

LOBBY

Autos



PEUGEOT 908 HDI

El felino más veloz

No es un guepardo, pero este león de Peugeot tiene todo para convertirse en el más rápido modelo de la marca en su historia. **TEXTO: SERGIO OLIVEIRA**

Ya ocurrió una vez. Con Ford en aquél entonces. Fue en los años 60, cuando Ferrari dominaba a placer las clásicas carreras de Le Mans, en Francia, la prueba de resistencia más famosa del mundo. Ford le quiso ganar y para lograrlo, diseñó el hoy legendario GT 40. Ahora que Audi ha dominado los años recientes, Peugeot quiere salir victoriosa y con ello retomar lo que fue suyo en 1992 y 1993.

Para hacer frente a Audi, la marca francesa comenzó a trabajar a principios de 2006. Hizo un chasis de fibra de carbono, ligero y ultra rígido. Puso sobre él una carrocería donde el piloto, a diferencia de los demás autos en esa competencia, tiene un techo sobre su cabeza. Bajo el cofre, Peugeot apostó por lo mismo que Audi: el diesel como combustible. Creó con ello una máquina grandiosa, de 12 cilindros, con 5.5 litros y 700 caballos de fuerza. Más que la potencia, los motores a diesel son reconocidos por el enorme par-motor, es decir, la fuerza circular (la potencia en lineal) que rompe la inercia para poner a los vehículos en movimiento. El *torque*, palabra inglesa con la que es más conocido el par-motor, permite recuperaciones de velocidad más eficientes y trabaja mejor en la parte baja de las revoluciones del motor, lo que ayuda en carreras donde las paradas son constantes, ya sea para cambio de pilotos o para abasto de combustible. Además, un motor propulsado por diesel gasta menos combustible que uno que usa gasolina, con lo que el vehículo que lo use se detendrá menos veces en los *pits*.

El prototipo del 908 HDi fue presentado el año pasado en el Salón de París. En lo que va de 2007, ha participado ya en dos carreras y salió victorioso de ambas, en Monza y Valencia. Esto hace que crezca el optimismo en el equipo francés, a pesar de que su objetivo confeso es aprender en este año y ganar en 2008. Sin embargo, muchos ya no dudan que el 17 de junio próximo, cuando las banderas de llegada ondulen en Le Mans, Francia le gane esta batalla a Alemania, reavivando una rivalidad histórica que va mucho más allá de las competencias.

FICHA TÉCNICA:
Motor: V12; 5.5 litros de desplazamiento, turbo-diesel TFSI; con 700 CV y 1200 Newtons-metro de par-motor
Transmisión: Manual de seis velocidades, longitudinal
Suspensión: Independiente, tipo McPherson adelante y de paralelogramo deformable atrás
ES BUENO CON:
Diseño novedoso, tecnología a diesel, atrevimiento de retar al campeón
SERÍA MEJOR CON:
Necesita más tiempo para conocer su confiabilidad

FOTOS: CORTESÍA DE LAS DISTRIBUIDORAS

MOTOR DE ARRANQUE

Algo mejor (y más barato) que híbrido

Con la necesaria y muy en boga idea de salvar al planeta, los autos que se mueven gracias a la utilización de combustibles alternos están de moda. Otros, que optimizan el uso de la gasolina, también son endiosados por los poco conocedores de la materia, como artistas e intelectuales. Muchos piensan que los híbridos son la respuesta para el futuro de los autos, pero eso no es del todo cierto.

Al gastar menos combustible que un auto común, los híbridos contribuyen en la causa ecológica, al arrojar menos gas carbónico a la atmósfera. El problema es que, por su elevado precio, no están al alcance del ciudadano común. Además, su comportamiento no es igual al de un auto con motor tradicional de gasolina y aún exige sacrificios al ofrecer, por ejemplo, menor desempeño.

¿Qué podemos hacer, entonces, los ciudadanos comunes? Por supuesto que lo primero sería abandonar la moda de comprar camionetas: son más pesadas, menos aerodinámicas, gastan más gasolina que los demás vehículos y ensucian el aire que respiramos con mayor enjundia. En segundo lugar, podríamos buscar los vehículos más chicos y con motores



Qem Gras

La forma de adelgazar del futuro

"No solo de dietas vive el hombre"

No es una amigamasa, ni un laxante, ni un diurético, son cápsulas totalmente inofensivas que ayudan que el organismo absorba las grasas y de esta manera pueda evitar perder hasta seis kilos al mes.

El Dr. Rolando Bandala, egresado de la UNAM, con una experiencia profesional de más de 20 años, nos explicó que las grasas que ingerimos por medio de los alimentos llegan al intestino en forma muy espesa y como no pueden ser absorbidas, es preciso adelgazarlas. Para esto existe una enzima gastrointestinal llamada colestestatinina, cuya función es enviar una orden al cerebro para que éste a su vez ordene a la vesícula biliar la secreción de bile. Esta es la responsable del proceso de saponificación de la grasa.

El tratamiento, descubierto tras largos años de investigación por el doctor Rolando Bandala, permite inhibir la absorción de las grasas dentro del organismo. La persona que se somete al tratamiento se ahorra 3000 calorías por semana y tiene la sensación de satisfacción plena con la mitad de lo que acostumbra comer.

¿Dónde se consigue el producto?
No se expende en farmacias. Únicamente puede adquirirse vía telefónica directamente en la oficina del Dr. Bandala quien cuenta con registro de salubridad.

¿Cómo se suministra el producto?
Se toma una cápsula antes de cada comida, no importa lo que usted coma.

Pregunte por nuestra página de internet

Para mayores informes y solicitar el producto, comuníquese a los teléfonos:
5573 99 37 / 5573 1647 / 1509 23 30 / 1509 23 29

Dr. Rolando Bandala, UNAM, Cof. Pro. 1503206
SSA, QEM GRAS A "El ejercicio es salud"

menores. Pero si no queremos renunciar a nuestro estilo de vida y aún así ayudar al planeta, podemos compra un coche que venga equipado con una caja de cambios de tipo CVT. Esta caja se encuentra ya en varios modelos del mercado y con ella el desempeño del auto se incrementa, a la vez que también mejora su rendimiento de combustible.

Diez autos con caja CVT ahorran más que un híbrido y mientras se puede comprar un auto con CVT desde poco más de 160 mil pesos, el único híbrido a la venta en México es el Honda Civic, que cuesta 285,600 pesos. En la práctica, es más fácil que Nissan venda 5,500 Sentra con caja CVT, que Honda desplace 500 Civic híbridos. Y con esto, la contribución del Sentra y su caja CVT, habrá sido mayor que la del idolatrado carrito con dos motores. Como se ve, no todo lo que brilla es oro.