

Lorena Martín García

De: noreply+feedproxy@google.com en nombre de Motorpasion [correos@weblogssl.com]

Expuesto a las: martes, 23 de junio de 2009 5:06

Conversación: Motorpasion

Expuesto en: Departamento de Comunicación de CEA

Asunto: Motorpasion

Motorpasion



- **Motorpasion.tv: American Cars Platja d'Aro 2009**
- **Un día como hoy, hace 75 años, se encargó construir el Volks-Wagen**
- **Drivex, conducir un monoplaza está al alcance de cualquiera**
- **Renault Twingo ZE, desvelado en forma de maqueta**
- **Volkswagen Scirocco Remis por HS Motorsport**
- **CEA cree que la reforma de la Ley de Seguridad Vial es ilegal**
- **Ferrari F450: retrasado hasta el Salón de Los Ángeles**
- **2009 Ford Mustang Iacocca 45th Anniversary Edition**
- **Proton GEN-2 ecoLogic, una buena idea**
- **Cuadrícula amarilla sobre la calzada: egoístas vs imbéciles**

Motorpasion.tv: American Cars Platja d'Aro 2009

Posted: 22 Jun 2009 01:25 PM PDT



Que un servidor no pudiese asistir este año al **American Cars Platja d'Aro 2009** no quiere decir que no fuésemos a daros la ración anual del evento. **Motorpasion.tv** si estuvo allí y nos acercan el ambiente que por allí se respiraba a todos los que no pudimos

ir.

En el capítulo de este semana hablamos con **Alfredo de Castro**, secretario del **American Car Club de Catalunya**, donde nos cuenta de forma resumida algo de la historia del club y del evento. También hay hueco para varios asistentes, que nos muestran orgullosos los detalles de su **General Lee** y su **1955 Ford F-100**.

Pero un evento de este tipo hay que verlo en movimiento. Por eso, nada mejor que montarse en uno de estos coches para participar en el *cruising* o ponerse en primera fila para ver las exhibiciones de *burnouts* que tanto gustan por aquí. Sólo nos falta que el vídeo oliese a gasolina y goma quemada, pero nos podemos hacer una idea viendo las imágenes.

Enlace | **Motorpasión.tv**

En MotorPasion | **American Cars Platja d'Aro 2009, las fotos de nuestros lectores**

◆ [Technorati Links](#) ◆ [Enviar por email](#) ◆ [Meneame](#) ◆ [Fresqui](#) ◆ [Añadir a del.icio.us](#)

Un día como hoy, hace 75 años, se encargó construir el Volks-Wagen

Posted: 22 Jun 2009 11:18 AM PDT



El origen de la marca Volkswagen está íntimamente relacionado con lo que hoy día conocemos como Escarabajo, Beetle, Käfer, Bug... Remontémonos a 1934, cuando

gobernaba el partido nazi en Alemania. La empresa de **Ferdinand Porsche** recibe el 22 de junio de 1934 la orden de construir "el coche del pueblo", es decir, el **Volks-Wagen**. En la foto le vemos en 1940 con una unidad de pruebas.

Los requisitos eran de un coche económico que pudiese transportar a dos adultos y tres niños o cuatro adultos, superar pendientes del 30% y alcanzar una velocidad de 100 km/h. Porsche apostó por un bloque de cuatro cilindros plano, **25 CV y 985 cc refrigerado por aire**. Estaría ubicado en el maletero y con tracción trasera (propulsión). Sus soluciones técnicas fueron avanzadas para la época.



En realidad el proyecto se empezó en 1933 y fue presentado al Ministerio de transporte alemán cinco meses y cinco días antes de ser aprobado, en 1934. Inicialmente se pidió una unidad de prueba, luego se acabaron pidiendo tres. **El 3 de julio de 1935 ve la luz el Volkswagen Versuchswagen I o V1**, y el V2 (imagen superior) estuvo listo el 22 de diciembre de ese año.

Se pretendía hacer el coche para varios fabricantes alemanes, pero finalmente se decidió hacer una fábrica aparte en Fallersleben, lo que hoy es Wolfsburg, el 4 de julio de 1936. **La fabricación empezó en 1938**, mientras tanto 30 prototipos hicieron 2,4 a 2,7 millones de kilómetros como programa de pruebas (las fuentes difieren).



