



EXTRA *La Voz*

SUPLEMENTO DE MOTOR

DOMINGO 8 DE OCTUBRE

DEL 2017 | Nº 349

La Voz de Galicia



SALÓN DE FRANKFURT

¿QUÉ COCHES CONducIRÁN NUESTROS HIJOS?

8 NOVEDADES Seat León Cupra R, Opel Grandland, Hyundai i30 N, Kia Stonic, Mercedes AMG Project One, Renault Symbioz, Porsche Cayenne y muchos más.

34 CONCESIONARIOS Toda la actualidad de las marcas en Galicia y amplia entrevista a José Trigo (Jaguar, Land Rover, Mitsubishi y Triumph).

44 ELÉCTRICOS ¿Cuánto dinero cuesta recargar la batería de uno de estos vehículos? Lo ponemos a prueba con el último modelo del Grupo PSA.



seat.es/ibiza

Renting **Nuevo SEAT Ibiza por 150 €/mes, y ya.**

**Start
moving.**

- **Mantenimiento.**
- **Seguro a todo riesgo sin franquicia.**
- **Garantía.**

Tienes muchos planes por hacer, lugares donde ir. No renuncies a ninguno porque ahora puedes estrenar tu Nuevo SEAT Ibiza con todo, totalmente equipado y sin preocuparte por nada. Infórmate sobre las condiciones increíbles de nuestro renting. Para salir a disfrutar, y ya.



TODOS QUIEREN UN SUV

CUANDO CREÍAMOS QUE LOS SUV YA HABÍAN ALCANZADO SU TECHO LLEGA EL SALÓN DE FRANKFURT Y LA OLA SE ACRECIENTA CON MÁS Y MÁS SUV DE TODOS LOS TAMAÑOS Y PRECIOS. ¿SERÁ EL FIN DE LAS BERLINAS?

Por **Juan Ares**

Hasta los más reacios acaban claudicando y marcas de lujo o superdeportivos, como Maserati o Bentley ya han entrado en el mundo SUV y solo quedan Rolls Royce, que lo hará en breve junto a Ferrari, y Bugatti, que ya coquetea con un futuro modelo, resistiéndose a lo que parece más que una moda pasajera.

En este último semestre del año llegarán al mercado europeo una decena de nuevos modelos y otros tantos se preparan para el próximo año. En estas condiciones las berlinas tradicionales de los segmentos compacto y urbano, que todavía aguantan el tirón comercial, parece que tienen cada vez menos opciones, salvo un precio ligeramente inferior, ante los atrevidos, coloridos

y personalizables SUV que llegan a los escaparates de los concesionarios.

Solo extraña que ante esta avalancha, que hará que muy pronto uno de cada dos coches que se vendan en España sea un SUV, hasta el momento solo se vea al pionero Nissan Qashqai entre los diez modelos más vendidos. Aunque será por poco tiempo, ya lo verán.

Por eso en las moquetas del Salón de Frankfurt brillaban los recién llegados Volkswagen T-Roc, BMW 7 Concept, Citroën C3 Aircross, Hyundai Kona, Jaguar E-Pace, Kia Stonic, Opel Grandland X, Porsche Cayenne 2018, Seat Arona, Skoda Karoq, SsangYong Rexton 2018 o Toyota Land Cruiser. Y lo que queda para el año que viene, que no es poco.

Si Enzo Ferrari levantara la cabeza, no se lo creería.



LA OTRA TENDENCIA

ELÉCTRICOS Y AUTÓNOMOS

Con un poco más de calma que los incontenibles SUV, en Frankfurt también se aventuraban más de veinte concept car de vehículos eléctricos y autónomos, que es la batalla de la próxima década, pero que ya se libra ahora. Electrificación y autonomía son dos tecnologías que cabalgan juntas y así se podía ver en «stands» como el de Audi, con el Aicon; en Renault, con un espectacular Symbioz, o Smart, con el pequeño Vision EQ.



 la opinión de
JUAN ARES

2030, OTRA FORMA DE MOVILIDAD

Hemos estado muy atentos a todo lo que sucedía en el Salón del Automóvil de Frankfurt, sobre todo en referencia al futuro del automóvil, y ha sido sorprendente comprobar que todos los grandes grupos automovilísticos tienen muy claro el horizonte y la naturaleza de la gran revolución que ya hay en marcha en el mundo de la movilidad.

Dejando al margen cosas tan interesantes como el Volocopter, ese mini helicóptero no tripulado, o sea, un dron grande, que puede convertir el *carsharing* que conocemos hoy en las grandes ciudades en *airsharing*, tal y como nos lo cuenta Daimler, la marca que lo está desarrollando con otras aeronáuticas; lo cierto es que todo el mundo apunta al 2030 como el año en el que veremos moverse por las ciudades y las carreteras una nueva generación de coches eléctricos o de pila de combustible de hidrógeno, lo que quiere decir que tendrán cero emisiones, y que además ya incorporarán la tecnología de conducción autónoma en grado 5, es decir, la más desarrollada, en la que el conductor será un simple pasajero sin tener que usar para nada ni el volante ni los pedales del coche.

Para muestra nos ha llamado la atención, tal y como lo contamos en este número de ON Motor, el proyecto Symbioz de Renault, donde realizaron una espectacular puesta en escena de lo que podría ser un automóvil autónomo que una vez que llega a casa se integra en la misma ofreciendo en sus asientos un espacio dentro del salón o en el exterior, en la terraza. Decimos espectacular puesta en escena porque además del coche, los de Renault montaron también la casa en el Salón de Frankfurt...

El Symbioz nos muestra un coche para cuatro pasajeros, enfrentados dos a dos, como podríamos estar alrededor de la mesa de una cafetería, charlando, manejando nuestros móviles o tabletas, ya que está conectado a Internet, escuchando música o viendo vídeos, y todo eso mientras circula de forma totalmente autónoma y segura por carretera, camino de casa o del trabajo. Al que le cueste creer, o piense que esta movilidad autónoma es una utopía, puede recrearse también con el Vision EQ de Smart, una marca del grupo Mercedes, que nos cuenta que los taxis de las ciudades en el futuro serán coches sin conductor, que llamaremos desde nuestro móvil y acudirán a recogerlos de forma autónoma y que podremos disfrutar pagando solo por los minutos o las horas que ocupemos, sin preocuparnos por conducirlos, ya que serán totalmente autónomos.

