

MUNDO MAROBE

Número 11, junio 2017

Volkswagen e-Golf



Taller Marobe
Nuevos cursos



Nuevo Ferrari

812 Superfast

El más potente y rápido hasta la fecha



Prevenir alergias



Bullyng entre jóvenes



4 destinos en España



NADIE SALVO

EL



PUEDE DECIR

TENEMOS LA COBERTURA MÁS AMPLIA
DE VEHÍCULOS LIGEROS EN EUROPA

Pida hoy mismo sus amortiguadores Monroe®.
Contáctenos para más información en www.monroe.com

MONROE

Carsmarobe

C/ Mercurio, 1.
Pol. Ind. La Fuensanta
28936 Móstoles Madrid
Tel.: 91.645.5215

Editada por

BlueCrystalNET Digital Marketing
C/ Estambul 22 – Oficinas
28922 – Alcorcón Madrid
Tel.: 91.000.6058
www.bluecrystalnet.com
prensa@bluecrystalnet.com

Director

Eduardo Sanz
eduardo.sanz@bluecrystalnet.com

Redacción

Perla Rodríguez Roncancio

Comunicación y publicidad

Joaquín Vicén (676.098.041)
joaquin.vicen@bluecrystalnet.com

Diseño y maquetación

Prados, Rodríguez y Asociados, S.L
Jesús Prados
jprados@p-ra.com

©BlueCrystalNET & ©Carsmarobe

Queda prohibida la reproducción total o parcial de las informaciones aparecidas en esta publicación, su tratamiento informático o electrónico y la transmisión o difusión por cualquier medio y en cualquier soporte sin el permiso previo del titular(es) del Copyright.

Esta revista no se responsabiliza ni se identifica necesariamente con las opiniones y artículos de sus colaboradores recogidas en la publicación, ni con los mensajes publicitarios de las empresas anunciantes.

Déposito Legal: M-23308-2015

TODO MAROBE

Albert Miralles, mejor técnico Motortec 2017
Las chicas Marobe con la marea rosa 4-5



EDITORIAL
Un salto al 2030 7

AUTOMOCIÓN

Hyundai Fuel Cell Concept 8



EN PORTADA

Nuevo ferrari 812superfast
El más potente y rápido 10



NOTICIAS

Volkswagen e-Golf 16
Nuevo KIA Picanto 18



TALLER MAROBE

Nueva serie de Cursos temáticos



21

Bugatti Chiron, 1500 cv 26
Nuevo SUZUKI Swift 28



TECNOLOGÍA

Impresión 3D Volkswagen clasic parts 33



BIENESTAR Y SALUD

En menos de 150 años, la edad máxima ha ascendido casi una década 36



El bullying en los jóvenes
Un problema tan generalizado cómo latente 40



Los adultos capaces de conservar su idioma meterno 42

7 alimentos para prevenir alérgias 46

4 destinos en España 48

ISLANDIA, para este verano 52

Y mucho más





Manuel Sánchez hizo entrega del premio a Albert Miralles (izq.)

Albert Miralles, Mejor Técnico Motortec 2017

El Mejor Técnico Motortec 2017 tiene nombre propio: Albert Miralles Vilamau. El leridano demostró ante la atenta mirada de Motortec que no tiene rival, proclamándose así como el primer técnico en lograr este reconocimiento.

El certamen, organizado por **Motortec Automechanika Madrid** y **Carsmarobe**, tuvo lugar el 16 de marzo en el Taller Virtual de Motortec, quinta feria con más importancia dentro de los brazos de la imponente Automechanika.

Tras superar dos primeras fases eliminatorias, una prueba tipo test y una de manejo de documentación técnica, los seis finalistas se enfrentaron, por parejas, a averías provocadas por el equipo técnico Carsmarobe en dos Volkswagen Golf, uno motor diésel y otro gasolina. En la prueba final, se evaluaba el adecuado proceso de diagnóstico así como la resolución de la propia avería.

Manuel Rocha Rodríguez, de Taller Migal en Vigo, logró el tercer puesto en la competición, consiguiendo un Juego de Puntas 911.2008 KSTools, una Asistencia Técnica **Carsmarobe**, una Formación Online Carsmarobe y una suscripción anual a la revista Talleres en Comunicación.

Andrés Romeral Cuenca, empleado en un servicio oficial Fiat madrileño, demostró que los técnicos marquisistas también pueden ser expertos multimarca. En su caso, con se hizo con el segundo puesto y un lote de premios valorado en más de 2.000€, que incluía un Kit de Falsos Actuadores Common Rail YDT 732 Delphi, una Caja de Herramientas 917.0779 KSTools y una suscripción anual a la revista Talleres en Comunicación.

Finalmente, **Albert Miralles Vilamau**, de Tallers Albert en Lleida, Bosch Car Service, se alzó como Mejor Técnico Motortec, con la ayuda del concursante **Jorge**

Ramírez Casado, quien recibió por su participación y apoyo en la final una Licencia Anual a GT Motive Estimate. Por su parte, Albert Miralles subió al podio con cerca de 3.000€ en premios, incluyendo un Equipo de Diagnóstico Multimarca DS150E New VCI de Delphi, una Caja de Herramientas "taller móvil" 918.0200 de KSTools y una suscripción anual a la revista Talleres en Comunicación.

El directo y un numeroso público no fueron suficiente para amedrentar a los tres ganadores, que mantuvieron la calma y profesionalidad durante los 15 minutos de los que dispusieron para completar la fase final.

El sector técnico español ha demostrado en este **I Concurso Mejor Técnico Motortec** que está preparado para el futuro y las nuevas tecnologías, pues más de un 84% de los participantes superó con nota la primera prueba teórica del certamen. En la segunda fase, la cifra aumentó al 88% de aprobados, aunque tan sólo los 6 mejores pudieron acceder a la gran final.

Cabe destacar que, a su vez, los finalistas obtuvieron sobresalientes resultados en las dos primeras fases, encontrándose entre las mejores calificaciones del test inicial y la interpretación de información técnica.

Carsmarobe emitió el evento en directo por Facebook Live, retransmisión que puede vislumbrarse en su red social. Dado el éxito de la convocatoria y sus resultados, la empresa mostoleña ya se plantea organizar futuras convocatorias, de la mano de Motortec Automechanika Madrid e Ifema, para buscar y reconocer a los Mejores Técnicos del país. **Mm**



los seis finalistas se enfrentaron, por parejas, a averías provocadas por el equipo técnico Carsmarobe en dos Volkswagen Golf, uno motor diésel y otro gasolina.

Las chicas Marobe con la marea rosa

Un año más las compañeras de **Carsmarobe**, Almudena García, Responsable de Formación, y Paula Aldea, Responsable de Marketing, Comunicación y Ventas, han participado en la popular **Carrera de la Mujer**. El pasado domingo 7 de mayo, y coincidiendo con el Día de la Madre, se unieron a las 33.000 mujeres que esta última edición han teñido de rosa las calles madrileñas.

Desde Argüelles hasta el Parque del Oeste, pasando por Plaza de España, Gran Vía, Sol, Plaza de Oriente o la calle Ferraz. Carsmarobe, con su representación femenina, ha batido las marcas que ya hicieran en 2016, clasificándose entre las primeras centenas de participantes.

El ambiente festivo estuvo acompañado en esta ocasión por un espléndido sol y ramos de flores con los que padres, maridos e hijos aguardaban la llegada a meta de sus familiares participantes en conmemoración al Día de la Madre.



“Cada año me gusta más la experiencia. Además, esta vez el tiempo ha sido más permisivo que en 2016 y eso siempre ayuda a correr con más alegría” declara Almudena García. Su compañera Paula está de acuerdo “es una carrera muy especial. Me fascina el empeño de las corredoras, pero más aún si cabe el cariño con el que familiares, amigos, espontáneos y turistas animan y apoyan a las corredoras”. **Mm**

Carsmarobe da pistoletazo a la formación subvencionada para profesionales del metal

Formarse es clave para continuar en el mercado actual, sea cual sea el sector. Con más importancia si cabe en el mundo de la automoción, donde los sistemas y las tecnologías avanzan a pasos agigantados.

Conocedores de ello, en **Carsmarobe** comienza el próximo mes de julio el **Plan de formación subvencionada por la Comunidad de Madrid**, destinado a trabajadores del sector del metal que busquen ampliar sus conocimientos para enfrentarse al presente y futuro de la automoción con profesionalidad y destreza.

Dos convocatorias, con una duración de **30 horas** cada una de ellas, que tratarán temas tan candentes como el análisis de gases, gasolina y diésel (sistemas anticontaminación y sobrealimentación). Con una duración de 8 tardes, de 17 a 20:40h (lunes a jueves).

La primera de ellas tendrá lugar los días 12 al 22 de junio, y la segunda del 19 al 26 del mismo mes.

El plazo de inscripciones finalizará el próximo 26 de mayo o hasta agotar plazas. Para ello, sólo será necesario cumplimentar el anexo adjunto y enviarlo a formacion@carsmarobe.com junto con la fotocopia del DNI del participante, tarjeta de la seguridad social y cabecera de la nómina (o recibo de autónomo) del mes anterior al del inicio del curso.



Las formaciones, subvencionadas por la **Consejería de Economía, Empleo y Hacienda**, y por el **Servicio Público de Empleo Estatal**, tratarán contenidos de actualidad como el funcionamiento de los métodos

de reducción de los gases contaminantes, la diagnosis de averías de los elementos de reducción de gases, comprobación y diagnosis en los elementos de reducción posterior a la cámara de combustión (sonda Lambda, catalizador, FAP, DPF, SRC), funcionamiento de compresores volumétricos, reparación de averías comunes, etc.

Más información en el **916 455 215** o en formacion@carsmarobe.com **Mm**

Especialistas en filtración y térmico



imprefil



Distribuidor de:



imprefil@imprefil.com • www.imprefil.com • Tienda online: e-imprefil



CENTRAL:
IMPREFIL
Avenida Artesanos, 38 • 28740 Tres Cantos (MADRID)
Tel. 902 180 726 - 918 031 119 • Fax 918 034 756

Delegación Cataluña:
IBARFIL, S.L.
C/ Escultor Ordoñez, 164 • 08016 BARCELONA
Tel. 902 180 398 - 933 532 620 • Fax 933 594 265

Un salto al 2030

Hace poco leí que en 2021 llegarán al mercado los primeros automóviles con piloto automático completo. Es decir, que en 4 años podremos dejar de ser conductores para convertirnos en meros pasajeros, y dedicar el tiempo del viaje a leer, ver películas, chatear o incluso dormir. Me cuesta imaginar semejante panorama. Aunque bien es cierto que hasta 2030 no se prevé un parque generalmente autopilotado, inevitablemente me pregunto cómo será la movilidad del futuro.

