola feraz como pocas: plátanos, papas, tomates, aguacates, piñas, mangos, papayas... y vides.

La isla de Tenerife posee una importante tradición vitivinícola que se remonta a finales del siglo XV, cuando colonos castellanos y portugueses introdujeron el viñedo en la isla. Las variedades de vid eran blancas y aptas para producir vinos de mucho grado, que permitiese su fácil conservación. Principalmente la malvasía, oriunda de Grecia, fue la que protagonizó la exportación de vinos canarios durante siglos, llegando a ser la denominación Canary exponente de un tipo de vino oriundo de Canarias.

La creación del primer consejo regulador de una denominación de origen en el archipiélago para Tacoronte-Acentejo en 1987 supuso el revulsivo necesario para que otras zonas productoras de la isla tuvieran la suya propia posteriormente. Las cinco denominaciones de origen de Tenerife son: Tacoronte-Acentejo, Valle de La Orotava, Ycoden Daute Isora, Abona y Valle de Güímar. Hay que recordar que a Canarias no llegó la temida filoxera, por lo que las variedades tradicionales de uvas cultivadas en la isla son muy amplias: castellana negra, forastera, gual, listán blanco, listán negro, malvasía, marmajuelo, moscatel, negramoll, tintilla, verdillo y vjariago.

MUSEO CASA DEL VINO LA BARANDA.

La Casa-Museo Insular de la Vid y el Vino de Tenerife, en El Sauzal (Autopista general del Norte, km 21; La Baranda-El Sauzal; ☎ 922 563 886), es una antigua hacienda canaria del siglo XVII cuyo propietario, el Cabildo de Tenerife, ha destinado a la promoción de los vinos de calidad de la isla. Alberga en su interior el museo Insular de la Vid y el Vino de Tenerife. En su sala de degustación es posible catar los vinos de las cinco denominaciones de origen de la isla, y comprarlos en su vinoteca y tienda. La Casa del Vino La Baranda también dispone de restaurante, donde se puede degustar la nueva cocina creativa canaria, rescatando antiguas recetas tradicionales de las islas.

Sin duda, éste es el lugar más indicado y propicio para iniciar una ruta de enoturismo por esta isla de los mil vinos. En el museo se muestran desde un panel con datos históricos de escritores u otros personajes famosos que aludieron a las bondades del vino de malvasía *canary*, hasta recargadas vitrinas donde se expone la gran variedad de caldos de las cinco denominaciones de origen.

La isla puede vanagloriarse de aquella frase referida en una película de Louis Malle: 'Ver paisajes hermosos hace hermosos los ojos'

Icod de los Vinos, además de por sus caldos, es famoso por su drago milenario, uno de los símbolos emblemáticos de la isla junto al Teide

Es aquí donde se pueden apreciar detalles como el del grabado de las botellas de la D.O. Tacoronte-Acentejo, con las figuras en relieve del Teide, el sol y las uvas como emblema de la misma.

LA RUTA DEL VINO TACORONTE-

ACENTEJO. Muy cerca de la Casa-Museo Insular de la Vid y el Vino, en el mismo término municipal de El Sauzal, se halla Bodegas Monje, la bodega canaria pionera en la elaboración de caldos de crianza y reserva. Desde 1750, cinco generaciones de la familia Monje han cultivado la viña y elaborado sus frutos, consiguiendo unos vinos con personalidad propia. A unos 600 metros sobre el nivel del mar, en el lugar denominado La Hollera que da nombre a su caldo más afamado, se encuentran las 14 hectáreas de viñedos sobre un suelo pedregoso pero muy rico, fruto del volcán y del tiempo. El sol, desde primeras horas de la mañana, y la suave brisa marina, crean un microclima especial para el cultivo de la viña.

La Denominación de Origen Tacoronte-Acentejo fue la primera reconocida en la Comunidad Canaria y la pionera en diversas elaboraciones como maceración carbónica, crianzas y reservas. Se trata de un territorio que va desde el mar hasta el monte, alcanzando los casi mil metros de altitud, y está formado por nueve municipios: Tegueste, Tacoronte, El Sauzal, La Matanza de Acentejo, La Victoria de Acentejo, Santa Úrsula, La Laguna, El Rosario y Santa Cruz. La Subzona de Anaga, situada en el Parque Rural de Anaga, se encuentra dentro de esta denominación formando parte de los términos municipales de La Laguna, Santa Cruz y Tegueste. Precisamente han sido los municipios de Tegueste, El Sauzal y Tacoronte, el propio Consejo Regulador y otros agentes los que han impulsado la creación de La Ruta del Vino Tacoronte-Acentejo.