Algunos pensarán que estamos muy lejos del 2030 y que ya se verá, pero no es así porque para lo más inmediato, tal vez para el próximo coche que se comprará cualquier lector del ON Motor, algunas marcas en el Salón de Frankfurt ya avanzaban sistemas que llegarán en los próximos tres años y que darán un paso adelante en cuanto a autonomía de eléctricos, suficiente para conectar Galicia con Madrid sin paradas y sin necesidad de llevar ni las manos ni los pies en los mandos del coche.

Lo que es cierto es que los más jóvenes, que aún podrán disfrutar de esta revolución tecnológica, sentirán menos pasión por el automóvil que sus padres y también menos interés por la propiedad del mismo. Es algo que ya se palpa en la actualidad, donde la tecnología ha sustituido al automóvil como necesidad.

sumario

6 **LO MEJOR DE FRANKFURT**
Un repaso a la última cita mundial del automóvil.

38 **SEGURIDAD VIAL**
Más atropellos: ¿Son seguros los chalecos reflectantes?

40 **COMPARATIVA**
Toyota Auris híbrido contra su «hermano» diésel. ¿Cuál es más conveniente?

52 **CHINA, FÁBRICA DE RÉPLICAS**
El gigante asiático copia los coches occidentales con escáneres 3D.



JEFE DE SUPLEMENTOS
JESÚS FLORES

COORDINACIÓN «ON»
JAVIER ARMESTO

ESPECIALISTAS DEL MOTOR
JUAN TORRÓN Y JUAN ARES

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
MARÍA PEDREDA

EN ESTE NÚMERO

REDACTORES
JOSÉ MANUEL PAN, M. SÍO
DOPEÑO, IGNACIO FERREIRO,
ÓSCAR AYERRA, IAGO GARCÍA

FOTÓGRAFOS
MARCOS MÍGUEZ, MIGUEL
VILLAR



**Cada generación tiene su forma de vivir.
Y hay una que quiere vivirlo todo.**



Bienvenido a la Generación Q.

La generación que quiere explorar tantos lugares como los baby boomers, disfrutar tanto como la generación X y ser tan innovadora como los millennials. Y no solo eso. También quiere descubrir hasta dónde puede llegar con un Audi Q3 Black line edition con faros de xenón, paquete MMI Navegación incorporado, el estilo inconfundible de las llantas de aleación Audi Sport de 19" de óptica titanio y el carácter único del Audi Singleframe y otros elementos exteriores en color negro brillante.

Esta generación quiere vivirlo todo. La cuestión es ¿por dónde empezar?

Audi Q3 Black line edition por 180 €/mes*.

Renting para particulares con todos los servicios incluidos.

Red de Concesionarios Oficiales Audi.

Gama Audi Q3 de 88 kW a 162 kW (120 CV a 220 CV). Emisión CO₂ (g/km): de 124 a 168. Consumo medio (l/100 km): de 4,7 a 7,2.

*Oferta Audi Financial Services calculada para un Audi Q3 Black line edition 2.0 TDI 88 kW (120 CV) 6 vel. con un contrato de Renting a 36 meses y 45.000 km totales, abonando una entrada de 6.168 € a través de Volkswagen Renting S.A. La cuota y la entrada incluyen IVA. Incluye todos los servicios en Red Oficial Audi de mantenimiento y desgaste, garantía (reparación de averías), seguro a todo riesgo sin franquicia y asistencia en viaje durante el periodo contratado. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones y equipamientos consulte en su Concesionario Oficial Audi. Audi Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Finance S.A. EFC. Oferta válida hasta el 31/10/2017. Modelo visualizado no corresponde con la oferta.



EL FUTURO LLEGA POR EL AIRE

¿SE ATREVERÍA USTED A SUBIRSE A UN DRON NO TRIPULADO PARA QUE LE LLEVASE DE UN LADO A OTRO DE SU CIUDAD IGUAL QUE UN TAXI? PUES PREPÁRESE PORQUE YA ESTÁ EN PRUEBAS EL VOLOCOPTER, QUE LUCÍA EN EL SALÓN DE FRANKFURT AL SER UN PROYECTO EN EL QUE INTERVIENE DAIMLER.

Por **Juan Ares**

El Volocopter puede revolucionar el transporte público de las ciudades y acabar no solo con los taxis, sino hasta con Uber o Cabify. Para él no hay atascos porque viene por el aire a modo de mestizo entre helicóptero y dron. Eso sí, sin piloto porque su vuelo se realiza de forma autónoma. Otra cosa es que usted vaya a confiar en él. El proyecto, en el que interviene la automovilística Daimler, ya ha empezado sus pruebas sobre el terreno en Dubái, donde voló a 200 metros de altura en un viaje de cinco minutos.

Pero el Volocopter es, de momento, una utopía y antes que él tendrán que llegar los coches autónomos, con sus problemas de interrelación en un entorno saturado de vehículos y donde no todos serán además autónomos. En este sentido en Frankfurt se vieron vehículos muy interesantes, como por ejemplo el Smart Vision EQ. Si ahora mismo Smart tiene un gran negocio en los coches de *carsharing*, alquiler en la propia calle por minutos u horas, el futuro podría



AUDI AICON, 700 KILÓMETROS SIN RECARGAR

Así será el futuro de los coches eléctricos, con la misma autonomía que los actuales motores de explosión. Las futuras baterías serán capaces de duplicar los trayectos de ahora sin parar a recargar. Y además el Aicon está desarrollando ya el último nivel de autonomía, el nivel 5, que haría que el coche se condujese solo sin que el conductor tenga que tocar los mandos.

SMART VISION EQ, LLÁMALO Y ACUDE

Además del característico formato de burbuja, con apertura de puertas giratorias, el Smart Vision EQ podría ser la solución definitiva para el transporte en las ciudades. Se alquilará por tiempo, al estilo *carsharing*, autónomo, es eléctrico y además acudirá a tu llamada desde el móvil. En su interior se irá conectado a Internet.



ser el de un Smart autónomo y eléctrico que ya no habría que ir a buscar al punto donde esté aparcado, sino que se acercaría al usuario que lo reclame a través del móvil. Una vez dentro, solo tendríamos que decirle a dónde queremos ir y se pondría en marcha de forma autónoma. Muy cómodo y práctico.