¿Sobrevivirá el vehículo particular a este cambio? Imagino que sí. Lo cierto es que, aunque el concepto de conducción se asemeje más a la del transporte público (a fin de cuentas, si dejamos el pilotaje “en manos” ajenas, somos prácticamente pasajeros, salvando las distancias, de un taxi, autobús o vagón).

¿Y el tráfico? Si no reducimos los vehículos particulares, parece complicado que el tráfico se aligere. Pero, no obstante, esta tecnología de última generación bien podría influir positivamente en el flujo de vehículos (detectando atascos y evitándolos por vías alternativas, por ejemplo). Y, por ende, disminuir la contaminación. Además, si sumamos el concepto del eléctrico a este panorama, parece incluso que estamos a tiempo de salvar nuestro planeta, a día de hoy prácticamente condenado.

Aquí es donde paro a pensar seriamente en estos nuevos conceptos. Donde lucho contra mi escepticismo y me auto convencí de que más pronto que tarde veré taxis robot, sin conductor, recogiendo pasajeros en las concurridas vías madrileñas.

Pero ¿Qué pasará con los talleres? No es difícil de adivinar: aquellos que trabajen mano a mano con el futuro, saldrán airosos de unos cambios que amenazan con dar un vuelco al mercado de la automoción. Quienes no busquen apoyo en la formación y no investiguen los nuevos derroteros de su negocio y el parque móvil, se verán condenado a clausurar su etapa como técnicos de automoción. Y es que, sea cual sea el panorama en el que nos movamos, lo cierto es que los vehículos son sistemas complejos que transportan vidas reales. Y, como tal, requieren y merecen toda la atención de los profesionales que los manipulan, que deberán actualizar y ampliar sus conocimientos apoyados en un buen plan formativo diseñado por manos expertas, como las de **Carsmarobe**.



■ Manuel Sánchez,
Gerente de Carsmarobe



Vehículo experimental Mercedes-Benz
F 015 Luxury in Motion de conducción
autónoma

Hyundai Motor presenta el Fuel Cell Concept



de Nueva Generación en el Salón del Automóvil de Ginebra

La última tecnología de pilas de combustible de hidrógeno ofrece grandes avances en potencia y eficiencia

Hyundai Motor ha presentado el futurista FE Fuel Cell Concept, que señala a la nueva generación de vehículos impulsados por hidrógeno. Considerada un líder mundial en el transporte con hidrógeno, la empresa ha reafirmado su compromiso con el desarrollo de vehículos de pilas de combustible en el **Salón del Automóvil 2017 de Ginebra**.

El FE Fuel Cell Concept representa el siguiente paso de Hyundai Motor para lograr su ambición principal: crear una sociedad de energía del hidrógeno con cero emisiones.

A principios de 2017, en el Foro Económico Mundial de Davos, Hyundai Motor Company se unió a la presentación del Consejo del Hidrógeno, una iniciativa a nivel mundial para promocionar el desarrollo y la comercialización de vehículos de pilas de combustible como alternativa a los vehículos de combustible fósil.

El FE Fuel Cell Concept continúa con el compromiso de Hyundai Motor de desarrollar vehículos de pilas de combustible y forma parte del programa de vehículos ecológicos de la empresa, que introducirá 14 o más modelos nuevos

de vehículos respetuosos con el medio ambiente hasta 2020.

El nombre de este prototipo, FE, significa Future Eco, con el fin de reflejar las nuevas e innovadoras tecnologías que complementan el carácter ecológico del vehículo: un reconocimiento a su fuente de combustible única.

El FE Concept muestra la cuarta generación de tecnología de pilas de combustible de hidrógeno de Hyundai Motor, una evolución conseguida gracias a los programas de investigación, desarrollo y evaluación en conducción real en todo el mundo.

Mercedes-Benz y NVIDIA Inteligencia Artificial en Automoción

La comunicación del lanzamiento del nuevo producto se produjo en el CES 2017 por Jen-Hsun, fundador y CEO de NVIDIA, y Sajjad Khan, Vicepresidente de Movilidad y Vehículos digitales de Mercedes Benz, y es un paso más de NVIDIA en el desarrollo de la IA aplicada a diferentes sectores.



Jen-Hsun explicaba que *“la colaboración comenzó hace tres años. Nuestros equipos se conocieron y hubo una química instantánea porque compartimos una visión en común respecto a cómo la Inteligencia Artificial va a cambiar la experiencia de conducir y a hacerla mucho más agradable”*. Jen-Hsun continuaba, *“en este momento, es evidente que la IA va a ser el futuro de la informática”*.

boración orientada al aprendizaje de la Inteligencia Artificial. En palabras de Jen-Hsun, *“la innovación de ruptura que sucedió hace unos años con el concepto de aprendizaje profundo, ha revolucionado completamente el mundo de la informática”*.

Por su parte, Sajjad Khan daba la exclusiva: *“estoy muy orgulloso porque dentro de 12 meses vamos a lanzar un producto en colaboración con NVIDIA”*. Ambas compañías han realizado un proceso de cola

Por último, el CEO de NVIDIA incidía en cómo Mercedes-Benz y NVIDIA tienen una visión acerca de la Inteligencia Artificial en los vehículos muy similar, y que dicha Inteligencia Artificial, será uno de los elementos clave que revolucionará el mundo de los vehículos. **Mm**



En comparación con el sistema actual utilizado en el Tucson ix35 Fuel Cell, la nueva tecnología resulta un 20% más ligera y consigue un 10% más de eficiencia. Además, la densidad de potencia de la batería de pilas de combustible es un 30% mayor, lo que aumenta notablemente la autonomía del vehículo.

El nuevo prototipo es un vehículo atractivo e innovador, también muy capaz. El vehículo está diseñado para conducir más de 800 kilómetros entre cada repostaje, teniendo en cuenta las limitadas infraestructuras de hidrógeno actuales. **Mm**

NVIDIA con Audi para desarrollar el coche más avanzado del mundo en 2020

NVIDIA y Audi, siguiendo con su acuerdo de colaboración de más de una década

La primera fase de esta nueva colaboración se centra en NVIDIA DRIVE™ PX, una plataforma AI para automóviles autodirigidos, que utiliza redes neuronales AI entrenadas para entender el entorno y determinar un camino seguro hacia adelante. **Mm**



EN PORTADA



Nuevo Ferrari

812 SUPERFAST

El más potente y rápido



El primer y más complicado desafío que Ferrari tiene siempre que afrontar cuando decide desarrollar un nuevo modelo es llegar aun más lejos que los logros ya obtenidos



fast

Este reto se hace aún más duro cuando la tarea implica diseñar un nuevo motor de 12 cilindros, la unidad de potencia que alumbró el nacimiento de la gloriosa historia del Cavallino Rampante hace 70 años en 1947.



En esta ocasión, la minuciosa investigación y desarrollo que realiza siempre Ferrari volcando en ingeniería todo su know-how adquirido en pista ha dado lugar al 812 Superfast, diseñado para ofrecer a sus conductores tanto prestaciones inigualables como una experiencia de conducción más excepcional y satisfactoria posible.

Impulsado por sus 800 cv, 60 más que el F12berlinetta, el 812 Superfast es el Ferrari de carretera más potente y rápido jamás construido (con la excepción, por supuesto, de las series especiales limitadas de 12 cilindros con motor central trasero). El 812 Superfast abre una nueva era en la historia de los Ferrari de 12 cilindros, y lo hace tomando como base el valioso legado del F12berlinetta y F12tdf.

Para exprimir al máximo esta inmensa potencia y garantizar la perfecta distribución de pesos, el coche aprovecha una estructura transeje altamente evolucionada que se acopla al motor central delantero con transmisión trasera.

Es también el primer Ferrari equipado con EPS (Electric Power Steering).

Potencia de salida record de 800 cv a 8.500 rev/min

En la fase de desarrollo, los ingenieros de Ferrari se marcaron el objetivo de superar la potencia específica de salida del motor V12 del F12berlinetta. Para lograrlo,

decidieron concentrar sus esfuerzos principalmente en optimizar el sistema de admisión y la eficiencia en la combustión con el objetivo de incrementar la cilindrada del motor de 6,2 a 6,5 litros.

Estas mejoras han incrementado la cantidad máxima de aire que puede admitir el motor, y por tanto su potencia de salida, a la vez que disparan su eficiencia.

El proceso de desarrollo ha dado como resultado una potencia máxima de salida de 800 cv a 8.500 rpm, un nuevo hito para la gama Ferrari, junto con un ratio de potencia específico de 123 cv/l, una cifra sin precedente en un coche de serie con motor delantero.

Aerodinámica

El diseño aerodinámico del 812 Superfast es parte del compromiso continuo de Ferrari en mejorar constantemente el rendimiento de cada uno de sus nuevos modelos, tanto en términos de velocidad como en dinámica del vehículo, para asegurar una experiencia de conducción inigualable. Las líneas de su desarrollo se centraron en conseguir unas cifras excepcionalmente altas en eficiencia aerodinámica incrementando en profundidad su carga aerodinámica lo que influye directamente en la estabilidad del coche, sin incrementar la resistencia, pues de lo contrario se vería afectado negativamente el consumo de combustible a la máxima velocidad.



Visto en silueta, el 812 Superfast es un elegante Coupe fastback.



Motor

El par máximo es de 718 Nm a 7.000 rpm, otro hito excepcional para un motor atmosférico Ferrari de serie. Un excepcional 80% de su par máximo está disponible desde tan sólo 3.500 rpm, mejorando tanto su flexibilidad como respuesta a bajas revoluciones.

La forma de la curva de potencia, que sube constantemente todo el ciclo hasta un máximo de 8.500 rpm, y la rapidez con la que la velocidad del motor aumenta gracias a una baja inercia, permiten experimentar a sus ocupantes una aceleración y potencia sin límites.



Los frenos Brembo Extreme Design, previamente equipados en el LaFerrari, son los más eficientes jamás desarrollados por Ferrari. En combinación con un ABS de Alto Rendimiento del ESP Premium 9.0, el rendimiento de la frenada desde 100 km/h se ha visto mejorado en un 5,8% en comparación con el F12berlinetta.

Diseño Exterior Potencia y agresividad

Diseñado por el Ferrari Styling Centre (Centro de Estilo Ferrari), el Nuevo 812 Superfast redefine el lenguaje formal en cuanto proporciones de un V12 Ferrari con motor delantero, sin alterar sus dimensiones exteriores o su espacio interior y confort.





Un diseño en dos bloques con una aleta trasera reminiscencia del glorioso 365 GTB4 (Daytona) de 1969, visualmente bajando hasta un agresivo spoiler trasero diseñado para garantizar la carga aerodinámica. El envuelto diseño de los laterales visualmente acortan su trasera y destaca por sus inclinadas líneas de trazo y sus impresionantemente musculares pasos de rueda que transmiten al 812 Superfast una imagen de potencia y agresividad.

Diseño Interior

Volúmenes ligeros compactos

La cabina ha sido radicalmente rediseñada para transmitir su carácter marcadamente deportivo. Volúmenes ligeros y compactos recorren los contornos de las estructuras interiores hasta el punto de que las terminaciones pueden verse en determinadas áreas.