UNA ISLA QUE SE DISFRAZA.

Continuando la ruta enogastronómica por la isla, es obligado hacer parada y fonda en la capital, Santa Cruz de Tenerife, sobre todo si planificamos nuestro viaje para hacerlo coincidir con su famoso Carnaval, posiblemente el más multitudinario y participativo de todos los que se celebran en Europa. No en vano, desde 1980 está

El Carnaval de Santa Cruz de Tenerife es, posiblemente, el más colorido, alegre y participativo de todos los que se celebran en Europa

en estas fechas invernales previas a la Cuaresma, literalmente puede escribirse que Tenerife es una isla que se disfraza. 350 días de preparación y 15 días de diversión sin límites. Ésta es la consigna de los tinerfeños hacia su Carnaval, el más colorido y alegre de este lado atlántico del planeta. Cada mes de febrero, una marea de luz y color inunda la isla, envolviéndola de música y baile. Todo ello, claro, acompañado del mejor clima de Europa.

En la capital tinerfeña, un buen y estratégico alojamiento es el hotel Taburiente (C/ Dr. José Navieras, 24 A; ☎ 922 276 000; www.hoteltaburiente.com). En sus bajos, además, se halla una de las mesas más renombradas de toda la isla: el restaurante GOM, que forma parte de la Ruta del Vino de la ciudad. Su chef, Víctor Cruz, deleita a los comensales con platos como los *Germinados*, una de sus especialidades, las láminas de solomillo costradas con setas, caramelo y *foie*, o la tarrina de *foie*, vinagreta de frambuesa y puré de higos picos. Todos ellos pueden maridarse con el tinto de crianza Viña Norte, uno de los mejores de la isla.

EL DRAGO MILENARIO DE ICOD DE LOS VINOS. Desde Santa Cruz de Tenerife, la ruta enoturística ha de conducirnos obligadamente a Icod de los Vinos, como su propio nombre nos indica. Icod es famoso por su drago milenario, uno de los símbolos emblemáticos de la isla junto al Teide. En el aparcamiento municipal nos encontramos murales



con la temática del vino en los que se plasma todo el proceso de la viticultura. Esta zona pertenece a la Denominación de Origen Ycoden Daute Isora, con variedades de malvasías, blancos, rosados y tintos que pueden catarse y comprar en la tienda-enoteca La Casa del Drago.

El recorrido ha de continuarse hacia el noroeste en dirección a la comarca denominada Isla Baja, en concreto hasta Garachico, el histórico puerto desde el que en el siglo XVI salían los ingentes cargamentos de vino con destino a las cortes europeas, hasta que en mayo de 1706 quedó anegado por la lava tras una erupción volcánica que dio al traste con su hegemonía portuaria. El mirador de Garachico, nueve kilómetros monte arriba, es un impresionante balcón cenital sobre los acantilados de la Culata con vistas del pueblo y del roque.

A continuación, hay que proseguir la ruta hasta Buenavista del Norte, donde es obligada una parada en la repostería El Aderno. Se trata de una empresa familiar con ocho años de vida regentada por Teobaldo Méndez, que se dedica a la repostería, la pastelería salada, la confitería y la panadería, además de contar con una bodega de más de 400 años. Han recuperado la repostería tradicional canaria combinada con la innovación, con creaciones como los bombones de vino tinto dulce o los originales bombones de vinagre. Sin duda, el mejor postre final para un buen brindis al sol con un *canarias*: salud y suerte entre copas bajo el volcán. ■



Los imprescindibles

• **Visitar el parque nacional de Las Cañadas del Teide.** El volcán extinguido del Teide, a la postre el pico más alto de España con sus 3.718 metros, originó este paisaje fantasmagórico y lunar que es admirado cada año por más de 300.000 turistas, siendo a la vez el mayor reclamo de la isla y el parque nacional más visitado. Declarado Patrimonio Natural de la Humanidad por la Unesco, todo el parque puede considerarse una elevada meseta dominada por el majestuoso Teide, donde la visión del conjunto impacta por el cromatismo de los fabulosos campos de lava y de la variada flora endémica, como el tajinaste rojo, la retama blanca o la violeta del Teide. Una experiencia inolvidable es ascender a la cima del Teide subiendo en el teleférico.