Y si no queremos ni drones voladores ni coches de alquiler, nos quedan los SUV, que en Frankfurt salían de las moquetas como las setas.

Algunas marcas están muy involucradas en este concepto, como BMW, que creó los SUV *cupeizados* y mostró un avance de lo que en 2018 será su SUV insignia, un gigantesco X7 que llegará para rivalizar con el Porsche Cayenne, el Audi Q7 o el Mercedes GLS.

Y otra marca con tradición todoterreno, pero que supo crear el primer todocamino mediano como el Toyota RAV4, presentaba en Alemania su nuevo Land Cruiser, que evoluciona hacia el SUV de asfalto sin abandonar su estética característica.

Por tierra y por aire llega una revolución en el concepto del transporte.



BMW CONCEPT X7 iPERFORMANCE

Más magnífico que ningún otro BMW, por sus grandes riñones en el frontal, este será el boceto del SUV más grande de la marca, que se comercializará en 2108, con seis plazas y un interior que podría suponer una evolución sobre lo que hoy tiene la marca bávara.



TOYOTA LAND CRUISER 2018

El mastodóntico modelo (4,84 metros de longitud) se renueva con una imagen más lujosa, tanto en su exterior como en el interior, con mejores calidades para acercarse al segmento de lujo. Pone al día sus sistemas de seguridad y conserva su utilidad sobre tierra



EL PRIMER JAGUAR ELÉCTRICO

Jaguar no podía quedarse atrás en la carrera de la electrificación. La primera propuesta de la marca es con un SUV deportivo como el que lucieron en Frankfurt, que no está pensado para motores de combustión y cuyo objetivo es rivalizar con los modelos de Tesla.

MÁS PROTAGONISMO

LA POSICIÓN DE SEAT DENTRO DEL GRUPO VOLKSWAGEN PARECE HABER CAMBIADO AL COBRAR MÁS PROTAGONISMO POR EL ÉXITO DE SUS ÚLTIMOS LANZAMIENTOS. EN FRANKFURT SE ANUNCIARON EL NUEVO ARONA Y EL LEÓN CUPRA R.

Por **Juan Ares**

La constatación del peso de Seat en el grupo alemán se manifestó en la noche anterior a la apertura del Salón del automóvil de Frankfurt en la Group Night del grupo Volkswagen, que es ya una tradición y donde desfilan todas las novedades de las diferentes marcas. Y lo que antes era testimonial este año ha cobrado más protagonismo, especialmente con el Seat Arona, que es el primer SUV del segmento B del grupo Volkswagen.

El Arona completa la actualización de la gama después del León, el Ateca y el Ibiza, siendo precisamente una especie de versión SUV de este último, con quien comparte plataforma. Se fabrica en la planta de Martorell y entre otras cosas incorporará ya el Digital Copkit que será elemento común en todos los nuevos modelos de la marca.

Pero tal vez el modelo más llamativo de Seat en el salón del automóvil alemán fuera el León Cupra R, un paso más en la escalada de potencia y deportividad de la marca. Del León Cupra R solo se hará una serie limitada de 799 unidades y estará disponible con caja de cambios manual de seis velocidades, en cuyo caso tendrá 310 caballos, o con la DSG automática de doble embrague con motor de 300 caballos. A la potencia se unirá también un diseño donde ya hay *spoilers* delanteros y traseros, faldones laterales y difusor posterior realizados en fibra de carbono.

En color gris, gris mate, o negro, su diseño contrasta con los espejos retrovisores, las llantas y detalles del portón en color cobre. En el interior también hay profusión de detalles en fibra de carbono, así como volante y pomo de cambio en alcántara.

Los hombres de Seat Sport han dado una soberbia puesta a punto a las unidades del León Cupra R tanto en su suspensión como en

sus frenos Brembo. Por otra parte, se dejará oír con su escape de salida doble. Casi se puede pensar en un coche de coleccionista en cuanto salga a la calle.

Seat también es la primera marca que desarrolla un servicio interactivo de voz con Alexa, de la compañía americana Amazon, para incorporarlo a sus modelos León, Ateca, Ibiza y Arona, aunque de momento solo en inglés o alemán.



Del León Cupra R solo se harán 799 unidades con potencias de 310 o 300 caballos



UNA DE LAS ESTRELLAS DEL SALÓN

Luca de Meo, presidente de Seat, se encargó de presentar el León Cupra R en Frankfurt, donde lucía en su versión gris mate con detalles en cobre.



NO NECESITAS UN GOLF.



Control Gestual



Coche conectado con Car-Net



Cuadro de mandos digital



Llamada de emergencia



Asistente para atascos



Asistente de aparcamiento



Sensor de ángulo muerto



Asistente frontal Front Assist



Aunque un poco de ayuda nunca viene mal.
Gama Golf desde 16.900 €*.

Hacemos realidad el futuro.



Volkswagen

Consumo medio (l/100 km): 4,8. Emisión de CO₂ (g/km): 109.

*PVP recomendado en Península y Baleares de 16.900 € para un Golf Edition 1.0 TSI 81 kW (110 CV) (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), financiando a través de Volkswagen Finance EFC S.A., según condiciones contractuales un capital mínimo de 12.500 €, con una permanencia mínima de la financiación de 36 meses. Oferta válida hasta 31/10/2017 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Modelo visualizado: Nuevo Golf Sport con opcionales.



GRANDLAND X, OPEL APUESTA AL SUV

EN EL SALÓN DE FRANKFURT OPEL MOSTRÓ SU TERCER MIEMBRO DE LA FAMILIA X. AL CROSSLAND Y AL MOKKA SE LE SUMA A PARTIR DE ESTE MISMO MES EL GRANDLAND X, QUE COMO SU PROPIO NOMBRE INDICA VIENE A COMPETIR EN EL DIFÍCIL SEGMENTO DE LOS RECREACIONALES DE CUATRO METROS Y MEDIO.

Por **Juan Torrón**

Les faltaba a los concesionarios de la marca alemana un SUV dentro del segmento de los coches compactos. Un segmento que va creciendo año a año y que en la actualidad acumula más de un 13% de incremento en los últimos siete años.