Estas superficies extra tensas han sido deliberadamente superpuestas y expuestas para crear espacios con

812superfast



el objetivo de que los elementos principales parezcan que floten. El efecto del conjunto es una impronta racing mimada en todos sus detalles junto con una fina elegancia que nunca se siente fuera de lugar.

El salpicadero horizontal enlaza con fluidez en torno a las orificios centrales de ventilación para otorgar un estilo donde supremamente destacan sus líneas sofisticadas y esculturales con clara inspiración en la cabina del Ferrari.

Los asientos siguen un lenguaje de diseño en diapason y aprovechan su amplitud para crear una interacción entre huecos y elementos convirtiendo a asiento y respaldo en elementos primordiales.

El volante, sus controles y los grupos de mandos a ambos lados, junto con el juego de volúmenes y contraste de materiales, combinan para crear una cabina extrema en la cual cada uno de los distintos elementos se encuentran orientados al conductor como eje principal en torno a quien los volúmenes se curvan para enfatizar su papel. **Mm**





No Diagnostiques en Vano

ASISTENCIA TÉCNICA DEL AUTOMÓVIL

»» TIENDA

La mayoría de las devoluciones en garantía son consecuencia de un mal diagnóstico o instalación de la pieza. Carsmarobe entra antes del desmontaje para ayudarte a evitar la garantía comercial, ahorrándote tiempo y dinero.



Carsmarobe

Formación y Asistencia Técnica

TALLER ««

Incrementa la rentabilidad de tu negocio gracias a la Asistencia Técnica Telefónica de Carsmarobe. Un servicio que da soluciones reales a las necesidades (averías, mantenimientos...) del día a día del taller.

C/Mercurio, 1, Pol. Ind. La Fuensanta 28936 Móstoles (Madrid)
Tel. 91 645 52 15 Email: empresas@carsmarobe.com Web: www.carsmarobe.es

Volkswagen e-Golf



El nuevo e-Golf ofrece hasta 300 kilómetros de autonomía y completa la oferta eléctrica de la marca junto al e-up! 100% eléctrico y los híbridos enchufables Golf GTE y Passat GTE





El Golf es el icono de la marca, del que se han vendido más de 33 millones de unidades en sus más de 40 años de historia y sus 7 generaciones.

La reciente actualización del Golf incorpora un nuevo e-Golf que aumenta la autonomía hasta 300km, incrementa notablemente la potencia de su motor eléctrico de 115 CV a 136 CV y la velocidad máxima de 140 a 150 km/h. Al mismo tiempo, el vehículo ha duplicado la potencia máxima de carga en Corrientes Alternas (CA), pasando de 3,6 kW a 7,2 kW. Gracias a este incremento, el nuevo e-Golf puede garantizar el 100% de la carga de su batería en aproximadamente 5 horas y 20 minutos en un cargador de 7,2kW.

El e-Golf incorpora de serie el sistema de infoentretenimiento

Discover Pro 9,2" con control gestual, el Volkswagen Digital Cockpit, el Control de Crucero Adaptativo (ACC), Faros LED con luz diurna en "C" y Car-Net con su oferta completa: App-Connect, Guide&Inform, Security&Service y e-Remote.

En cuanto a la seguridad del conductor y de los pasajeros, Volkswagen ha incorporado en el Golf una amplia gama de sistemas de asistencia a la conducción, como la función Front Assist, que permite detectar peatones en la calzada; el nuevo asistente en atascos, que permite una conducción semiautónoma a velocidades de hasta 60 km/h; y el Emergency Assist, que detiene el Golf en caso de emergencia.

La marca Volkswagen quiere que su volumen anual de ventas de vehículos eléctricos en todo el mundo alcance el millón de unidades a partir de 2025. Volkswagen reafirma esta apuesta por la electromovilidad con los recientes estrenos, en los principales salones del automóvil del mundo, de su familia I.D. compuesta por modelos 100% eléctricos construidos sobre la nueva plataforma MEB.

El Volkswagen I.D. presentado en París, es el primer compacto de Volkswagen fabricado en base a la nueva Plataforma Modular de Propulsión Eléctrica (MEB) que llegará al mercado en 2020. Un modelo compacto de cero emisiones con potencial de bestseller y que marca una nueva era para Volkswagen. El prototipo es un polivalente compacto que, con su gran autonomía eléctrica y un precio similar al de los turismos actuales más potentes y mejor equipados, democratizará la movilidad «cero emisiones». **Mm**



En el salón de Detroit Volkswagen presentó al hermano mayor del I.D., el I.D. BUZZ. Un monovolumen 100% eléctrico, de 8 plazas, tracción total y una autonomía de hasta 600 kms que se convertirá en el monovolumen del futuro.



Nuevo KIA Picanto

Mayor calidad
tecnología y
versatilidad



Nuevo y atrevido diseño exterior, habitáculo con pantalla táctil "flotante", habitáculo más amplio y silencioso, con una de las mejores espacios de maletero de su categoría y un bastidor más resistente y seguridad mejorada, que incluye frenada de emergencia autónoma



Ahora en su tercera generación, el nuevo Kia Picanto trae al segmento a un carácter más joven y enérgico. Con un diseño nuevo y decidido, un interior de gran calidad y la más avanzada tecnología, este modelo también ofrece a los clientes un mayor potencial de personalización y promete ser uno de los más versátiles de su categoría.

Para impulsar al nuevo Picanto hay una gama de tres motores de gasolina, incluido un nuevo 1,0 l turboalimentado con inyección directa de gasolina (T-GDI). Cuando esté a la venta en el cuarto trimestre de 2017, este motor T-GDI será el más potente que se ha ofrecido para un Picanto y el primero con un motor de gasolina turboalimentado.

Según Michael Cole, Director de Operaciones de Kia Motors Europa, *“El Picanto es uno de los modelos más vendidos de Kia en todo el mundo y tiene una base de clientes particularmente importante aquí en Europa”*.

Diseño exterior

El nuevo Picanto ha sido concebido en los centros de diseño de Kia en Namyang (Corea) y Fráncfort (Alemania), que han colaborado para darle una imagen joven y llena de energía.

Con la misión de producir un coche urbano innovador, audaz y con una imagen divertida, los diseñadores han alcanzado este objetivo y le han dado al nuevo Picanto una estampa más resuelta y líneas más atrevidas.

Con una batalla extendida hasta 2.400 mm (un aumento de 15 mm), las ruedas quedan desplazadas hacia los extremos y el voladizo delantero se ha acortado 25 mm, lo que le confiere el aspecto de estar más asentado sobre la carretera. Unas fuertes líneas rectas horizontales recorren el contorno del coche, resaltando la parrilla “tiger-nose” y los grupos ópticos envolventes de



forma angular. Las líneas verticales que enmarcan las tomas de aire laterales y una parrilla más baja dotan al Picanto de una imagen más segura.

De perfil, el nuevo Picanto se caracteriza por unas líneas distintivas que corren junto a los estribos, los hombros y alrededor de los pasos de rueda. Aunque el nuevo Picanto no es más largo que el anterior (mide 3.595 mm), cada uno de estos elementos contribuyen a crear una presencia en la carretera que inspira más confianza y que tensionan visualmente al coche para dar una mayor sensación de estabilidad de marcha.

El nuevo modelo adopta el amplio pilar C de Kia, menos inclinado que en la anterior generación. Este elemento combina con un voladizo trasero 10 mm más largo (hasta 520 mm) para dotar al coche de una presencia más segura.

El exterior del Picanto está complementado con unos nuevos grupos ópticos con intermitentes y luces diurnas de LED





El nuevo Picanto proporciona a los ocupantes más espacio para la cabeza y para las piernas que los rivales más vendidos del segmento A

El nuevo Picanto ofrecerá a sus clientes en España unas posibilidades de personalización aún mayores que antes, con una gama de 7 acabados de pintura, diseñados para que el coche destaque. Entre los nuevos colores disponibles están los metalizados “Shiny Red”, “Aurora Black”, “Pop Orange”, “Sparkling Silver” y “Celestial Blue”. El Picanto está equipado de serie con llantas de acero 14 pulgadas; los clientes pueden elegir opcionalmente entre dos diseños de llantas de aluminio de 14 ó 15 pulgadas.

Por primera vez, Kia ofrecerá el Picanto en la versión GT-Line, inspirada en la imagen deportiva de los modelos de altas prestaciones GT de la compañía. En la versión GT-Line, el exterior del nuevo Picanto está realizado por remates de color rojo, plata y negro en la parrilla, las tomas de aire laterales, los estribos y el paragolpes trasero, así como por una doble salida de escape cromada.

Diseño interior

Los diseñadores de Kia han creado un habitáculo aún más moderno y refinado que en la generación anterior, con nuevos materiales y una disposición que ofrecen una gran sensación de calidad. El diseño predominantemente horizontal añade más anchura visual al interior y resalta el aumento de sus dimensiones.

La disposición del salpicadero ahora está más alineada hacia el centro, con una pantalla táctil “flotante” como HMI (interfaz hombre-máquina), situada en

el corazón de la consola central. Esta pantalla lleva muchos de los controles del coche más cerca de la línea de visión del conductor. Una tira con efecto de cromo satinado recorre el salpicadero para darle una sensación de mayor calidad, mientras que unas salidas de ventilación grandes y verticales enmarcan la parte frontal del habitáculo.

Funcionalidad y dimensiones

El nuevo Picanto ofrecerá a los clientes una de las distribuciones del espacio más eficiente de su categoría, con una versatilidad máxima, producto de su amplio habitáculo y del generoso volumen de su maletero.

El Picanto responde a la creciente tendencia hacia modelos de cinco puertas en el segmento A por lo que Kia no ofrecerá una versión de tres puertas en la tercera generación de este modelo. Maximizando la funcionalidad, el nuevo modelo no es mayor que el anterior: mide 1.485 mm de alto, 3.595 mm de largo y 1.595 mm de ancho. La nueva plataforma destaca por una batalla y un voladizo trasero más largos, lo que se traduce en más espacio para el habitáculo y el maletero. El voladizo delantero es 15 mm más corto, hasta 675 mm.

El nuevo Picanto proporciona a los ocupantes más espacio para la cabeza y para las piernas que los rivales más vendidos del segmento A, con un borde de entrada más bajo que facilita el acceso y la salida del vehículo. La base del salpicadero se ha movido 15 mm hacia arriba para dar más espacio a las rodillas en las plazas delanteras. **Mm**



TALLER MAROBE

EGR, SCR FAP, VTG EBS... ?