• **Participar en una fiesta de disfraces disfrutando del Carnaval.** Al Carnaval de Santa Cruz de Tenerife hay que asistir con el mejor espíritu festivo. Por eso, además de asistir a la Fiesta de la Gala de Elección de la Reina en el Parque Marítimo o a la Cabalgata Anunciadora del Carnaval, nada mejor que maquillarse para la ocasión y disfrazarse para asistir a una fiesta de disfraces en toda regla, como la que suele celebrarse en el Musa, una discoteca en la avenida de Anaga. La fiesta, por supuesto, ha de continuarse después en las calles.

• **Asistir a un concierto en el Auditorio de Tenerife.** El Festival de Música de Canarias, que comienza todos los años el 7 de enero, es un reclamo más para los turistas y melómanos durante el invierno. Además, en Santa Cruz el vanguardista Auditorio de Tenerife, obra del arquitecto Santiago Calatrava, se ha convertido en el nuevo símbolo de una ciudad que encara el siglo XXI apostando fuerte por la cultura. El parque García Sanabria, por ejemplo, es un auténtico museo al aire libre donde te das de bruces con esculturas de Martín Chirino, Joan Miró, José Abad o el cotizadísimo Henry Moore.

• **De San Cristóbal de La Laguna a la península de Anaga.** A tan solo 10 kilómetros de Santa Cruz, es obligatorio pasearse por las históricas calles de San Cristóbal de La Laguna, cuya Universidad siempre ha impregnado de ambiente estudiantil a esta bella urbe de sabor colonial que por algo fue declarada

Patrimonio de la Humanidad por la Unesco. Una vez alimentado el bagaje cultural, hay que dejarse llevar por otro tipo de patrimonio, el natural, empezando por la península de Anaga, una de las zonas más desconocidas de la isla pese a esconder en sus entrañas un exuberante paisaje de laurisilva y exhibir en su punta escarpados acantilados como los de la playa de los Roques.

• **Admirar el valle de la Orotava desde el mirador de Humboldt.** La isla es una especie de continente en miniatura que concentra verdaderas maravillas. Por ejemplo, el valle de la Orotava, que puede admirarse desde el mirador de Humboldt para comprender por qué el célebre naturalista, geógrafo y viajero alemán se arrodilló ante su perspectiva describiéndolo como uno de los parajes más bellos del mundo.

• **Loros, pingüinos y mariposas, atractivos para el turismo en familia.** En el Loro Parque de Puerto de la Cruz, además de los loros que le dan nombre, sorprende descubrir pingüinos rey procedentes de la Antártida, junto a pingüinos saltarrocas y papúa. Icod de los Vinos, además de atesorar el Drago milenario, el totémico árbol de los guanches, es la sede de un mariposario en cuyo exuberante jardín cientos de mariposas exóticas vuelan en contacto directo con los visitantes.

• **Avistamiento de cetáceos desde un catamarán.** Desde el puerto de Los Cristianos se puede zarpar durante todo el año rumbo al avistamiento de calderones (ballenas piloto), que surcan el Atlántico a tan sólo una milla de la costa, en el catamarán Lady Shelley (☎ 922 757 549; www.ladyshelley.com).

• **Contemplar el atardecer en el acantilado de los Gigantes.** Otra experiencia que sin duda cura la melancolía es contemplar el atardecer desde el mirador de Punta de Teno para divisar el espectacular acantilado de los Gigantes, sobre todo si antes se ha recorrido este mágico lugar en una excursión a camello por el Parque Rural de Teno (Camello Center; ☎ 922 136 191). Definitivamente, Tenerife bien puede vanagloriarse de aquella frase referida en una película de Louis Malle: 'Ver paisajes hermosos hace hermosos los ojos'.



Land Rover DC100 Sport

El futuro Defender

Un nuevo capítulo en la larga vida de seis décadas del Defender se pudo ver en el último Salón de Fráncfort, dos prototipos que reflejan cómo era y es el Defender, y de ellos, el Sport refresca el modelo tradicional descapotable cubierto con lona.

Texto: Manuel Doménech



El DC100 Sport marca la última evolución del Defender conservando su atractiva línea y personifica una interpretación energética de la imagen clásica de Land Rover. La marca británica ha creado con el DC100 Sport un concepto único tomando ejemplo de los Defender primitivos con techo de lona y parabrisas reclinaable. Imaginado con un concepto deportivo de futuro, presenta una pantalla aerodinámica envolvente y ventanas laterales cortas. De los asientos emana una capota de dos *jorobas* con un generoso espacio de carga.