Con un precio de partida de 25.100 euros, este modelo mide 4,4 metros de longitud, 1,8 de anchura sin contar los retrovisores y tiene una altura de 1,6 metros. Su línea es atractiva, sobre todo en su parte frontal, gracias a una parrilla elevada que se une mediante dos elementos cromados

con los faros LED de nuevo diseño. Su parte inferior viene rematada con un elemento cromado, mientras el resto de la carrocería está protegida por elementos negros, tanto en pasos de ruedas como en la parte inferior de las puertas. Su espacio entre ejes es de 2,6 metros, conseguidos gracias a cortos voladizos, y repercute claramente en un habitáculo amplio para el segmento al que se dirige. En la parte posterior nos encontramos con una trasera muy bien rematada, con escapes integrados y planos y un portón de grandes dimensiones que da cabida a un volumen de carga de 514 litros y es capaz de abrirse de forma opcional con un solo movi-

miento del pie por debajo del paragolpes.

DIFERENTES TERRENOS

Opel propone al conductor su sistema de tracción IntelliGrip que trabaja continuamente en busca del mejor agarre en cada situación. A pesar de ello, el conductor puede seleccionar de forma manual cinco modos de conducción diferentes. Además, el Grandland X ofrece alerta de colisión frontal, frenada de emergencia, alerta de somnolencia, asistente de aparcamiento y cámara de visión de 360 grados. También merece una especial mención el apartado luces, ya que Opel ofrece



SISTEMA INTELLILINK

Opel apuesta por la conectividad tanto con Android Auto como con Apple CarPlay, a lo que se une el servicio On Star y un punto de acceso wifi. Además, los «smartphones» pueden cargarse de forma inalámbrica mediante carga inductiva.

faros adaptativos con tecnología LED y que actúan de forma inteligente sobre la luz en curva, asistente de largas y mantenimiento automático de la iluminación.

MOTORES

La marca propone bajo el capó un motor de gasolina fabricado en aluminio. Se trata de un 1.2 litros turbo que ofrece 130 caballos y un consumo combinado de 5,1 litros. En ciclo diésel el motor ya cubica 1.6 litros y consigue 120 caballos, deteniendo la cifra de consumo en tan solo 4 litros y las emisiones muy

por debajo de los 120 gramos de CO₂ por kilómetro recorrido. La marca anuncia motores más potentes en próximas fechas, además de una novedosa caja de cambios automática de 8 velocidades.

El sistema On Star que nos permite realizar una llamada de emergencia también se puede equipar, así como disponer de wifi dentro del coche. El Opel Grandland X se fabrica en la planta que PSA posee en Sochaux (Francia) y en donde comparte línea de montaje con uno de sus competidores directos, el Peugeot 3008, en claras sinergias de grupo.



INTERNATIONAL
engine
of the year
awards 2017
Presented by engine technology leaders and analysts
Mejor motor de menos de 1.0 l

FORD FOCUS POR 13.500€

CON MOTOR ECOBOOST

Financiando con FCE Bank hasta 31/10/17

PRUÉBALO 902 442 442

PARA MUCHOS, EL MEJOR MOTOR GASOLINA DEL MUNDO.

Siente la potencia del revolucionario motor EcoBoost, que te permite un ahorro de combustible sin precedentes y un mínimo nivel de emisiones, elegido por 6º año consecutivo como **Mejor Motor Internacional del año**.

Red Ford de Galicia

Gama Ford Focus consumo combustible combinado de 3,8 a 7,7 l/100km. El consumo depende de la conducción que se haga del vehículo. Emisiones de CO₂ de 99 a 175 g/km, medidas conforme la normativa vigente que, en condiciones reales, pueden variar. Focus Trend 1.0 EcoBoost 74kW 5P (100cv) con Control de crucero, limitador de velocidad y llantas de aleación de 40,6cm (16"). La oferta incluye IVA, transporte, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), dtos. promocionales, Aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E., aplazado mín. 9.000€ y permanencia mín. 36 meses en Financiación Convencional y 25 meses en MultiOpción. Operación sujeta a valoración crediticia. Válido en Pen. y Bal. hasta 31/10/2017. No compatible con otros dtos. ford.es

Con 275 caballos de potencia

EL I30 N SE CONVIERTE EN DEPORTIVO

HYUNDAI, A PESAR DE SER COREANA, JUGABA EN CASA EN FRANKFURT Y ES QUE EN ALEMANIA CUENTA CON EL CENTRO DE DISEÑO, PISTAS DE PRUEBAS, TODA LA DIVISIÓN DE COMPETICIÓN Y LAS OPERACIONES COMERCIALES PARA EUROPA.



AIRE MUY DEPORTIVO

Las dos salidas de escape se combinan con el alerón posterior pintado en negro y unas llantas de grandes dimensiones que marcarán la futura línea deportiva N.

Por **Juan Torrón**

Tres eran las novedades que Hyundai presentaba en Alemania. La carrocería i30 Fastback; la versión más deportiva del i30, que se reconocerá por la letra N, y uno de sus productos más importantes, el Hyundai Kona, con el que quiere pelearse en el segmento de los SUV de tamaño pequeño.

Con estos tres coches, los directivos de la marca anunciaban que el objetivo para el año 2021 es convertirse en la marca asiática más vendida de toda Europa.

El i30 Fastback llega para convertirse en un cupé de cinco puertas y aire *premium*, mientras que la familia será el i30 N. Es el primer coche deportivo de la marca que utiliza esta denominación, inspirada en el mundo de la competición.

Aunque se ha basado en sus hermanos i30, este modelo casi ha partido de cero, en la búsqueda de elevadas prestaciones en circuitos sin poner en riesgo el placer de poder disfrutarlo en carretera abierta y en el día a día. Equipado con un motor de dos litros de cilindrada, es capaz de entregar dos potencias diferentes, la versión Standard, con 250 caballos, y otra denominada Performance capaz de subirlo hasta los 275 caballos, con aceleraciones de 0 a 100 km/h en tan solo 6,1 segundos y una velocidad máxima de 250 kilómetros por hora. El conductor podrá demandar al coche diferentes configuraciones según las exigencias de cada día. También se dejaba ver la versión de



este modelo específica para circuito que bajo las siglas N TCR permitirá a muchos clientes participar en las distintas fórmulas que hay actualmente en Europa.

Con respecto al Kona, nombre que ha causado numerosos comentarios en nuestra comunidad, la marca coreana ofrece un SUV de llamativas líneas, sobre todo en su frontal, con posibilidad de personalizarlo en dos colores y de elegir entre tracción a un solo eje o a los dos, así como caja de cambios de doble embrague con siete velocidades.