¿Sabes que significa EGR, SCR, FAP, VTG, EBS?, ¿Por qué motivo todos los turbos nuevos que monto se averían a los pocos kilómetros, ¿Dónde va el MAF en un vehículo?, ¿Tras cambiar la pieza tengo que hacer algo con la máquina de diagnosis?... Si tu trabajo guarda relación con el automóvil y te has hecho alguna vez estas preguntas o has tenido que responder las mismas sin saber muy bien cómo enfocarlas, entonces este curso es para ti. A lo largo de los siguientes capítulos aprenderemos todo lo necesario y más para enfrentarte a las mismas.

Presentación

Mundo Marobe presenta ocho nuevos cursos dirigidos tanto a profesionales de la postventa como al público en general que quiere tener unos conocimientos básicos de mecánica del automóvil. No son necesarios conocimientos previos de mecánica para sacar provecho de estos materiales.

Los cursos se dividen en 4 materias (Mecánica, Electricidad, Inyección, Anticontaminación), cada una de las cuales consta de 2 capítulos independientes entre sí.

En cada entrega aprenderemos qué son y cuál es el funcionamiento básico de los diversos componentes del automóvil, así como su ubicación, averías típicas y toda aquella información que debemos conocer para ser más eficientes el trabajo o para entender mejor la explicación de nuestro mecánico.



A lo largo del curso estudiaremos las siguientes materias:

MECANICA BÁSICA

- 1.- Mecánica del motor y la caja de cambios
- 2.- Mecánica de Frenos, suspensión, ruedas, e.t.c

INTRODUCCIÓN A LA ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL.

- 3.- Electricidad básica (Batería, motor de arranque y alternador)
- 4.- Electricidad y electrónica del automóvil

INTRODUCCIÓN A LA INYECCIÓN ELECTRÓNICA

- 5.- Sistemas de inyección Diésel
- 6.- Sistemas de inyección gasolina.

SISTEMAS ANTICONTAMINACIÓN:

- 7.- Sistemas anticontaminación Diésel.
- 8.- Sistemas anticontaminación Gasolina.



Pide información en:
www.carsmarobe.com
o en el **91 645 52 15**

EL FILTRO DE PARTICULAS

¿QUÉ ES Y COMO FUNCIONA?



Los **motores diesel**, aparte de los contaminantes gaseosos, también **emiten sólidos pulverulentos en sus gases de escape**, cuyo término genérico es el de partículas, que ha entrado asimismo en la discusión pública sobre las sustancias nocivas para la salud y para el medio ambiente. La generación de contaminantes, y especialmente de las emisiones de partículas de hollín, se ven influenciadas por el proceso de la combustión en el motor diesel. Este proceso depende de numerosos factores tanto del diseño como propios del combustible y de las condiciones atmosféricas. El origen de las partículas de hollín en el motor diesel está supeditado a las diferentes operaciones que caracterizan a la combustión en el motor diesel, como son la alimentación de aire, la inyección o la propagación de la combustión.

Para eliminar las partículas de hollín, además de las medidas **endomotorices** (optimización eficaz de la combustión) existen medidas **ectomotorices** (reducción por medio de un sistema de filtración en los gases de escape). Dentro de estas últimas están los **Filtros de Partículas con y sin aditivo**.



Taxi de Londres con cero emisiones probado en el frío Círculo Polar Ártico

En marcha ahora en la cuenca baja del Círculo Polar Ártico, el régimen para comprobar el rendimiento del vehículo en las condiciones más duras será más estricto en las próximas semanas con el taxi enfriado en una nevera gigante a -49°C .

Estos controles buscan garantizar que el vehículo siempre empezará, funcionará y disfrutará de batería eléctrica líder en su clase en las más duras temperaturas. La nueva gama extendida de taxi eléctrico también se someterá a pruebas de resistencia similar en ambientes de calor extremo antes de que se considere listo para la venta.

El director de calidad, **Wolfram Liedtke**, explicó: "Nuestro nuevo taxi está siendo desarrollado con dos principios fundamentales de ingeniería - calidad y resistencia, para satisfacer las necesidades del exigente ciclo de servicio del taxi. Pronto llevaremos el producto a la producción en serie en nuestra nueva fábrica en Ansty, cerca de Coventry.

Será, sin duda, el producto de la más alta calidad y resistencia en los 98 años de historia del taxi de Londres".

El programa de pruebas sirve también para comprobar la calidad de experiencia del conductor y pasajero en condiciones extremas. Esto significa comprobar que la calefacción de la cabina y la ventilación continúan con los más altos estándares - sin importar lo gélida u opresiva que sea la temperatura exterior.

También se comprueba la experiencia de conducción - con el impacto de agarre, maniobrabilidad y visibilidad probados al límite. Después lo ingenieros de LTC pueden realizar los ajustes para que pasajeros y conductores tengan la mejor y más cómoda experiencia, independientemente de las condiciones exteriores.

Steve McNamara, Secretario General de Licensed Taxi Drivers Association, comenta: "Este nuevo vehículo del Siglo XXI, limpio y moderno,

garantiza que los mejores taxistas del mundo tienen ahora la mejor herramienta para el trabajo."

El Consejero Delegado de London Taxi Company, Chris Gubbey, destaca: "Dado estos extremos de prueba - estamos demostrando que nuestro vehículo será un taxi para Londres y todo el mundo, competente, en casa y en cualquier ciudad."

LTC abrió su nueva planta el pasado día 22 de marzo de 2017 gracias a una inversión de 300 millones de libras de la compañía matriz Geely.

Mm

Fuente: London Taxi Company



Ver vídeo:

Lee el código QR para ver el vídeo en Vimeo

Bugatti Chiron



el coche más potente del mundo
1500 caballos

Con casi 1500 caballos de potencia y una velocidad de hasta 420 kilómetros por hora. La compañía ha tardado más de diez años en crear este supercoche

El Chiron es el sucesor del Veyron que salió en 2005. La nueva bestia de Bugatti es un coche que cuesta casi 3 millones de dólares e incorpora un motor de 16 cilindros en "W", lo que le permite ir tan rápido que incluso la compañía ha tenido que limitar su velocidad mediante software.

Cada pieza es una obra maestra de la ingeniería.

En su creación trabajaron ingenieros, diseñadores y expertos en aerodinámica y mecánica automotriz, quienes



formaron uno de los equipos más avanzados de ingeniería y diseño del mundo. Su proceso de fabricación es casi completamente artesanal, la fábrica nunca se apura en terminar un coche. Ensamblarlo tomará lo que deba tomar, y la mayoría de las piezas son acopladas a mano.

Sus responsables lo consideran una obra maestra, y un digno sucesor del Veyron. El Chiron será el único coche que Bugatti producirá durante la próxima década, por lo que si quieres uno es hora de comenzar a ahorrar. **Mm**

Elige al líder

No comprometas
tu viaje por una
mala elección en tu
bomba de agua



Pide tu bomba Dolz en
tu distribuidor habitual.

DOLZ

waterpumps **made with heart**



hoja
sintética
web



catálogo
con cruces
y fotos

descubre nuestra amplia gama en www.idolz.com

NUEVO SUZUKI Swift



*El Nuevo Swift ha llegado para darle un impulso a tu vida.
Más deportivo, con más carácter y sin límites*

El Nuevo Swift viene dotados de un parabrisas envolvente, una parrilla más agresiva y unos amplios faros verticales que derrochan deportividad. Las líneas laterales pronunciadas, junto con el rediseño del frontal, convierten al Nuevo Swift en un vehículo con carácter indiscutible que hará que no quiera dejar de conducir.

La belleza también está en el interior.

Cada detalle del Nuevo Swift hace disfrutar de un diseño deportivo y tecnológico. El panel de instrumentos combina tonos y colores que proporcionan un aspecto más dinámico a todo el conjunto y facilitan su lectura. En la parte central del panel, lleva incorporada una pantalla LCD color de 4.2" para ofrecerte toda la información gracias a la pantalla táctil de 7" multifunción con tecnología Bluetooth para realizar llamadas "manos libres" o escuchar música sin necesidad de cables. También dispone de cámara de visión trasera y por supuesto, puedes conectar tu smartphone. El climatizador automático

ayuda a mantener siempre la temperatura perfecta para que todos los ocupantes puedan disfrutar de un viaje lleno de comodidades. Además, el amplio maletero permite transportar todo lo necesario, jugando con las múltiples configuraciones de los asientos.

La alta seguridad del Nuevo Swift brinda una sensación excitante a la vez que ofrece rapidez de respuesta. La combinación de una cámara monocular y un sensor láser (Dual Sensor Brake Support) asiste detectando vehículos y peatones a tiempo para realizar una frenada segura (Control predictivo de frenada). El resto de sistemas ayudan a mantenerse en el carril (Alerta de cambio de carril, Alerta antifatiga) e, incluso, el Asistente de luces de largo alcance cambia automáticamente entre las luces de carretera y las de cruce si detecta vehículos a alrededor.

Además, el Control de velocidad adaptativo que ayuda a mantener la distancia de seguridad previamente establecida. **Mm**



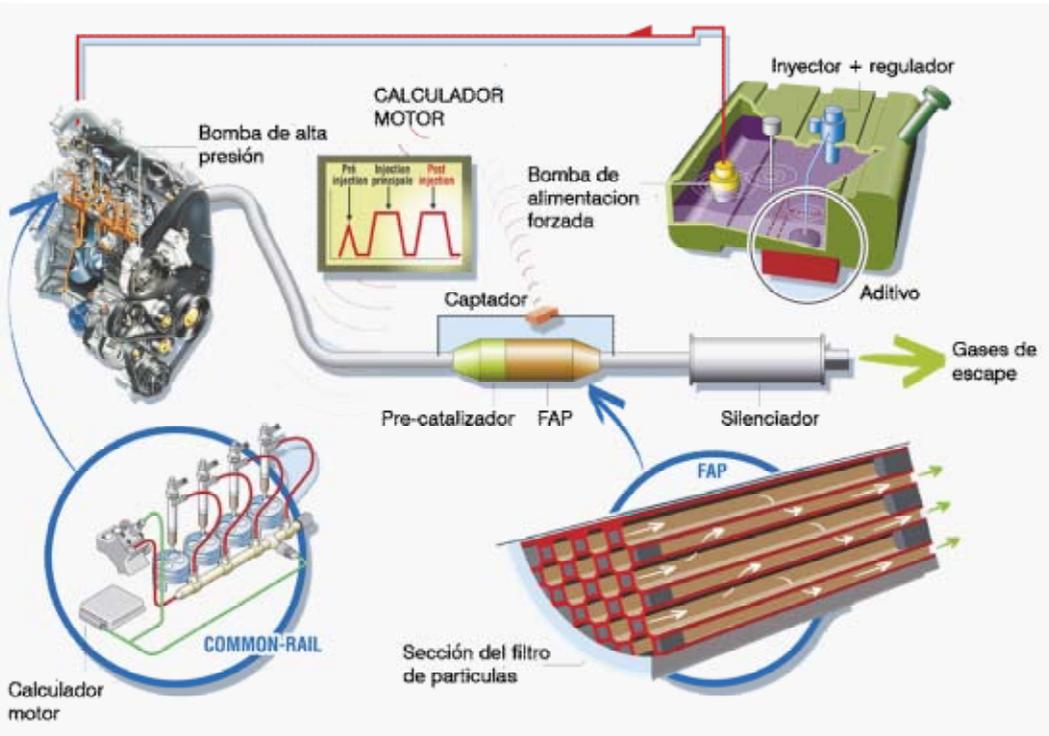
FILTRO DE PARTICULAS CON ADITIVO



Este sistema se implanta en vehículos con el filtro de partículas alejado del motor. Debido al largo recorrido de los gases escape entre el motor y el filtro de partículas, **la temperatura de encendido necesaria para la combustión de las partículas sólo se puede alcanzar agregando un aditivo.**

El filtro se monta detrás del catalizador de oxidación. Se encarga de retener por filtración las partículas de hollín que van contenidas en los gases de escape del motor para una vez se alcanzas las condiciones adecuadas de funcionamiento realizar una regeneración del filtro tras el cual este quedará preparado para acumular las partículas que se generen durante el funcionamiento del motor.