Tras un viaje de Ferdinand Porsche a EEUU para aprender de sus procesos productivos, el desarrollo estaba casi finalizado y empezó la vida comercial, o un intento de. Para acceder a él había que ahorrar cinco marcos alemanes a la semana, hasta reunir un total de **990 marcos** (lo que costaba una moto). Su nombre comercial era **KdF-Wagen**.

340.000 inversores creyeron en él, **pero nunca llegaron a tener ninguna unidad**. Estalló la Segunda Guerra Mundial y la producción de Wolfsburg se destinó a usos militares y para altos cargos del partido nazi. Algunas variantes del Volkswagen fueron los "jeeps" Kübelwagen, los anfibios Schwimmwagen (en imagen) y el Kommandeurwagen para mandos del ejército.



El Beetle fue inspirado en el diseño del checo **Tatra T97**, que se fabricó hasta empezar la guerra, y la batalla judicial estuvo congelada desde que Hitler se anexionó Checoslovaquia. En 1961 Volkswagen pagó en compensación 3 millones de marcos alemanes. Tatra fabrica hoy día camiones.

Los primeros prototipos no lograron sobrevivir a la guerra, y la fábrica de Wolfsburg fue tremendamente dañada durante un bombardeo. Fue al final de la contienda, y no sin muchas complicaciones, cuando empezó la producción a particulares, con el país entero arruinado. Esto sucedió en la RFA, el lado soviético no llegó a verlo. **En 1949 apareció una versión cabriolet**, obra de Karmann.



Por poco se extingue en el conflicto, ya que la fábrica estaba muy dañada y estuvo a punto de ser desmantelada o vendida a un fabricante británico, pero ninguno la quiso. Gracias al Mayor Ivan Hirst la Volkswagen pudo sobrevivir y **ser uno de los motores de la recuperación económica**, el Milagro Alemán. **¿Quieres ver anuncios de la época?**

La producción empezó como una tarea de supervivencia los primeros años, pero poco a poco empezaron a llegar las órdenes de países extranjeros. En 1947 empezaron las exportaciones a Holanda, 56 unidades el primer año. En 1948 el modelo Beetle *Pretzel*, denominado así por su luneta trasera pequeña y ovalada, larguero central y motor de 25 CV costaba 5.300 marcos alemanes de entonces.



En 1952 la producción anual superó las 100.000 unidades por primera vez. El VW Beetle número 500.000 se fabricó en 1953. La cuota de penetración del modelo en la República Federal Alemana era del 42,5%. **El primer millón llegó en 1955.** El modelo más barato en relación a los precios se vendió en 1957 (3.770 marcos) y el más caro en 1978 (Beetle 1303 Cabriolet 50 CV, 13.255 marcos).

En 1996 la producción pasó a ser localizada exclusivamente en la planta mejicana de Puebla, y fue allí donde cesó su fabricación. En el país americano el *Vocho* tuvo mucho éxito debido a su longevidad y a su bajísimo precio. **Desde 1945 se calcula que se fabricaron 21,5 millones de unidades**, extendidas por casi todo el planeta.



Es uno de los automóviles más exitosos de la Historia junto al Ford T. **Su espíritu inicial fue el mismo que tiene el Tata Nano un siglo después en el subcontinente indio**, un coche que el pueblo pueda permitirse y motorizar a una nación. Su gran mérito radica en que apenas fue modificado el coche durante varias décadas, fueron retoques menores.

A mediados de los años 70 empezó a decaer su éxito en Europa y su producción se fue trasladando progresivamente a países emergentes. Volkswagen tenía que concentrarse en su nuevo *mimado*: el Volkswagen Golf. **Este modelo se ha vendido más, pero en generaciones diferentes.**



Actualmente se comercializa el Volkswagen New Beetle, basado en el Golf, pero no hablamos de lo mismo, es otro rollo diferente. De hecho, es un producto que no está teniendo apenas éxito.

El Beetle ha sido conocido en el resto del Mundo con estos nombres: Volkswagen Sedán o Tipo 1, Escarabajo, Käfer, Peta, Fusca, Pichirilo, Coccinelle, Cucaracha, Maggiolino, Vocho, Vochito, Tortuguita, Garbus, Volky, Cepillo, Kaplumbaga, Zhuk, Bicho...