USO DIARIO

La versión más deportiva permitirá obtener grandes prestaciones, tanto carretera como en circuitos, aunque la marca quiere que sea adecuado para el uso diario.



NUEVO CITROËN C3

AS UNIQUE AS YOU ARE

36 combinaciones de personalización
Alerta de cambio involuntario de carril
Reconocimiento de límites de velocidad
Indicador de descanso recomendado
(Coffee Break Alert)

CITROËN C3
DESDE **9.950€***



     citroen.es

CITROËN prefiere TOTAL *PVP recomendado en Península y Baleares de C3 PureTech gasolina 68 Feel por 9.950 € (Impuestos, transporte, y oferta incluidos), para clientes particulares que financien un capital mínimo de 6.000 € y una permanencia mínima de 48 meses financiando a través de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A. Oferta no acumulable. PVP recomendado para el cliente que no financie: 11.450 €. Oferta válida hasta el 31/10/2017. Modelo visualizado C3 Shine. (1) Citroën Asistencia: consulte condiciones en www.citroen.es. Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473.



CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN C3: 3,5-4,9 / 92-113

STONIC, UN SUV DE 4 METROS

DESDE LA INCORPORACIÓN DE PETER SCHREYER COMO DISEÑADOR DE LA MARCA COREANA, KIA NO HA PARADO DE LANZAR NUEVOS MODELOS AL MERCADO, CON UNAS ATRACTIVAS Y MODERNAS LÍNEAS Y TODOS ELLOS BAJO UNA MISMA IMAGEN FRONTAL QUE LOS HACE RÁPIDAMENTE RECONOCIBLES. EL TURNO ES AHORA PARA EL STONIC, UN SUV DE CARÁCTER URBANO COMO DEMANDA EL MERCADO.

Por **Juan Torrón**

Eran muchos los modelos que había sobre la moqueta de Kia en Frankfurt, pero el que más brillaba era el pequeño Stonic. Un SUV de cuatro metros de longitud que llega para pelearse con los más gallitos del segmento. Y es que este tipo de *crossover* es de los de mayor crecimiento en Europa.

Este segmento registra 1,1 millones de matriculaciones cada año, lo que supone un 7% del mercado. Y las previsiones dicen que en el 2020 esta cifra puede aumentar por encima de los 2 millones de unidades.

PERSONALIZACIÓN

El Kia Stonic es el modelo con mayor posibilidad de personalización de la marca. Un coche creado en estrecha colaboración entre los centros de diseño de Corea y Europa y cuyas líneas de carrocería pueden presumir de un techo bajo, voladizos cortos y un capó de dimensiones generosas. Así se convierte, según sus creadores, en un SUV deportivo y robusto. Elementos protectores en negro, tanto en la parte delantera como en la trasera, y algún detalle en la vista lateral contribuyen a un mayor refuerzo de la imagen de seguridad.

Su parabrisas inclinado y su pilar trasero ancho recuerdan a otros modelos de la marca y también de la competencia. Los ocupantes se sitúan entre los 2,5 metros que hay entre los dos ejes y disfrutarán de una anchura de carrocería de 1,7 metros. Sus barras de techo con un final sobreelevado le dan el último toque SUV.

El comportamiento dinámico preocupó desde el primer momento, según nos dice la marca, ya que se

busca un dinamismo deportivo sin agotar al conductor y pasajeros, de ahí la importancia del trabajo realizado en las suspensiones. Se busca estabilidad, confort y sobre todo rapidez en carreteras viradas, algo a lo que contribuye también la ubicación del motor delantero. De serie este modelo ya ofrece control y gestión de estabilidad, la vectorización del par por frenado (actuando sobre las ruedas interiores para reducir el sobreviraje), el control de frenado en curva, el asistente de arranque en rampa y la estabilidad en recta, que consigue con la frenada individual de cada rueda.

MOTORES

Kia apuesta por el motor de tres cilindros y tan solo un litro de cilindrada como el más vendido. Con él se consiguen 120 caballos de potencia, aunque a mediados del año que viene habrá otro más básico que se quedará en tan solo 100 caballos. En el momento de su lanzamiento la marca surcoreana también propone el diésel de 1.6 litros, que con 110 caballos y se declara como el modelo que menos consume.

En gasolina habrá también una opción atmosférica de inyección multipunto y 84 caballos. De momento todos los Stonic disponen de caja de cambios manual ya que hasta el próximo año, la marca coreana no tiene previsto incorporar la caja automática de doble embrague.

PRECIOS

Todos los Stonic del mercado español están libres del impuesto de matriculación gracias a las bajas emisiones de CO₂, de ahí que el precio de partida de la versión más económica sea de 12.919 euros.

DETECCIÓN DE FATIGA

De forma opcional el Stonic ofrece la posibilidad de detectar la fatiga del conductor. En Europa se estima que el cansancio del conductor es un factor clave en todos los accidentes fatales. El coche monitoriza una serie de parámetros del vehículo y del conductor y si detecta que el nivel de atención se ha reducido significativamente, da una alarma sonora y muestra un aviso en la instrumentación.



El segmento de los SUV de cuatro metros en Europa es el de mayor crecimiento, llegando a alcanzar en tan solo tres años más de dos millones de ventas





COMBINACIÓN DE LÍNEAS RECTAS

En su interior se combinan líneas rectas con superficies suaves, donde destaca el color de la carrocería en varios lugares, mientras las toberas de ventilación recuerdan a los grupos ópticos.





MÁS DE MIL CABALLOS

UNA DE LAS ESTRELLAS DEL SALÓN DE FRANKFURT ERA ESTE MERCEDES AMG PROJECT ONE, UN SUPERDEPORTIVO QUE HEREDA TODA LA TECNOLOGÍA DE LA FÓRMULA 1 Y QUE TENDRÁ EN SU SISTEMA HÍBRIDO MÁS DE MIL CABALLOS, PARA ALCANZAR LOS 350 KM/H. DE MOMENTO ES SOLO UN «CONCEPT CAR».