Para iniciar el proceso de regeneración en el filtro se procede a elevar la temperatura de los gases de escape a base de una gestión específica del motor. **Si se efectúan siempre solamente recorridos de trayectos breves no resulta posible elevar la temperatura de los gases de escape en la medida necesaria.** La regeneración no se puede llevar a cabo con el éxito deseado.

Las regeneraciones ulteriores que se efectúan entonces estando el filtro excesivamente saturado pueden provocar temperaturas excesivas al quemar el hollín y dañar el filtro de partículas. O bien puede suceder que el filtro se obstruya por cargas excesivas.

Este bloqueo del filtro puede conducir a que el motor se detenga. Para evitar estos casos, a partir de un determinado límite de saturación del filtro o a partir de un número definido de ciclos de regeneración fracasados se procede a activar en el cuadro de instrumentos el testigo luminoso para el filtro de partículas.



Los sistemas FAP con aditivo requieren de mantenimiento.

La capacidad del depósito de aditivo está prevista de modo que la cantidad de llenado sea suficiente para cubrir un consumo medio de combustible equivalente a un recorrido de 120.000 km. Si el consumo de combustible supera la media calculada, el sistema indica al conductor la necesidad de acudir al taller a partir de una cantidad residual de aditivo de 0,3 litros, a base de encenderse el testigo de precalentamiento y aparecer un texto de avería en la pantalla del cuadro de instrumentos.

El aditivo se mantiene químicamente estable durante un intervalo de 4 años, incluso en condiciones climatológicas extremas. Al cabo de 4 años, 120.000 km o a partir del momento en que aparece el aviso en el cuadro de instrumentos es precisa una intervención de servicio consistente la aspiración de la cantidad residual y el llenado del depósito de aditivo.

A la hora de rellenar o sustituir el aditivo es necesario tener en cuenta que existen varios tipos de aditivo por lo que deberemos asegurarnos de emplear el aditivo correspondiente.



A la hora de sustituir o rellenar el aditivo hay que tener en cuenta que:

- El aditivo DPX42 no se puede mezclar con ningún otro aditivo.
- El aditivo EOLYS 176 se puede mezclar con los aditivos EOLYS POWERFLEX y INFINEUM F7995.
- Los aditivos EOLYS POWERFLEX y INFINEUM F7995 no se pueden mezclar entre ellos.





SOLUCIONES A LAS AVERIAS MÁS FRECUENTES

1) Falta de aditivo en aquellos sistemas que requieren el empleo del mismo.

Rellenaremos con el aditivo correspondiente el depósito o sustituiremos la bolsa que contiene el mismo. Es necesario realizar una puesta a cero con un equipo de diagnóstico tras realizar esta operación

2) Deterioro del filtro debido al empleo de aceites de motor no adecuados.

Sustituiremos el filtro por uno nuevo y emplearemos un aceite motor que contemple las características exigidas por el fabricante.

3) Encendido frecuente del testigo avisando que es necesaria realizar la regeneración.

Este problema suele producirse debido a que el conductor realizar trayectos cortos por ciudad no llegando a alcanzar las condiciones idóneas para la regeneración del filtro. Como primera medida para solucionar este problema realizaremos un trayecto por manteniendo una velocidad entre 80 y 100km/h en 4 velocidad. Si el problema sigue sin solucionarse deberá determinarse en el taller si es necesario sustituir el filtro o es suficiente realizando una regeneración forzada con equipo de diagnóstico.





La impresión 3D llega a Volkswagen Classic Parts

Un nuevo proyecto piloto explora la producción de algunas piezas con impresión 3D. Esta tecnología ofrece amplias posibilidades a la producción de piezas de recambio

Por distintas razones, los proveedores originales de piezas de recambios para vehículos clásicos han abandonado la producción de componentes. Esta situación, pronto puede ser superada gracias a las nuevas tecnologías.

“Especialmente para pequeñas cantidades, la impresión en 3D abre un gran abanico de nuevas posibilidades para nosotros”, explica **Tobias Pape**, Purchasing Manager Classic en Volkswagen Classic Parts. Para explorar estas posibilidades, se está conduciendo un proyecto piloto de Grupo en Wolfsburg en colaboración con el departamento de Desarrollo y Planificación Tecnológica en Volkswagen AG.

La impresión en 3D en el grupo Volkswagen se ha utilizado hasta ahora solamente en las áreas de construcción de prototipos y equipamiento. Ahora se quiere aplicar este know-how interno para la producción de piezas de recambio. El objetivo común es producir la primera pieza de recambio vendible usando tecnología de impresión en 3D. En última instancia, permitiría regularizar la producción de pequeñas tiradas de piezas de recambio.

La pieza de recambio a producir en el proyecto piloto debe cumplir tres requisitos: no ser visible una vez instalada, mínima relación con la seguridad y tan pequeña como sea posible. Estos requerimientos llevaron a una selección de piezas realmente ignotas excepto para grandes expertos en la mecánica de los modelos más antiguos de la marca.

El Corrado con tapicería de cuero incluía un adaptador situado entre el regulador y la maneta del alzacristal, que evitaba que la maneta dañara el revestimiento de cuero interior de la puerta. *“Reproducir este adaptador es un auténtico reto. Particularmente debido a que el fino estriado interno y externo del engranaje requiere un importante alto nivel de precisión”* resalta Tobias Pape. **Mm**



Un adaptador del Volkswagen Corrado del tamaño de una moneda de céntimo es la prueba piloto

gama vuelve a ser pionera en construcción ligera, una tradición que se remonta al año 1994, cuando el Audi A8 causó sensación con su carrocería de aluminio Audi Space Frame (ASF).

Audi abandonó hace mucho tiempo la construcción convencional de carrocerías de automóviles utilizando un único material. En el actual diseño basado en la construcción ligera el enfoque se centra en la utilización inteligente y flexible de una amplia variedad de materiales, siguiendo el principio "el material adecuado en el lugar correcto en la proporción adecuada". Cada material se prueba de cara a determinar su idoneidad para el propósito previsto, lo que permite a los expertos de Audi adquirir un conocimiento profundo sobre su potencial y las ventajas que ofrece. Todos los avances en desarrollo y aplicación de materiales pueden aplicarse de forma directa por la compañía en sus nuevos modelos.

Este aumento constante de la experiencia en materiales y construcción ligera se pone de manifiesto en la nueva generación del Audi A8. La estructura de la berlina de lujo utiliza hasta cuatro diferentes materiales ligeros: una combinación de aluminio, acero, magnesio y polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP). De este modo se da paso a una nueva etapa en la construcción ligera multimaterial que proporciona beneficios directos al cliente, y no sólo en términos de peso. La rigidez torsional, el parámetro crítico para conseguir un buen comportamiento dinámico y una agradable acústica, supera en el nuevo Audi A8 hasta en un 24 por ciento a su predecesor.

Una inteligente combinación de materiales

Para la carrocería de la nueva generación del A8, Audi utilizará por primera vez una combinación inteligente de cuatro materiales. El bajo peso del nuevo tope de la gama del fabricante de los cuatro aros es la base para un mayor rendimiento, eficacia y seguridad.

Con una combinación de aluminio, acero, magnesio y polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP) siguiendo el principio "el material adecuado en el lugar correcto y en la proporción adecuada", el Audi Space Frame de la nueva generación del Audi A8 establece un nuevo nivel en la construcción multimaterial.

La compañía aplica constantemente nuevas tecnologías de materiales y diseños que son beneficiosos para el cliente no sólo en términos de peso: la rigidez torsional del nuevo buque insignia de la gama Audi supera el valor de su predecesor hasta en un 24 por ciento. **Mm**

El taller de carrocería del nuevo Audi A8 en la factoría de Neckarsulm



Audi fabricará la carrocería Space Frame del nuevo A8 en unas instalaciones de reciente construcción

El taller de carrocería del Audi A8 se ha diseñado para garantizar la máxima eficiencia energética y la conservación de los recursos. El taller está equipado con cerca de 500 robots, 90 equipos para unión mediante adhesivos, 60 máquinas para tornillos autorroscantes, 270 sistemas de remachado y 90 pinzas de soldadura por puntos. Muchos de los robots realizan varios pasos del proceso, cambiando de forma autónoma las herramientas necesarias según la fase, como brazos de agarre o pistolas de aplicación de adhesivo.

Para la construcción del nuevo emplazamiento de producción de carrocerías se ha empleado un total de 14.400 toneladas métricas de acero, el doble del empleado para construir la Torre Eiffel de París, y más de 16.000 cargamentos de hormigón. En su vista en planta, los dos edificios contiguos se asemejan a un triángulo equilátero.

La nueva instalación, que tiene una altura de 41 metros, cuenta con tres niveles de producción, cada uno de ellos abarcando una superficie de 50.000 metros cuadrados, el equivalente a siete campos de fútbol. Las columnas de apoyo dividen el espacio de cada nivel en una cuadrícula de secciones de 500 metros. Bajo una de las salas se encuentra la estación ferroviaria de carga de la planta, en la que las vigas se extienden a una distancia de 36 metros sobre las vías del tren. La columna que soporta la carga más pesada debe ser capaz de resistir una carga equivalente al peso de 1.800 vehículos Audi A8. Al mismo tiempo. Durante el proceso de fabricación pueden trabajar de forma simultánea 17 grúas, entre las que se encuentran dos de las más grandes de Europa, cada una de ellas capaz de levantar hasta 600 toneladas. **Mm**

En menos de 150 años, la edad máxima ha ascendido casi una década

Cuando la esperanza de vida no para de crecer, es razonable plantearse cuál es la edad máxima que puede llegar a alcanzar un ser humano. Pero ¿cuál es el precio de la eterna juventud?