¿A que ahora se entiende mejor la relación entre Porsche y Volkswagen?

Fotografía | **Porsche, Volkswagen**, Hasse Aldhammer (penúltima)

Fuente | **Porsche, Volkswagen, Wikipedia**

◆ [Technorati Links](#) ◆ [Enviar por email](#) ◆ [Meneame](#) ◆ [Fresqui](#) ◆ [Añadir a del.icio.us](#)

Drivex, conducir un monoplaza está al alcance de cualquiera

Posted: 22 Jun 2009 09:48 AM PDT



Siguiendo con el repaso de las escuelas de conducción existentes en España que comenzamos con **BMW Driver Training** y hemos continuado con **Audi Driving Experiencie**, ahora le toca el turno a la **Escuela Drivex**.

La de Drivex es una escuela un poco distinta a las dos mencionadas anteriormente, ya que no depende de ninguna marca de coches. **Drivex es uno de los equipos punteros del Campeonato de España de GT y del European F3 Open** y está dirigido por Miguel Angel de Castro y Pedro Martínez de la Rosa.



Además de ser un equipo de carreras, Drivex organiza **cursos de conducción deportiva** tanto para particulares como para empresas en nuestro país. Estos cursos son sin duda de los más completos ya que son de los pocos que tienen como colofón final la conducción de un Fórmula en circuito.

Hemos asistido a un curso de **Conducción de Monoplazas con Drivex en el Circuito del Jarama** y la verdad es que la experiencia es única. A primera hora de la mañana era la cita en el circuito madrileño. Cuando llegamos al paddock, 10 MINI nos esperaban aparcados en los boxes. Estos son los coches con los que los alumnos de la escuela hacen la toma de contacto con el circuito, pero antes había que pasar por la clase teórica.

Miguel Ángel de Castro es el encargado de impartirla, hablando de los puntos básicos que hay que conocer antes de salir a pista: trazadas de curvas lentas, curvas medias, curvas rápidas, posición de manos al volante y por último aspectos de seguridad ya específicos para el Fórmula.



Aquí entran aspectos como el **equipamientos de seguridad que debemos llevar** (casco, sotocasco, guantes, mono y botas) y que ellos mismos nos proporcionan, como actuar en caso de hacer un trompo o como salir fácil del coche en caso de incendio.

Tras las explicaciones teóricas y la tanda de preguntas tocaba el momento más esperado, **salir por fin a pista**. Los MINI, la mayoría Cooper S y John Cooper Works esperaban ansiosos en el pit lane.

Al lado de **cada alumno va siempre un monitor**, la mayoría de ellos expertos pilotos que nos enseñarán todos los secretos del circuito. En el Jarama había algunos de la talla de Luis Villaamil, Luis Miguel Reyes, Marta Suria y otros muchos...



Dos horas de conducción en pista con los MINI sirieron para conocer cuales son las trazadas buenas del circuito, dónde debemos empezar a frenar, cuales son los errores más comunes y en definitiva para familiarizarnos con el Jarama, un circuito que aunque está a punto de desaparecer, tiene uno de los trazados más bonitos de los circuitos de nuestro país.

Todo **lo aprendido con los MINI parece que no sirve de nada** una vez que tienes ante ti el Fórmula con el que acaba la parte práctica del curso. Se trata de un coche de poco más de 500 kilos de peso y unos 200 caballos de potencia, con un cambio de marchas que te volverá loco y no precisamente por su sencillez.

La primera marcha es girando la minúscula palanca situada a la derecha del habitáculo hacia la izquierda y tirando de ella con decisión hacia atrás. **Cuando digo tirando es tirando**, porque si no te aseguro que las marchas no entrarán.

Otro de los puntos críticos del Fórmula es el embrague, con el que hay que tener **un tacto muy fino si no quieres quedarte calado en la salida**. Una vez que lo pruebas entiendes mucho mejor que es lo que siente un piloto de Fórmula 1 en la salida de un Gran Premio.