Por **Juan Ares**

La división AMG de Mercedes da un importante paso adelante con este prototipo que muy pronto podría llegar a la serie. La marca alemana quiere responder así a otras que presumen de superdeportivos, aunque utiliza en este caso un propulsor híbrido que hereda la tecnología que ha hecho a Lewis Hamilton y Nico Rosberg campeones del Mundo de Fórmula 1.

La configuración de motores de este Project ONE se basa en un propulsor de explosión V6 de 1.6 litros, como el que emplea su Fórmula 1, capaz de alcanzar las 11.000 revoluciones por minuto, dotado a su vez de una sobrealimentación a través de un turbocompresor eléctrico. La potencia de este motor es de 680 caballos, dirigidos hacia el tren trasero mediante una caja de cambios manual de ocho velocidades.

Pero el Project ONE tiene una tracción total gracias a dos motores eléctricos encargados de propulsar el eje delantero con una potencia que sumada a la del motor de explosión



INSPIRADO EN UN FÓRMULA 1
Volante cuadrado con casi tantos botones como el de Lewis Hamilton y dos pantallas de 10 pulgadas que brindan la información al conductor-piloto.

supera los mil caballos. Las cifras de este concept car son de auténtico vértigo, ya que será capaz de acelerar de 0 a 200 km/h en solo seis segundos y de alcanzar una velocidad máxima de 350 km/h.

En Mercedes parece que se han tomado el reto muy en serio y hay auténtica intención de lanzar un superdeportivo como este a la calle, para poner en solfa la tecnología de otros grupos automovilísticos con sus superdeportivos. El Bugatti Chiron sería uno de los modelos hacia los que apunta este producto sorprendente de Mercedes-AMG.

A todo esto el Project ONE es un Fórmula 1 carrozado, tal y como muestra su interior de biplaza de carreras. Hasta el volante parece salido de uno de los monoplazas de competición. La carrocería monocasco de fibra de carbono también se inspira en la Fórmula 1, ofreciendo un reducidísimo peso y mucha rigidez. Ni que decir tiene que suspensiones y sistema de frenado también están sobredimensionados para soportar las prestaciones de este hiperdeportivo. A nivel estético rompe con todo lo visto hasta ahora en la marca, con una espectacular toma de aire en el techo que finaliza en una aleta de tiburón.

Mercedes no ha manifestado todavía datos sobre comercialización, pero se tratará de una serie muy limitada y cuyo precio estaría por encima de dos millones de euros.

Conéctate al Hyundai i30 Link Edition.



Hyundai i30 Link Edition



Hyundai i30 cw Link Edition

Hyundai i30 Link Edition 5p.

150 €/mes*

1 cuota de 148,68€
58 cuotas de 150,00€
Entrada 4.396,68€
Última cuota 6.352,94€
T.A.E. 7,10%

Con navegador y WIFI gratis.

Disfruta de la última tecnología en conectividad. Su navegador de última generación te conducirá sin problema allá donde tú quieras. Y si lo que quieres es navegar por la red, hazlo, ¡tienes wifi! ¿Qué más quieres? ¿Seguridad? Conduces la mejor seguridad activa de su categoría: Frenada autónoma, sistema de aviso de pre-colisión, control de crucero y limitador de velocidad, sistema activo de cambio de carril, detector de fatiga...



Navegador con pantalla de 8"



5 AÑOS
DE GARANTÍA
SIN LÍMITE DE KM

Nuevo Hyundai i30 Link Edition: Emisiones CO₂ (gr/km): 112. Consumo mixto (l/100km): 4,9.

Nuevo Hyundai i30 CW Link Edition: Emisiones CO₂ (gr/km): 115. Consumo mixto (l/100km): 4,9.

PVP recomendado para HYUNDAI i30 TGD 1.0 120CV (88,3KW) LINK EDITION. 60 MESES Tipo Deudor 5,95% T.A.E. 7,10% Precio al contado 16.775,00€. Incl IVA, transporte, impto. Matriculación, descuento promocional, aportación de concesionario, oferta de mantenimiento y Plan Cambia a Hyundai aplicable por la entrega de un vehículo usado bajo titularidad del comprador durante al menos los 6 meses previos a la fecha de compra. Oferta para clientes particulares que financien con Cinking Solución Flexible Entrada 4.396,68€. Plazo 60 meses, 1 cuota de 148,68€, 58 cuotas de 150,00€, y 1 cuota de 6.352,94€. Tipo Deudor Fijo 5,95%, T.A.E. 7,10% (La T.A.E., así como la primera cuota podrán variar ligeramente en función del día de firma del contrato y la fecha de pago. Comisión de Apertura 371,35€. Importe Total del Crédito 12.378,32€, Coste Total del Crédito 3.194,65€, Importe Total Adeudado 15.572,97€. Precio Total a Plazos 19.969,65€. Día de contratación 09/09/2017 primer pago 05/12/2017. Oferta válida hasta 31/10/2017. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer, E.F.C., S.A. El correcto funcionamiento del sistema WIFI requiere de su activación y la aceptación de las condiciones de servicio. Servicio prestado por Orange. Hyundai proveerá un modem y una tarjeta SIM Orange prepagada con 2 Gb/mes durante 12 meses. Promoción válida hasta el 15/12/2017 o hasta fin de existencias (5.000 unidades). Modelo visualizado: i30 Link Edition/i30 CW Link Edition. Mantenimiento vinculado a la financiación del vehículo. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje ofrecida por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Consulta las condiciones de oferta, mantenimiento, condiciones WIFI y garantía en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es



SYMBIOZ, LA CASA CON EL COCHE

EL CONCEPT CAR SYMBIOZ REPRESENTA LA VISIÓN DE RENAULT SOBRE EL AUTOMÓVIL Y SU LUGAR EN LA SOCIEDAD DE CARA AL AÑO 2030. UN VEHÍCULO ELÉCTRICO, AUTÓNOMO Y CONECTADO, INTEGRADO EN UN ECOSISTEMA EN EL QUE EL HOMBRE EVOLUCIONA. ESTE «CONCEPT CAR» OFRECE UNA EXPERIENCIA DE VIDA A BORDO COMPLETAMENTE NUEVA Y EXPLORA EL FUTURO DE LA MOVILIDAD.

REDACCIÓN

SYMBIOZ se compone de tres elementos: un automóvil, un vehículo de demostración y una vivienda. Por primera vez, un fabricante consiguió presentar una vivienda entera en un salón del automóvil. Como parte de la estrategia de diseño de Renault en torno al ciclo de la vida, el concept SYMBIOZ forma parte del pétalo *wisdom*, expresión de madurez y sabiduría.