La eterna juventud no era una cuestión de ciencia ficción. No era el siguiente paso, pero se comenzaba a ver en el horizonte. Desde el siglo XIX, la esperanza de vida no ha hecho más que crecer y crecer desde los 31 años de media en 1900 hasta los 71,4 de la actualidad. Además, los científicos llevan más de una década demostrando que el envejecimiento es plástico y modificable con un poco de farmacología e ingeniería genética.

Pero, según publica la revista Nature, la eterna juventud puede irse al mismo lugar de la historia donde se fueron los coches voladores, el teletransporte y los imperios intergalácticos. En más de ciento cincuenta

años, la edad máxima ha ascendido poco menos de una década y el récord histórico sigue siendo el mismo desde hace casi veinte años.

¿Hemos tocado techo?

En realidad, el caso de la esperanza de vida es un caso típico de cómo las cifras pueden engañarnos. La esperanza de vida ha crecido tantísimo durante estos ciento cincuenta años, sobre todo, porque ha bajado la mortalidad infantil. En la era pre-industrial entre 300 y 500 niños de cada 1000 acaban muriendo antes del primer año de vida. Para hacernos una idea, a finales del siglo XIX, uno de cada dos niños moría en Alemania.



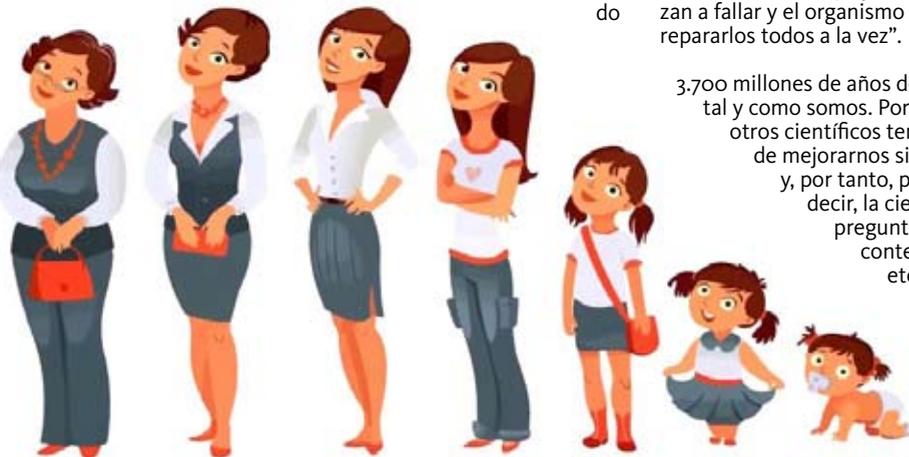
La esperanza de vida ha crecido más por la reducción de la mortalidad infantil que por la supervivencia más allá de los cien años.

Durante este siglo y pico la mortalidad infantil ha caído hasta menos de 10 niños por mil nacimientos en los países industrializados y, en prácticamente todos los países del mundo, se puede observar una tendencia similar (con mayor o menor velocidad). Esto es lo que, en realidad, ha catapultado hacia arriba la esperanza de vida.

De hecho, si no contáramos los 10 primeros años de vida las cifras serían mucho más estables. En el Imperio Romano la esperanza de vida al nacer estaba entre los veinte y treinta años. Pero una vez que alguien cumplía los diez, su esperanza de vida subía hasta casi los 50.

Quitando la mortalidad infantil es cierto que cada vez hay más gente que vive más allá de los 70 años, pero a partir de los cien la supervivencia cae en picado. Hoy por hoy el record a la mujer más mayor del mundo lo sigue teniendo Jeanne Calment, que murió en 1997 con 122. No conocemos a nadie que haya vivido 123 años y, como aseguran los investigadores, alrededor de esa edad puede encontrarse el límite máximo.

En 1990, Olshansky, Carnes y Cassel aventuraron que el crecimiento de la esperanza de vida se iba a ir haciendo



cada vez más lento y que sería difícil que esta superara los 85 años. Y así ha ocurrido en términos generales.

¿Por qué ocurre esto?

No debería de ser así. "No hay un límite fijo a partir del cual los humanos no puedan vivir", dice Olshansky. No obstante, según los investigadores, los datos parecen querer decirnos que la longevidad máxima del ser humano es fija y que todo apunta a que estamos sujetos a limitaciones naturales.

El problema es estructural por decirlo de alguna manera. Los investigadores coinciden en que son los mismos sistemas que nos permiten sobrevivir en un primer momento, son los que pueden suponer un problema a largo plazo. Es posible que la ingeniería genética abra la puerta a una larguísima longevidad, la duda está en el precio de ella

En eso somos iguales que los ratones. Pero a diferencia de estos roedores que ya hemos conseguido alterar para que vivan más tiempo, en nuestro caso "los sistemas que nos permiten sobrevivir son decenas de miles". Esa complejidad hace que "cuando empiezan a fallar y el organismo se deteriora es muy difícil repararlos todos a la vez".

3,700 millones de años de evolución nos han hecho tal y como somos. Por eso, Olshansky y muchos otros científicos temen que no seamos capaces de mejorarnos sin reinventarnos totalmente y, por tanto, perdernos por el camino. Es decir, la ciencia nos ha devuelto esa pregunta que la literatura trató de contestar: ¿Cuál es el precio de la eterna juventud? **Mm**

La noticia "¿Cuál es la edad máxima que puede llegar tener un ser humano?" fue publicada originalmente en Xataka.

¿Qué pasaría si los fines de semana durasen 3 días?



Se suele dar por hecho que los fines de semana deben durar dos días porque así ha sido siempre pero ¿y si los fines de semana durasen 3 días? ¿Haría que la productividad subiese o bajase?

Cierra los ojos. Imagina por un segundo que tu empresa de trabajo ha cambiado. Ya no necesitas ir a la oficina de lunes a viernes. No precisan de tus servicios las mismas horas. Sigues generando los mismos ingresos y tu calidad de vida ha aumentado. ¿Crees que esto podría ser posible?

Lo cierto es que sí. No se trata de un invento o una ilusión. En muchas pequeñas empresas de Estados Unidos, esto ya es un

hecho. Un ejemplo de este tipo de negocio lo sustenta Reusser Design, centrado en el desarrollo de aplicaciones web. Esta empresa abre de lunes a jueves sus puertas, en horario continuo. De esta forma sus trabajadores tienen tiempo para sus planes diarios, pero también para cumplir con los objetivos de la empresa.

Según Nate Reusser, su fundador, sus empleados son capaces de rendir con lo establecido y de alcanzar con éxito las metas que

se proponen. ¿El secreto de su éxito? El valorar a sus trabajadores aportándoles el tiempo necesario para disfrutar de sus familias.

En Estados Unidos el 43% de las empresas cuentan con esta opción laboral. Si bien, es cierto que la mayoría solo permiten esta semana comprimida a sus mejores empleados. Solamente el 10% de los negocios están dispuestos a ofrecérselo a la totalidad de sus trabajadores.

¿Qué factores son claves para conseguir buenos resultados en una empresa?

La comodidad en el trabajo

Otra clave fundamental para mejorar los resultados de una empresa, es la comodidad en el puesto de trabajo. Esto lo saben bien en la empresa Ofisillas dedicada a la venta de mobiliario de oficina, según su responsable comercial en España una buena silla ergonómica puede marcar la diferencia en cuanto a la productividad de un empleado. “El mobiliario del negocio debe pensar en las necesidades de sus empleados.

Si van a pasar muchas horas sentados necesitarán sillas, mesas y accesorios acordes a sus demandas. Hay que tener en cuenta que si se utilizan materiales en mal estado esto repercutirá en la salud de los empleados a corto y medio plazo”, explica. Por lo tanto, “atrás quedaron los

tiempos en los que los grandes líderes de negocios no prestaban atención a sus trabajadores. A día de hoy son la esencia y la llave maestra para que un buen negocio tenga resultados óptimos o mediocres”.

Valorar a los empleados

Uno de los aspectos fundamentales es el saber apreciar a los buenos trabajadores. No se puede valorar de la misma forma a un trabajador que aporta ideas, proyectos y se implica con la empresa, que a otra persona que solamente cubre sus horas y está contando los minutos para salir por la puerta.

De esta forma lo que se puede hacer es premiar por objetivos. Así el primer empleado se encontrará motivado para seguir adelante con sus inquietudes, mientras que el segundo tendrá que plantearse su implicación con el negocio.

La felicidad del trabajador

La felicidad del trabajador es muy importante. Si no está de acuerdo con las condiciones del puesto laboral o con alguna característica de la empresa, debería poder comunicarlo. Los empresarios deben aprender a valorar la felicidad de los integrantes de su negocio, ya que ellos son el negocio.

Trabajar cuatro días a la semana está demostrado que mejora la calidad de vida de los asalariados. Así lo afirma una encuesta realizada en el Estado de Utah, donde se realizó una prueba de horario laboral reducido. Los resultados mostraron que el 82% de las personas estaban mucho más contentas con las nuevas condiciones.

Esto se debe a que disponen de más tiempo para disfrutar de sus familias, de sus hobbies, actividades o de sus relaciones sociales.

Mm

El bullying en los jóvenes: un problema tan generalizado como latente



Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), al menos 300 mil jóvenes se suicidan por esta causa en el mundo, mientras que la organización británica contra este problema, Beat Bullying, estima que tan solo en Europa, el problema del matonaje está presente en alrededor de 24 millones de jóvenes entre 14 y 28 años

Mientras el tiempo continúa avanzando, se ha dotado a la sociedad de novedosas tecnologías para aliviar la carga de la semana, modernas herramientas web para mantener el contacto con seres queridos e instrumentos que permiten el crecimiento personal y la sociabilidad.

No obstante, con la gran instantaneidad y contundente información que es capaz de navegar en sólo segundos, nuevas formas de bullying han aparecido, como la filtración de fotos o vídeos privados en dependencias escolares o fuera de ellas, sólo con el hecho de avergonzar y seguir molestando a la víctima común del hecho. Estos casos no son denunciados ni tampoco muy perceptibles a ojos de externos, ya que suele tomarse como un juego de niños o una etapa pasajera. Frases como “si más te enojas más te molestas” han ayudado a que el problema persista latente.

Y es que las redes sociales y el gran avance

en tecnologías ha permitido que el fenómeno continúe creciendo y nutriéndose, no solamente en el aula de una escuela, sino que más allá de sus barreras físicas, como lo son Facebook, WhatsApp e Instagram.

De este modo, los actos de violencia escolar no se ven acabados cuando la rutina estudiantil se ve terminada. Gran porcentaje de las víctimas declara que el acoso escolar persiste durante el trayecto a casa, donde la violencia física y/o verbal pareciera no terminar nunca.

No obstante, la Institución escolar sigue jugando un rol fundamental. El psicólogo Juan Bohorquez, investigador del fenómeno del matonaje, en este apartado sobre el bullying escolar escribe: “Los establecimientos educacionales requieren imperativamente de un auto-diagnóstico. La Institución escolar es la que debe señalar si existen o no problemas de convivencia; ella debe generar formas de ingreso al robustecimiento del respeto y tolerancia hacia ese otro diferente”.