Una vez que te has puesto toda la ropa necesaria para montar en el Fórmula, toca subirse a el. La maniobra no es precisamente sencilla, ya que hay que **meter primero las dos piernas en el habitáculo** y luego con las manos apoyadas sobre el perfil de este, dejarse caer hasta que nuestro trasero toque casi el suelo.

Entonces llega uno de los mecánicos que se encarga de los cinturones. En este caso se usan **cinturones de cuatro puntos, dos por arriba y dos por los laterales**, pero estos aprietan tanto que lo habitual es pensar que nos están gastando una broma cuando los abrochan. Lo cierto es que de broma no tiene nada, o van así o te moverás de forma inevitable en la pista.

Cuando ya estamos en pista, llevamos siempre un coche de competición delante (Porsche Boxster o MINI Challenge) que nos va **marcando las trazadas buenas** y el ritmo que debemos seguir. El piloto si ve que vas "fino" apurará el ritmo o si nota que te quedas atrás aflojará el pie derecho para que no te quedes descolgado.



El Fórmula **no tiene nada que ver con cualquier otro coche** que haya conocido hasta ahora. Te permite entrar en las curvas a una velocidad muy superior a la de cualquier turismo. Las referencias de frenada de un coche normal te parecerán de risa y sentirás sensaciones imposibles de encontrar en otro tipo de coche que no sea un monoplaza.

Tras cuatro vueltas acaba la experiencia de conducción en pista, pero con eso no acaba el curso. Miguel Ángel de Castro te espera entonces en un **Fórmula Biplaza para llevarte a dar una vuelta rápida** y demostrarte de lo que son capaces estos "cacharros" llevados por un piloto experto.

El precio del curso ronda los **900 euros**.

Drivex, curso de conducción de monoplazas

(Haz click en una imagen para ampliarla)







En Motorpasion | [Audi Driving Experience](#)
En Motorpasion.tv | [BMW Driver Training](#)

◆ [Technorati Links](#) ◆ [Enviar por email](#) ◆ [Meneame](#) ◆ [Fresqui](#) ◆ [Añadir a del.icio.us](#)

Renault Twingo ZE, desvelado en forma de maqueta

Posted: 22 Jun 2009 08:07 AM PDT



Los secretos, con esto de Internet, hay que tenerlos metidos en una caja fuerte con 20 candados y ni así dejarán de salir a la luz antes de tiempo. Desde hace unos meses se viene diciendo que Renault presentará en el **Salón de Frankfurt** un utilitario eléctrico y parece ser que será lo que vemos en la imagen, el **Renault Twingo ZE**.

La tecnología usada será la misma que la presentada en el **Renault Kangoo be bop Z.E.**, pero gracias al menor peso de este **Renault Twingo ZE**, la autonomía que pretenden alcanzar en la marca del rombo es de **160 km** aproximadamente. Más que suficiente.

El grupo propulsor será un **motor eléctrico de 44 kW**, que equivale a unos **59 CV** y un par máximo de **190 Nm**. Con este motor, el **Renault Twingo ZE** se estima que hará el 0 a 100 km/h en unos 10 segundos y su velocidad máxima, autolimitada, estará en los **130 km/h** aproximadamente.



Los cambios exteriores son evidentes. Aerodinámica mejorada tanto en el frontal como en los laterales, con el fin de reducir su coeficiente aerodinámico y hacer que su resistencia al aire sea mucho menor, mejorando en términos de autonomía.

Por supuesto, los sistemas de regeneración de energía estarán presentes, además de un estudiado control del aislamiento del habitáculo, con el fin de reducir la carga del sistema de aire acondicionado y evitando un consumo excesivo de sus baterías.



El sistema de carga de las baterías será por enchufe convencional, con un tiempo total de carga de unas **4 horas**. *Auto Express* también da nuevos detalles sobre el sistema de recambio de baterías **Quick Drop**. No sólo se podrá cambiar las baterías en casa, sino que también habrá baterías en los concesionarios, listas para el montaje en caso de emergencia.

No será un cambio tal cual, sino que parece que en lugar de poseer varias baterías, lo que se hará será **alquilarlas** a los dueños de los coches. O eso es lo que me ha parecido a mí entender. Tu compras el coche sin batería y alquilas las unidades que creas que te hacen falta.