El concept car SYMBIOZ evoca el horizonte 2030. A su vez, Renault ha trabajado en el vehículo de demostración SYMBIOZ, que da una idea de su primera aplicación rodante y realista de cara al 2023. Este vehículo circulará a modo de test por las carreteras a partir de finales de año.

Renault SYMBIOZ y su versión de demostración son vehículos eléctricos, autónomos y conectados con todos los demás elementos de su entorno. Transportan a los viajeros, tanto al conductor como a los pasajeros, en un habitáculo que hace sentirse como en casa y que ha sido creado para la conducción autónoma. En la carretera, el

EL NUEVO MÉGANE R.S., CON CHASIS 4CONTROL Y 280 CABALLOS DE POTENCIA

REDACCIÓN

Una de las novedades que presentó Renault en este Salón del Automóvil de Frankfurt fue el nuevo Mégane R.S., uno de los referentes en el mercado de vehículos de altas prestaciones del segmento C, desde que se lanzó en el 2004.

El nuevo Mégane R.S. lleva aún más altos los valores de Renault Sport en agilidad, eficacia y placer de conducción al incorporar un chasis perfeccionado gracias a la tecnología 4CONTROL y sus cuatro ruedas directrices, primicia en el segmento, junto a un innovador motor de 280 CV resultante de las sinergias de la Alianza y, por primera vez, una doble oferta de caja de velocidades, además de tecnologías procedentes del mundo de la competición.

Este vehículo estará disponible a partir de diciembre de 2017.

El Nuevo Renault Mégane R.S. se distingue por sus nuevas proporciones. Por un lado, el lateral de la carrocería alberga pasos de rueda ampliados en 60 mm. en la parte delantera y en 45 mm. en la parte trasera con respecto a Mégane GT. Al ser más ancho y asentarse sobre ruedas de 18 y 19 pulgadas, su estabilidad en carretera y su comportamiento en curvas han mejorado.

En la parte delantera, el nuevo paragolpes específico incorpora la lámina FI, característica del diseño de Renault Sport en color gris, la entrada de aire ancha para alimentar los intercambiadores y refrigerar el motor y la rejilla de calandra específica con trama de nido de abeja 3D reinterpretada por Renault Sport. De perfil se aprecian los extractores de aire detrás de las ruedas delanteras. Y en la parte trasera un alerón rediseñado para generar más apoyo, con retornos verticales en el color de la carrocería para resaltar la anchura del vehículo, nuevo paragolpes con salida de escape central y el difusor funcional para un mayor equilibrio aerodinámico a alta velocidad, inspirado directamente en el mundo de la Fórmula 1.

El sistema 4Control con sus cuatro ruedas directrices puede combinarse con dos chasis, el Cup y el Sport. El nuevo motor TCe de 280 caballos puede combinarse con una caja manual de seis velocidades o con una automática de doble embrague.



COLOR ESPECÍFICO

El naranja define este R.S. que además lleva aireadores tras las ruedas delanteras y «spoilers» y deflectores que garantizan mayor estabilidad para sus altas prestaciones.



vehículo se transforma en una prolongación del hogar. En casa, hace las veces de habitación adicional móvil, modular y multifuncional. Dentro del hogar, SYMBIOZ interpela y demuestra, de manera simbólica, que en el 2030 el automóvil estará cada vez más integrado en nuestra vida diaria.

Con SYMBIOZ, el automóvil aporta a la vivienda un valor añadido en cuanto a superficie y funciones. Desempeña diferentes papeles, según los deseos de los habitantes. Cuando se encuentra en el interior, SYMBIOZ funciona como una habitación más, móvil, confortable y modular al mismo tiempo. Un elevador permite trasladar el vehículo de la planta baja a la habitación y a la terraza de la planta superior. Situado sobre el tejado, SYMBIOZ se convierte en un auténtico refugio para relajarse o aislarse disfrutando del exterior.

Con la configuración abierta, SYMBIOZ se transforma en una acogedora sala de estar, un lugar que invita a conversar y compartir. Esta configuración es posible gracias al espíritu *living room* de su diseño interior.



EL CAYENNE QUE CRECE

PORSCHE NO QUISO ESPERAR AL SALÓN DE FRANKFURT PARA PRESENTAR LA TERCERA GENERACIÓN DE SU MODELO CAYENNE. LO HIZO EN AGOSTO CON UNA RETRANSMISIÓN A NIVEL MUNDIAL Y SE DEJÓ LA VERSIÓN MÁS DEPORTIVA, EL TURBO, PARA MOSTRARLO SOBRE LA MOQUETA DEL SALÓN. SUS CAMBIOS MÁS RADICALES SE CENTRAN EN SU INTERIOR.

Por **Juan Torrón**

No quiso arriesgar mucho Porsche en los cambios exteriores de un modelo que lleva varias generaciones triunfando. Con una longitud de 4,9 metros, el coche ha crecido en 63 milímetros, lo que se deja notar en un mayor espacio de maletero, que no para los ocupantes, ya que la distancia entre ejes se mantiene. Su mayor cambio se centra en la trasera, en la que destaca el logotipo de Porsche en 3D junto a los pilotos tridimensionales unidos, al igual que el resto de la gama, por una banda de leds que van de extremo a extremo.

Pero lo que hay que destacar en este nuevo Cayenne son aspectos como la caja de cambios Tiptronic S de ocho velocidades, nuevos chasis y también ruedas de diferentes tamaños entre el tren delantero y trasero, que por cierto este último puede ser direccional. También ofrecerá un sistema de antibalaneo de la carrocería y una suspensión neumática de tres cámaras.

Antes de Frankfurt, Porsche puso a la venta la versión básica de gasolina con 340 caballos, es decir, con 40 caballos más que el modelo anterior, y la versión S con 440 caballos, también con 20 caballos más. Pero sobre el *stand* de la marca alemana mostraba su línea más atractiva la versión turbo, que con 550 caballos

se sitúa como el tope de una gama que irá aumentando a lo largo del 2018.