La carrocería huye de detalles superfluos para lograr una simplicidad intencionada en su superficie. La línea de cintura, muy definida, y los paneles casi verticales dejan las cuatro esquinas a la vista del conductor. Sus dimensiones compactas, voladizos cortos y llantas de aleación de 22 pulgadas proporcionan una actitud firme y resuelta.

Otros detalles, como las tomas de aire laterales triangulares, los bordes del capó incrustados en la línea de cintura y los tiradores de puertas montados sobre bordes

salientes recuerdan a anteriores Land Rover. Forma y función se integran visualmente en la disposición del interior, con una estructura de capó que fluye hacia el habitáculo antes de formar un elegante haz que atraviesa el salpicadero a lo ancho. Fiel a su legado adopta la disposición de tres asientos delanteros en línea del Defender original. La practicidad queda asegurada por el asiento intermedio, que se eleva para dejar a la vista una zona segura de almacenaje. Y el asiento del pasajero se pliega para aumentar la capacidad de carga.

En la realización del habitáculo se emplean materiales modernos, robustos, duraderos y sostenibles, así como tejidos tecnológicos, resistentes y de alta calidad. ■



EL ÚNICO RELOJ SUIZO DE ALTA GAMA CON AUTÉNTICA ALMA LATINA



Cuervo y Sobrinos

LA HABANA 1882

Historiador cronógrafo vintage venus movement, limited edition



Albacete: J. Mompo · Alicante: J. Amaya · Asturias: J. Rogam · Avilés: J. Balbuena · Barcelona: Octavi Torner · Rabat · Rabat Flash · The Watch Gallery · Valiño José Blanes · Vizcaya: Bilbao: Dámaso Martínez · Cáceres: J. Nevado · Cádiz: J. Gordillo · Castellón: Carlos Guinot J. · Elche: J. Mazano · Girona: J. Pere Quera · Juan Ramírez J. · Granada: J. Juan Manuel · Granollers: Soterra J. · Huelva: J. Regente · Jaén: Juan Ramírez J. · Jerez: Pineda y Nadal J. · La Coruña: J. Romeu · Lanzarote: J. Mapy · Las Palmas Gran Canaria: J. Saphir · Madrid: J. Aldao · Chocron J. · J. Grassy · Iglesias J. · Montejo J. · (La Moraleja): Marjo J. · (Pozuelo de Alarcón): Durán J. · Marbella: Gómez & Molina · Murcia: (San Pedro del Pinatar): J. Castejón · Orense: J. Eligio Rodríguez · Oviedo: Sánchez Vallina J. · Palma de Mallorca: R. Alemana · Pamplona: Javier Muñoz J. · Reus: Santi Pamies Disseny · Solanes J. · Salamanca: J. Torrico · Santander: J. Presmanes · Sevilla: El Cronómetro · J. Santa María · Tarrasa: The Watchcase · Tenerife: Joyas y Joyas · Torrevieja: J. Castejón · Valencia: Giménez J. 1889 · Rabat · Valladolid: J. Ambrosio Pérez · Vigo: Roberto J. · Vitoria: J. Jolben · Zaragoza: Magani J. · Andorra la Vella: J. Cellini.

CUERVO Y SOBRINOS LA HABANA 1882 S.L - Tel +34 91 540 10 48

CUERVO Y SOBRINOS HABANA SA · Via Carlo Maderno 54 · 6825 Capolago (Lugano) Switzerland - Phone +41 91 921 27 73

www.cuervosobrinos.com

el tiempo...

A la vanguardia de la técnica



Emociones de alta precisión.

**Nuevo Audi A5 con dirección
asistida electromecánica.**

Precisión extremadamente precisa. Así es el nuevo Audi A5. Un automóvil nacido para llevar las emociones a su máxima precisión. Su nueva dirección, altamente eficiente y precisa, que proporciona mayor confort al volante. Sus mejores prestaciones y nuevos sistemas de asistencia al conductor, que aportan innovaciones como el detector de fatiga. Su avanzada conectividad, que presenta tecnologías como el MMI navegación plus con conexión a Google Earth. Su inconfundible diseño, evolucionado para realzar sus líneas musculosas. Todo, absolutamente todo, ha sido pensado en el nuevo Audi A5 para elevar la precisión a su máxima expresión. Información Audi: 902 45 45 75.

www.audi.es/a5