No se, como sistema esporádico no estaría mal, pero si tengo que estar pagando todos los meses por una batería, igual la cosa no compensa. De todas formas, tomemos esta información como algo todavía sin concretar, puesto que la información de *Auto Express* no es demasiado clara. En septiembre Renault dará todas las claves. O eso esperamos.

Vía | **Auto Express**

En MotorPasion | **Trío de eléctricos de Renault para el Salón de Frankfurt**

◆ [Technorati Links](#) ◆ [Enviar por email](#) ◆ [Meneame](#) ◆ [Fresqui](#) ◆ [Añadir a del.icio.us](#)

Volkswagen Scirocco Remis por HS Motorsport

Posted: 22 Jun 2009 07:06 AM PDT



Los límites del **motor 2.0 TSI** del Grupo VW no están muy claros todavía. Raro es el mes que no se anuncie una preparación sobre este motor que no sorprenda. En este caso, **HS Motorsport** ha conseguido subir la potencia hasta los **290 CV** gracias a cambios en la admisión, escapes, catalizadores y silenciadores.

No el máximo hasta donde se ha llegado, pero no deja de ser una buena cifra. De cualquier forma, desde HS Motorsport ya dicen que están trabajando en un nuevo kit de preparación que aumente la potencia hasta los **320 CV**. Normal que para pararlo se necesite un equipamiento de frenos de procedencia Brembo.

En cuanto a la estética de este **Volkswagen Scirocco Remis**, la definición es bruto. El paragolpes delantero en fibra de carbono llega casi hasta el suelo, mientras que las taloneras y el paragolpes trasero apenas se modifican o eso parece apreciarse en un vistazo ligero del conjunto.

Volkswagen Scirocco "Remis" por HS Motorsport

(Haz click en una imagen para ampliarla)





Vía | **World Car Fans**

En MotorPasion | **Volkswagen Scirocco EVO R por B&B, hasta 350 cv**

◆ [Technorati Links](#) ◆ [Enviar por email](#) ◆ [Meneame](#) ◆ [Fresqui](#) ◆ [Añadir a del.icio.us](#)

CEA cree que la reforma de la Ley de Seguridad Vial es ilegal

Posted: 22 Jun 2009 03:30 AM PDT



El otro día, cuando os desgrané **el proyecto de Ley de Seguridad Vial**, no me quise empantanar en cuestiones de Derecho pues carezco de conocimientos suficientes. El Club de Automovilistas CEA se ha encargado de analizar el proyecto de Ley con su gabinete jurídico.

Han concluído que la Ley sería ilegal, **pues vulnera normas de rango superior y reduce las garantías de defensa del automovilista**. Empiezan por decir que la presunción de inocencia se vulnera, y eso viene en la Constitución. También señalan que los que tengan más nivel económico se irán *de rositas* más a menudo.

Según CEA existen varios motivos para que esta Ley pueda ser recurrida. **De momento el Partido Popular puede bloquearla, al menos temporalmente, dentro del Senado**, pues se abstuvieron en la votación de la Ley. Si saliese adelante pese a todo, es posible que la Ley se recurra ante el Tribunal Constitucional, les veo capaces.

Veamos qué otros aspectos son de dudosa legalidad, **siempre según el criterio de CEA**:

- El conductor deberá decidir pagar o no, con descuento, sin conocer si existen pruebas fehacientes e irrefutables en su contra.
- El conductor no tendrá derecho a dos intentos de notificación en su domicilio como exige la Ley de Procedimiento Administrativo vigente.
- El conductor no tendrá derecho a ver el informe del agente denunciante si niega o contradice los hechos denunciados, aportando incluso pruebas en su descargo.
- El conductor no tendrá derecho a formular recurso de alzada, tan consolidado en el derecho administrativo, ante un organismo superior jerárquicamente; es decir, la Administración denunciante será juez y parte en el procedimiento.
- Se responsabiliza subsidiariamente a los propietarios de vehículos, **aunque no hayan sido los conductores infractores**, al pago de las multas; y, si no pagan, o no se les dejará vender el coche o se les inmovilizará.
- No se aplicarán márgenes de error en las infracciones de velocidad, **despreciando las normas vigentes en materia de metrología y aparatos de medición.**

La nueva Ley no estará vigente hasta primavera, si no hay obstáculos burocráticos adicionales. En todo caso, debería salir un texto más consensuado con la oposición y que satisfaga más a las asociaciones de automovilistas, primando la seguridad sobre la recaudación, por mucho que el dinero sea para la mejora de la seguridad vial.