El reflejo social y moral

Los adolescentes se ven ante la presencia de una gran cantidad de información: problemas policiales, el ardiente escenario internacional, las luchas sociales y la desenfrenada violencia cotidiana presente en muchos países.

Ante estos problemas, el llamado de organizaciones latinas y europeas es a que la sociedad completa ayude en la solución del problema, dando mayor énfasis a las familias y a los centros educativos, quienes cumplen una labor crucial.

Esto no quiere decir que el niño deba ser criado y educado en una jaula, sólo trata de recalcar la importancia de padres y profesores en la superación personal de un estudiante que se ve afectado por el bullying. Tachar el tema del matonaje simplemente como un asunto de adolescentes es, a fin de cuentas, hacer persistir el problema a través del tiempo.

El matonaje siempre ha existido, no es una novedad que el maltrato escolar esté presente. Pero en este siglo se cuenta con las herramientas para darlo a conocer, tratarlo y evitarlo con el tiempo necesario para hacer que las altas tasas de suicidio se desinflen.

Los efectos del bullying nunca serán positivos para la sociedad. Los trastornos emocionales y la baja autoestima junto a sentimientos de culpabilidad, rechazo a ir a clases, estrés, sentimiento de venganza y la depresión son algunos frutos de una mala práctica entre los estudiantes.

Cuanto antes se actúe frente a este problema, los especialistas en la materia podrán actuar de una forma más eficiente, ya que nunca se sabe a ciencia cierta bajo que presión el estudiante se ve envuelto en su rutina diaria.

Según un artículo sobre bullying de José Luis Rioseco, Director de Chile Psicólogos, "Romper el círculo que mantiene el bullying no es responsabilidad solamente de quien agrede y de quien es agredido; es responsabilidad de la comunidad escolar en su conjunto y de las herramientas y atención que entreguen los padres a los niños acompañándolos en el proceso".

De este modo, el lazo familiar en el proceso es fundamental y la comprensión y participación por parte de los docentes es un ingrediente que aportará mejores resultados para ayudar no solo a la víctima, sino también al acosador que, muchas veces, es tratado con un especialista para conocer el problema desde ambas partes.

Las tasas por el mundo

El Estudio Internacional de Tendencias en Matemáticas y Ciencias (TIMSS) es el encargado de dar a conocer las educaciones y cifras de bullying alrededor del globo. Tailandia, Qatar, Bahrein y Marruecos ocupan las cuatro primeras plazas a nivel global, mientras que Omán, Emiratos Árabes Unidos, Chile y Nueva Zelandia disputan el quinto lugar.

Pese a que la sociedad moderna está experimentando grandes crisis internacionales y sociales, es de vital importancia no hacerse el ciego ante estos problemas. La pronta ayuda puede evitar consecuencias graves y la comprensión en el hogar y establecimientos educacionales se vuelve un gran apoyo para víctima, quien puede tener los días más oscuros a plena luz. **Mm**



Los adultos son capaces de conservar parte de su idioma materno, pese a no haberlo hablado

En cuanto a adquisición del lenguaje, todo queda registrado en la mente del bebé, de modo que cuando este crece conserva dosis de ese lenguaje pese a no haberlo usado

Una de las cuestiones más curiosas relativas al desarrollo de los bebés es la de la adquisición del lenguaje. Recientemente se ha descubierto que los bebés están aprendiendo ya su lengua desde el principio, ya en los primeros meses de vida, y es que se ha visto al estudiar a personas adultas, que las hay con ciertas habilidades lingüísticas solo por el hecho de haber vivido un tiempo corto en un país determinado. Dicho de otro modo, que los adultos son capaces de retener habilidades del idioma con que nacieron aunque nunca lo hayan hablado.

Un estudio hecho con personas nacidas en Corea del Sur

El estudio se ha publicado en la revista Royal Society Open Science, y para llevarlo a cabo se analizaron las habilidades lingüísticas de adultos que habían nacido en Corea del Sur y que habían vivido allí un tiempo insuficiente como para aprender la lengua.

Estos adultos residían en Holanda, donde vivieron desde bien pequeños con sus padres adoptivos,

apren-
diendo la
lengua de los Países

Bajos y, en consecuencia,
alejados de todo contacto
verbal con su cultura origi-
nal.

Los investigadores decidieron
comparar el modo de hablar co-
reano de estos adultos, imitando
ciertas consonantes de dicha lengua,
y lo compararon con otros adultos que
procedían de Corea. En las primeras pruebas,
todos tuvieron unos resultados parejos (todos
hablaban coreano igual de mal, o igual de bien). Sin
embargo, después de algunas clases a unos y otros,
vieron que los adultos que habían sido adoptados de
Corea del Sur eran mucho más eficientes a la hora de
pronunciar dichas consonantes.

La edad de adopción no fue relevante

Lo más sorprendente es que la edad a la que habían
sido adoptados no era relevante. Según explica Mirjam
Broersma, coautor del estudio:

Uno de los hallazgos más interesantes fue que no se
encontró diferencia en los resultados de aprendizaje
de los participantes nacidos en Corea y adoptados con
menos de seis meses de edad, y los adoptados después
de la edad de diecisiete meses. Esto significa que in-
cluso en los primeros meses de vida, el conocimiento
útil del idioma queda ya establecido, y que lo que se
conserva sobre la lengua materna es el cono-
cimiento abstracto de lo que son posibles
patrones, y no tanto las palabras.

Para los autores del estudio, esto demuestra que aque-
llas personas que han sido adoptadas, aunque sea en
los primeros meses de vida, tienen una ventaja con res-
pecto al resto de adultos si tienen intención de apren-
der su teórica lengua materna.

Además, explica lo mucho que bebés y niños aprenden
acerca del lenguaje ya desde el principio, a nivel de pa-
trones de pronunciación y construcción del lenguaje,
para tratar de comunicarse en cuanto les sea posible.
Por eso los investigadores sugieren a los padres algo
que se recomienda desde hace mucho tiempo: hablar-
les desde el primer momento, explicarles lo que ha-
cemos, lo que viene después, decirles cuánto les
queremos e incluso que les contemos anécdotas
nuestras, para que vayan realizando esos apren-
dizajes que tanto les ayudarán a hablar más y
mejor.

¿Y si fueran los genes?

Los investigadores no lo mencionan, pero quizás hayáis
oído o leído en algún lugar aquello de que ciertas ca-
racterísticas del cerebro de los recién nacidos podrían
ser heredadas de sus padres y de otras generaciones.
Sabemos que la agresividad de ciertos niños, por ejem-
plo, puede ser heredada a través de los genes.

Siendo así, pudiendo ser de origen genético el carácter,
que se refleja en una suma de comportamientos que
nacen en el cerebro, ¿por qué no iba a serlo también el
lenguaje? No hablo de las palabras, sino de esa predis-
posición a aprender mejor la lengua de sus padres, sus
abuelos, bisabuelos, etc., y que en consecuencia lleva
varias generaciones en el cerebro de dicha familia.

Es para penárselo un momento: en el estudio vieron
que los bebés menores de 6 meses también tenían esa
habilidad de pronunciar mejor las con-
sonantes. ¿Y si no fue porque alguien
les hablaba en ese idioma, sino
porque llevaban esa habilidad de
serie en su cerebro, heredad de
los cerebros de sus antepasados?

Mm

7 alimentos que es mejor no consumir en primavera

Te presentamos una lista de alimentos que hacen que te deprimas y que sería mejor no consumir si sientes la famosa "astenia primaveral"



La depresión afecta a más de 350 millones de personas en el mundo de manera leve, en muchos casos, aunque en otros, severa. Y es que el cuerpo humano produce serotonina por sí mismo, pero la producción natural de esta, puede ser estimulada o frenada por ciertos nutrientes presentes en la alimentación.

1. Edulcorantes artificiales.

Especialistas en Estados Unidos determinaron que todos los edulcorantes artificiales producen depresión del sistema nervioso. Asimismo, Rachel Fiske, consultora certificada de nutrición en San Francisco, afirma que el aspartame (edulcorante) frena la producción de serotonina y dopamina, lo cual podría ser causa de depresión y ataques de ansiedad.

2. Alimentos procesados.

Investigadores de Gran Bretaña publicaron en la revista Británica de Psiquiatría que este tipo de comida aumenta el riesgo de desarrollar depresión, ya que contienen sustancias químicas nocivas que favorecen la aparición de enfermedades cardiovasculares e inflamación. Entre ellos están las carnes, embutidos, chocolate y postres azucarados.

3. Fritos.

Stephanie Fulton, del Hospital Universitario de Montreal asegura que los alimentos ricos en grasa saturada contribuyen a desarrollar conductas depresivas, por las



11 curiosidades sobre los carbohidratos

Los hidratos de carbono son una de las tres fuentes de energía de las que el ser humano dispone y se han considerado desde siempre imprescindibles.

A pesar de este dato, en la última década, numerosos nutricionistas afirman que los hidratos de carbono no son buenos en demasía y si lo que se quiere es mantener la línea, se deberían evitar. ¿Son buenos o son malos los carbohidratos para nuestro organismo? Artiem Fresh People ofrece 11 datos sobre este macronutriente

1. Existen dos tipos de carbohidratos: los simples (malos) y los complejos (buenos). Los carbohidratos complejos, como granos integrales y legumbres, contienen largas cadenas de moléculas de azúcar, y por lo general el organismo se toma más tiempo para descomponerlos y utilizarlos. Esto, a su vez, le proporciona al cuerpo una cantidad más equitativa de energía.

2. Las frutas y verduras son carbohidratos simples, ya que están compuestas de azúcares básicos pero son diferentes a las galletas, pasteles o bebidas edulcoradas, ya que su fibra cambia la forma en que el cuerpo procesa los azúcares y ralentiza la digestión; se parecen a los carbohidratos complejos y se deben consumir abundantemente.

3. Los carbohidratos simples se componen de azúcares básicos fáciles de digerir, con poco valor para el cuerpo. Cuanto más alto en azúcar y más bajo en fibra, peor es el carbohidrato.

4. Se pueden encontrar **hidratos de carbono complejos** en alimentos como el arroz integral, pasta de trigo integral, los frutos secos, la avena, el pan integral, el marisco.

5. Es importante consumir hidratos de carbono para la **salud intestinal** y para la eliminación de residuos.

6. La cantidad de hidratos de carbono que se debe consumir dependerá directamente de la **actividad física** que se realice, ya que cuando el cuerpo necesita realizar ejercicio, la fuente que se utiliza para moverse es el carbohidrato.

7. Se debe disminuir el consumo de los hidratos de carbono simples como el azúcar.

8. Los hidratos de carbono aportan **4 calorías por gramo**, pero son fácilmente asimilables y rápidas de quemar por parte del organismo.

9. Las mejores fuentes de carbohidratos son las naturales y de un solo ingrediente: la quinoa, el plátano, las lentejas, la avena, etc.