De los **radares de tramo** no dicen nada, recordad que la Ley actual no permite multar en un tramo, pero el proyecto sí lo permite. Tiene toda la pinta de que este tipo de radar será legal y homologado, y ya no habrá escapatoria posible, si tu velocidad media excede la legal del tramo, **la receta será ineludible.**

¿Algún letrado en la Sala para aclararnos estos puntos?

En Motorpasion | **Análisis en profundidad de la nueva Ley de Seguridad Vial**

◆ [Technorati Links](#) ◆ [Enviar por email](#) ◆ [Meneame](#) ◆ [Fresqui](#) ◆ [Añadir a del.icio.us](#)

Ferrari F450: retrasado hasta el Salón de Los Ángeles

Posted: 22 Jun 2009 02:30 AM PDT



Lo sorprendente de esta noticia es que desde Maranello hayan decidido retrasar la presentación del **Ferrari F450** hasta el mes de diciembre en el **Salón de Los Ángeles**. No, la verdadera sorpresa es que lo que veremos allí será **un prototipo híbrido** con la carrocería del nuevo modelo.

A pesar de que los planes de Ferrari no contemplen la idea de poner un Ferrari híbrido en las calles hasta 2014, si quieren presentarlo al público cuanto antes y si es en el estado de California, mejor. Por aquello de que allí miran mucho eso de los híbridos, por sus estrictas regulaciones y por lo *cool* que es llevar un **Toyota Prius** y similares.

El retraso, sin embargo, se debe principalmente a temas de aerodinámica. La ingeniería del proyecto está finalizada al 100% (*o eso dicen*), mientras que el diseño propuesto por Pininfarina aún debe pasar por el túnel de viento para esos pequeños retoques de última hora que siempre hay que hacer en cualquier cosa. Órdenes de Luca di Montezemolo.

Pero a pesar de que el primer **Ferrari F450** que veamos en imágenes será un modelo híbrido, todavía no está prevista su comercialización como tal. Ni siquiera con **las nuevas tecnologías turbo**. Desde Maranello dicen que sus clientes no están preparados para un cambio tan radical.

Por lo tanto, el nuevo **Ferrari F450** contará con un **motor V8 4.5** con una potencia que dicen estará por encima de los **520 CV**. Primero llegará en carrocería coupé, para pasados 18 meses, presentar la versión Spyder del deportivo italiano.

Si alguien estaba ansioso por ver en septiembre el **Ferrari F450** en el **Salón de Frankfurt**, que no desespere, son sólo tres meses más de espera, hasta diciembre.

Vía | autoblog.it

En MotorPasion | **Ferrari F450, nuevas recreaciones**

◆ [Technorati Links](#) ◆ [Enviar por email](#) ◆ [Meneame](#) ◆ [Fresqui](#) ◆ [Añadir a del.icio.us](#)

2009 Ford Mustang Iacocca 45th Anniversary Edition

Posted: 22 Jun 2009 01:38 AM PDT



Coincido totalmente en lo que dicen los compañeros de *Autoblog* en su primera frase. Si hay alguien que merece una edición personalizada del **Ford Mustang** no es otro que **Lee Iacocca**, máximo responsable del proyecto allá por 1964 y el que unió el nombre de **Carroll Shelby** al *pony car*.

En este año 2009 en el que se celebra **el 45 aniversario del Ford Mustang** nadie mejor que el mismísimo **Lee Iacocca** para lanzar una versión especial y diferenciada del resto de modelos actuales. Sólo **45 unidades** estarán disponibles en Estados Unidos, lo que lo convierte desde ya en un modelo clásico dentro de la gama.

Las formas exteriores del este **2009 Ford Mustang Iacocca 45th Anniversary Edition** (*casi nada el nombrecito*) se modifican sutilmente, pero lo suficiente como para verlas a primera vista. Lo más significativo es la caída más pronunciada del cristal trasero, con unas formas que recuerdan al **1967 Ford Mustang Fastback**.



El frontal también se modifica, aunque en menor medida. Los laterales parece que se quedan en lo que eran, salvo por las enormes llantas, firma de Lee Iacocca, que a pesar de tener un bonito diseño, sus 20 pulgadas parecen algo excesivas para el tipo de coche que es. El **Ford Mustang** necesita que se vea perfil de goma, como antes.

En lo que se refiere a mecánica, el **2009 Ford Mustang Iacocca 45th Anniversary Edition** cuenta con mejoras de Ford Racing como una nueva admisión y en opción, un compresor que aumenta la potencia del **motor V8 4.6** hasta los **400 CV**. Se añade también el *Ford Racing Handling Pack*, con nuevos amortiguadores y muelles.

En definitiva, una edición especial más que no pasará por ser una más, dado el nombre que tiene y las pocas unidades que habrá disponibles.

2009 Ford Mustang Iacocca 45th Anniversary Edition

(Haz click en una imagen para ampliarla)





Vía | **Autoblog**

En MotorPasion | **2009 Ford Mustang**

◆ [Technorati Links](#) ◆ [Enviar por email](#) ◆ [Meneame](#) ◆ [Fresqui](#) ◆ [Añadir a del.icio.us](#)

Proton GEN-2 ecoLogic, una buena idea

Posted: 22 Jun 2009 01:08 AM PDT



Esta marca seguramente sea desconocida para vosotros. Proton es de origen malayo y no exporta al mercado español, pero sus modelos se venden en otros países europeos. En el Reino Unido uno de sus modelos está experimentando un gran crecimiento en ventas, un 375% en un sólo mes.

Se trata del **Proton GEN-2 ecoLogic**, el único modelo a día de hoy que se vende en aquel mercado con capacidad para funcionar con GLP sin ningún coste para el comprador, es decir, que la versión de gasolina cuesta exactamente lo mismo. En otras palabras, **sus dueños ahorran en combustible desde el primer kilómetro** y durante toda la vida útil del coche.

Sólo hay una motorización, un 1.6 atmosférico de 110 CV, con transmisión manual o automática. Es difícil de juzgar sólo viendo fotos, pero tiene toda la pinta de ser un coche asiático al uso, un poquito por debajo de lo que ofrece un coche europeo similar. Su precio se mueve entre 9.995 libras (11.862,90 euros) y 11.795 libras (~14.000 euros), **baratito**.



En el mercado español, que yo sepa, **cualquier modelo que funciona con GLP tiene que pagar una transformación**, ningún fabricante se atreve aún a venderlos a igualdad de precio que sus equivalentes en gasolina. En Reino Unido hoy el GLP cuesta de media 52 peniques (0,52 libras) y la gasolina de 95 octanos cuesta 1 libra y 3,2 peniques, **casi el doble**.

Costando lo mismo, no hay plazos de amortización de un combustible a otro. El coste de mover el coche se reduce un 40% respecto a usar sólo gasolina, aunque puede funcionar con ambos combustibles. En aquel país es mucho más fácil repostar GLP, **hay 1.400 estaciones de servicio**, mientras en España no hay ni 40. En ese plan ¿qué sentido tiene comprar una versión gasolina? Ya ninguno.

Si en nuestro país un fabricante tuviese el valor de vender directamente coches transformados sin coste para el cliente (se puede amortiguar mucho la diferencia a golpe de subvenciones del IDAE, todo sea dicho), en aquellas ciudades donde fuese fácil repostar GLP iban a venderse como rosquillas.



Con un tacto de motor más agradable frente a gasolina y diesel, una autonomía muy grande con ambos depósitos, una contaminación claramente inferior, menor coste por kilómetro, más fiabilidad mecánica... hasta las petroleras se pondrían las pilas para vender más. **Cuanto más suba la gasolina, más claro va a ser el ahorro.**

El verano pasado, cuando el barril de petróleo alcanzó su máximo histórico, el GLP no subió de precio de la misma forma, pues no pasó de 58 peniques/litro. Entre que su carga fiscal es menor y que es mucho menos sensible a fluctuaciones como le pasa al petróleo en sí, es otro motivo más para pasarse al *lado gaseoso*. Pero habrá que seguir esperando...