10. Son muy necesarios para el correcto funcionamiento del **sistema nervioso central**, riñones, cerebro y músculos.

11. Producen **sensación de bienestar** y elevan los niveles de serotonina.



reacciones químicas que se producen en el cerebro. La Universidad Navarra confirma sus conclusiones, ya que en exceso aumentan la producción de determinadas moléculas como la citonina, la cual puede reducir la producción de serotonina.

4. Lácteos altos en grasa.

Las universidades de Navarra y Las Palmas de Gran Canaria han relacionado el consumo de grasas trans y saturadas con el desarrollo de depresión.

5. Cereales refinados.

El consumo de estos alimentos, así como las harinas refinadas aumentan las probabilidades de sufrir depresión.

6. Refrescos.

Los dulces y los refrescos gaseosos pueden proporcionarnos alivio a corto plazo, pero no son una manera eficaz de combatir el estrés. Un estudio del Instituto Nacional de la Salud afirma que consumir más de un litro de estas bebidas al día provoca depresión y si éstas son dietéticas y de sabores las probabilidades aumentan.



7. Alcohol.

Su abuso por un tiempo prolongado desencadena depresión, ya que interfiere en receptores del sistema nervioso, aunque aún no se determinan los mecanismos asociados a esta reacción, confirma un estudio publicado en la revista Archives of General Psychiatry. **Mm**



alimentos que ayudarán a prevenir las alergias

Ya está aquí la primavera, la estación en la que el clima mejora, los días se hacen más largos, los árboles florecen... pero también llegan las tan temidas alergias. Es por eso que restaurante Hache cuenta cuáles son los mejores alimentos para prevenirlas y disfrutar de esta estación tal y como realmente se merece. Además, muchos de ellos se encuentran incluidos en su carta, ¡No se pueden dejar perder!

Con la llegada de la primavera, numerosas personas comienzan a notar algunos síntomas, siendo uno de los más frecuentes las alergias. Existen numerosos remedios para hacer que este temido mal se haga más llevadero, y uno de ellos es comer los alimentos adecuados, ya que son la mejor prevención contra la hipersensibilidad. Desde Hache Restaurante proponen siete ingredientes que ayudarán a evitar las alergias y así disfrutar de esta estación como se merece.

Espinacas:

Se encuentran repletas de vitamina C, la sustancia estrella para acabar con los efectos de las alergias. Además de poseer un alto poder antihistamínico, la vitamina C ayuda a mantener el organismo libre de sustancias tóxicas que desencadenan los diferentes procesos alérgicos.

Ciruelas:

Son una de las frutas que mayor contenido en vitamina C posee. Así que estas tardes calurosas de primavera se puede optar por merendarlas. Son sanas, están exquisitas y, además, previenen las alergias.

Yogures y derivados de la leche fermentada:

Son muy recomendables para los casos de alergia, ya que poseen un alto contenido en bacterias reguladoras de la flora intestinal haciendo que el cuerpo esté

preparado frente a los ataques de agentes externos. Un yogur para desayunar, de postre, después de una comida... se puede disfrutar cuando se quiera.

Ajo:

Es uno de los mejores alimentos para fortalecer el sistema inmunológico. Además, tiene la capacidad de inhibir la actividad de algunas enzimas que generan inflamación en el cuerpo y que pueden llegar a provocar reacciones alérgicas.

Limón:

Este cítrico, rico en vitamina C y antioxidantes, es perfecto para prevenir y combatir alergias de manera natural. Asimismo, ayuda a equilibrar el pH del cuerpo, previniendo una gran cantidad de enfermedades. En primavera se puede optar por una buena limonada o por acompañar los cócteles y refrescos con una rodajita de esta fruta, la salud lo agradecerá.

Cebolla:

Esta planta herbácea fortalece el sistema inmunológico y, por ende, se recomienda para casos de faringitis, laringitis e infecciones pulmonares.

Pescado:

Resulta imprescindible para las personas que padecen alergia, ya que su alto contenido en omega 3 tiene un efecto antiinflamatorio, necesario para mitigar las molestias causadas por los agentes alérgicos. **Mm**



SEGÚN LA LISTA ELABORADA POR GREEN DESTINATION

4 destinos de España que se deben visitar

Una de las mejores cosas que tiene España es que esconde una gran variedad de paisajes

A la hora de decidir los destinos para escapadas o vacaciones, muchos se decantan por ciudades y pueblos extranjeros. Y aunque esto no es una mala idea (el mundo está lleno de lugares interesantes por descubrir), lo cierto es que dentro de las fronteras española se pueden encontrar rincones que no tienen nada que envidiar a otros parajes extranjeros: bonitos parques nacionales, pueblos con mucho encanto, atractivos museos, ciudades interesantes, islas que merece la pena descubrir. Una de las mejores cosas que tiene España es que esconde una gran variedad de paisajes: altos montes, verdes montañas, llanuras de cultivo, playas y calas, ríos, lagos, desiertos... Por eso, no es de extrañar que cuatro enclaves de España hayan sido incluidos en el ranking de los 100 mejores destinos verdes del mundo en el año 2016. Nos referimos al Top 100 Sustainable Destination, una lista elaborada por Green Destination teniendo en cuenta la autenticidad, la biodiversidad, la naturaleza, los valores culturales, la comunidad y el trabajo con operadores locales, entre otros aspectos. Algunos de estos lugares son:



Parque Nacional Marítimo-Terrestre de las Islas Atlánticas, Galicia

Uno de los destinos verdes de España que Green Destination ha incluido en la lista es el Parque Nacional Marítimo-Terrestre de las Islas Atlánticas, que agrupa cuatro grupos de islas gallegas (Cíes, Ons, Sálvora y Cortegada), ofreciendo maravillosos paisajes formados por valles, acantilados, playas, balnearios, manantiales, pueblos y ciudades con mucho encanto. Se trata de un popular destino turístico, así que la administración del parque está trabajando activamente en el equilibrio entre la satisfacción de los visitantes y la protección de la naturaleza a través de prácticas de turismo sostenible.



Baiona, Pontevedra

También en Galicia encontramos Baiona, un municipio que tiene dos áreas naturales y marinas protegidas (forman parte de la red Natura 2000.) Tal y como indican desde Top 100 Sustainable, Baiona está demostrando un gran compromiso con el turismo de calidad, además de apoyar activamente las empresas turísticas locales. Además, es importante tener en cuenta que cuatro de sus playas han sido declaradas zonas libres de humo de tabaco.

Noja, Cantabria

Otro de los destinos verdes escogidos es Noja, que se encuentra en Cantabria (también en el norte de España). Se trata de una ciudad que promueve el turismo activo y natural y que, además, alberga una extensa área protegida (el 75% de su superficie). Destacan sus zonas húmedas, que se encuentran entre las más importantes de España. Por otro lado, es importante tener en cuenta que Noja ofrece buenas oportunidades para la observación de aves, proponiendo diferentes rutas guiadas y señalizadas. Además, queremos comentar que las playas de Noja cuentan con la Bandera Azul, entre otras cosas por la excelente calidad del agua.



Terres de l'Ebre, Tarragona

Por último, las Terres de l'Ebre (Tierra del Ebro), un territorio que rodea el río Ebro en la parte sur de Cataluña. Tal y como cuentan en la web de Top 100 Sustainable, el 35% de la superficie está protegido por Natura 2000. Además, la región ha sido reconocida como Reserva de la Biosfera por la UNESCO. Por otro lado, es importante tener en cuenta que, más allá de la protección que le proporcionan los organismos oficiales, en esta zona de España se están llevando a cabo proyectos de sostenibilidad, algunos de los cuales tienen el objetivo de desarrollar un turismo compatible con la conservación de la naturaleza. **Mm**



Islandia

el destino de este verano

Cascada Seljalandsfoss
Islandia

La plataforma de viajes personalizados, Evaneos, ha analizado las peticiones de 160.000 viajeros de su comunidad online para elaborar un ranking de los 10 viajes más deseados

El viaje más deseado para las vacaciones de verano de este año es Islandia, seguido de Costa Rica y Tailandia, según datos de Evaneos. El top 10 de vacaciones a medida lo completan Cuba, Vietnam, Kenia, las Islas Galápagos, Bolivia, Filipinas e Indonesia. Se ve, pues, que entre los destinos más demandados por los viajeros españoles solamente se encuentra un país europeo pero que este ocupa el primer puesto en el ranking. Además, de entre los destinos que cuentan con un mayor interés por parte de los viajeros, cuatro más son de América Latina y tan solo uno es en África.

Como acostumbra a suceder habitualmente, los viajeros suelen aprovechar las vacaciones de verano para visitar países que por disponibilidad, actividades o clima son menos accesibles durante el resto del año. Los viajeros españoles buscan, en sus vacaciones de verano, opciones para desconectar de la rutina y sobre todo, destinos alejados culturalmente de España. Además, tal y como indica **Eric Onidi**, Country Manager de Evaneos España, *“las capitales europeas y las ciudades de Estados Unidos, más habi-*

tuales en otros momentos del año, suelen quedar fuera del ranking que elaboramos antes de verano porque los viajeros españoles quieren huir de grandes ciudades occidentales”.

Con respecto al verano de 2016, se mantienen en la lista Costa Rica, Islandia, Cuba, Tailandia e Indonesia. Excepto Islandia y Tailandia, el resto de países han perdido posiciones en el ranking. Marruecos, México, Perú, Argentina y Escocia ya no se encuentran entre los diez destinos más solicitados pero siguen estando entre los destinos elegidos por los españoles. En su lugar, entran a esta privilegiada lista Vietnam, Kenia, las Galápagos, Bolivia y Filipinas. Todos ellos ofrecen aventura, tradición y, sin duda, una experiencia inolvidable para el viajero.

El momento óptimo para la reserva de las vacaciones de verano suele ser alrededor de tres meses antes. Es decir, entre abril y mayo. En este momento los viajeros empiezan a solicitar información sobre destinos para hacer la reserva con antelación y poder así organizar con el agente local cualquier actividad en el destino. **Mm**



TECNOLOGÍA Y CALIDAD AL SERVICIO DEL CLIENTE

JUNTOS DESDE 1952

FAE - Francisco Albero S.A.U. - diseña y fabrica componentes eléctricos y electrónicos para el automóvil



SONDA LAMBDA

Fabricación propia en sala blanca con más de 20 años de experiencia.

FAE ofrece 550 referencias cubriendo más de 15.000 aplicaciones. La gama al completo aparece en el catálogo online de FAE además de en TecDoc, donde FAE es un proveedor de datos "Clase A".



FAE

SÍGUENOS en



www.fae.es // fae@fae.es

PRODUCTOS RECONSTRUIDOS PARA LA AUTOMOCIÓN



MOTORES



CULATAS



INYECCIÓN DIÉSEL



TURBOS



CAJAS DE CAMBIOS



DIFERENCIALES