Lanzo una pregunta al aire... ¿Cuántos de los presentes os decantaríais por una versión GLP si el precio fuese el mismo que la versión convencional?

En Motorpasion | **Gas licuado del petróleo**

◆ [Technorati Links](#) ◆ [Enviar por email](#) ◆ [Meneame](#) ◆ [Fresqui](#) ◆ [Añadir a del.icio.us](#)

Cuadrícula amarilla sobre la calzada: egoístas vs imbéciles

Posted: 21 Jun 2009 11:21 PM PDT



Hace algún tiempo leí en un sitio que no recuerdo una curiosa clasificación de las personas. **Altruista** era el que beneficiaba a los demás perjudicándose él. **Simbiótico** es el que beneficia a los demás, pero beneficiándose él. **Egoísta** era el que perjudicaba a los demás para beneficiarse él. Y por último, el **imbécil** era aquel que perjudicaba a los demás y también a sí mismo.

Desde el punto de vista lógico, **es mejor un egoísta que un imbécil**, ya que al menos obtenía algo para sí, no era hacer daño de forma gratuita.

Muchas veces **la línea que separa a un egoísta de un imbécil** es muy fina. En la carretera, esa línea realmente son varias líneas amarillas sobre fondo negro.

Responsabilidad al volante

El ser humano es egoísta. Algunos más, otros menos. Otras veces, por querer ser amables nos pasamos de listos y perjudicamos más de lo que beneficiamos (**ser amable al volante no es siempre una buena idea**).

El caso es que, entre todas las desgracias que te pueden hacer al volante, hay una que me irrita especialmente, y es **encontrarme a alguien parado obstaculizando mi paso**.

Entiendo que el taxista se meta delante sin poner el intermitente. Entiendo que el ataúd con ruedas me adelanta en una cuesta abajo a 130 km/h. Entiendo que el conductor de la **furgoneta blanca** no esté de acuerdo con las leyes de la física. Entiendo que el jubilado quiera ir viendo el paisaje perjudicando al resto. **No lo comparto y me parece deplorable, pero los entiendo**. Es decir, no está más justificado pero está en la naturaleza "malvada" del ser humano.

Pero no, **permanecer parado sobre la señal amarilla** es algo que no entiendo. La señal no significa "prohibido permanecer sobre ella". Significa lo siguiente:

Hemos estudiado este cruce y sabemos que hay gente como tú que no tiene en

cuenta que no está permitido pasar un semáforo si corres riesgo de quedarte en medio de la vía. En este cruce pasa mucho y, de verdad, no vas a ganar nada. Evitemos el mal trago, haznos caso, no intentes pasar porque no lo vas a conseguir.

Fluidez del tráfico

En mis delirios en los que sueño con un tráfico fluido, me imagino lo siguiente. Una persona se queda sobre esa señal, bloqueando el paso de los conductores a los que le tocaba de abrir el semáforo. Un policía local saca una fotografía, y se acerca al conductor del coche. *"Hola buenos días, ¿me permite su carné? Mire, es que se ha saltado usted esta señal. Lleve el coche a su casa por favor, su carné le ha sido retirado de por vida."*

No sé, sería una sanción desproporcionada, especialmente porque no pone en riesgo la vida de nadie. Pero, en ese hipotético caso, imaginemos cómo mejoraría el tráfico en las ciudades, sin esas **esperas inútiles**. ¿A alguien se le ocurre algo que perjudique más al tráfico que quedarse parado en un cruce?


Por desgracia, ni con señal ni con ella, ni con multa ni sin ella, es es el pan nuestro de cada día. Sólo nos queda tener paciencia, quejarnos del tráfico de nuestra ciudad, y sobre todo tener mucho ojo cuando nos toca a nosotros pasar un semáforo si vemos que hay riesgo de quedarnos parados. Uno duerme más tranquilo cuando sabe que hace las cosas bien.

▸ [Technorati Links](#) ◆ [Enviar por email](#) ◆ [Meneame](#) ◆ [Fresqui](#) ◆ [Añadir a del.icio.us](#)

You are subscribed to email updates from [Motorpasion](#)

Email delivery powered by Google

To stop receiving these emails, you may [unsubscribe now](#).

Inbox too full? 

Google Inc., 20 West Kinzie, Chicago IL USA 60610