En su interior, el nuevo Cayenne ya equipa una gran pantalla central de alta definición y 12,3 pulgadas que permite la conectividad del coche con servicios *on line* y a Internet de forma muy intuitiva. La marca, tras el volante, ha mantenido su reloj analógico de cuentavueltas y a ambos lados dos pantallas de 7 pulgadas cuya información se puede cambiar desde el volante multifunción. Otra novedad es el asistente de visión nocturna mediante una cámara térmica.



TECNOLOGÍA DE VANGUARDIA

Disponible desde 87.000 euros, ya se aceptan pedidos de una generación que aporta muchas novedades tecnológicas que apenas están a la vista del cliente, pero que le facilitarán mucho la conducción del coche.



NUEVO PEUGEOT 308

AUGMENTED TECHNOLOGY



NUEVA CAJA AUTOMÁTICA DE 8 VELOCIDADES
NUEVOS SISTEMAS DE AYUDA A LA CONDUCCIÓN
NUEVOS MOTORES GENERACIÓN 2020



PEUGEOT

PEUGEOT RECOMIENDA **TOTAL** **PSA FINANCE** Atención al cliente: 902 366 247 - 91 347 22 41

El nuevo Peugeot 308 sale a la luz. Con sus líneas afiladas, resulta imponente desde el primer vistazo. Su alto nivel tecnológico está pensado para perfeccionar tu experiencia de conducción: navegación conectada 3D, Peugeot i-Cockpit® con volante compacto y nuevos motores que cumplen con la normativa de emisiones NOx a horizonte 2020. Las nuevas ayudas a la conducción, como la alerta activa de cambio involuntario de carril, el Active Safety Brake o el control de crucero adaptativo, se convierten en una especie de sexto sentido que te permitirán disfrutar de una experiencia de conducción más intuitiva.

Nuevo Peugeot 308: Consumo mixto (L/100 km) desde 3,6 hasta 6. Emisiones de CO₂ (g/km) desde 95 hasta 139.

**SALPICADERO DE CUERO NAPPA**

Esto es lo que se encontrará el cliente del nuevo DS5 Prestige nada más sentarse al volante. Y es que DS ha puesto a trabajar a sus mejores artesanos dentro del habitáculo.



EN RECUERDO DE LA LEYENDA

UNA EDICIÓN LIMITADA DEL DS 5 PRESTIGE ES LA ENCARGADA DE RETOMAR EL ESPÍRITU YA LEGENDARIO DEL DS DE 1959, TODO UN ICONO QUE SE CONVIRTIÓ EN EL FAVORITO DE LOS LÍDERES DE LA POLÍTICA, SOBRE TODO EN FRANCIA, Y DEL MUNDO EMPRESARIAL. EN ESTE COCHE DESTACABA SU CONFORT Y SU ELEVADO REFINAMIENTO, ASÍ COMO UNA TECNOLOGÍA DESCONOCIDA HASTA ENTONCES.

Hace más de medio siglo, el DS Prestige se convirtió en el automóvil de referencia para la élite de su tiempo. Fue el modelo favorito de líderes políticos, empresarios de éxito y estrellas del mundo artístico por su tecnología y su confort. Como avances destacados, fue uno de los primeros vehículos europeos en incorporar teléfono y luces direccionales. Además, contaba con detalles que permitían desplazarse cómodamente, en un habitáculo específicamente insonorizado y con luces de lectura para los asientos traseros. Estas características, unidas a su sobresaliente comportamiento en carretera, le llevaron a ser el vehículo oficial por excelencia en la Francia de mediados del siglo XX, todo un símbolo de éxito profesional, lujo y *art de vivre*.

El DS 5 Prestige asume el reto de adaptar este automóvil mítico a nuestro tiempo, con la conectividad, el confort, el refinamiento, el cuidado por los detalles y el *savoir-faire* que convierten a DS Automobiles en un auténtico embajador del lujo francés.

Como su antecesor de 1959, el DS 5 Prestige destaca por un diseño vanguardista que le hace único. En el exterior, su frontal expresa lujo, tecnología y altas prestaciones, que se manifiestan en elementos como su calandra, su firma luminosa DS LED Vision, sus intermitentes dinámicos y su moldura cromada. En su paleta de colores figuran el Blanco Nacarado, el Gris Platino y el Negro Perla. Sus exclusivas llantas de aleación negro brillante Cairns de 19 pulgadas le dan distinción y dinamismo.

Su acabado interior se inspira en la aeronáutica. Su techo tipo *cockpit* se convierte en el elemento más simbólico, con sus tres entradas de luz. El asiento del conductor se convierte en un puesto de pilotaje en el que los principales mandos están reunidos en dos consolas centrales bajo la forma de pulsadores, ruedas selectoras y *toggles switches*, rematado con detalles como la trama DS o los pedales de aluminio.

ARSENAL TECNOLÓGICO

La experiencia de conducción *high-tech* no se queda en los detalles estéticos: es una realidad gracias al acceso y al arranque manos libres, a la pantalla táctil de 7 pulgadas en color que permite acceder directamente a todas las funciones del vehículo (de la navegación a la música). Además, es la puerta de entrada a las aplicaciones del *smartphone* gracias a la prestación Mirror Screen, compatible con los protocolos Apple CarPlay, Android Auto y Mirrorlink.

Como no podía ser de otra manera en un vehículo que lleva la firma DS, el DS 5 Prestige dispone de un completo arsenal tecnológico, en el que destaca DS Connect Nav, un navegador conectado en 3D que ofrece datos sobre la meteorología y el estado del tráfico en tiempo real. En el apartado de seguridad, es una de las opciones más punteras del mercado, con equipamientos de última generación como el sistema de vigilancia del ángulo muerto, la alerta de cambio involuntario de carril, la ayuda a la salida en pendiente, el control de la trayectoria, el antipatinado inteligente, la cámara de marcha atrás y el Head Up Display.



LA IMPRESIÓN 3D LLEGA A LA CARROCERÍA DEL DS3 DARK SIDE

REDACCIÓN

A primera vista, el DS 3 Dark Side aparece como un vehículo esculpido en un material oscuro y rugoso. Desde más cerca se aprecian, grabados en la carrocería, una serie de relieves geométricos que forman una trama que crean una segunda piel. Para dotar al DS 3 con este efecto se ha aplicado sobre la carrocería un film adhesivo que se ha recortado siguiendo motivos geométricos definidos por los diseñadores. Al contar con una superficie granulada, permite crear una sensación de relieve, una vez aplicada la pintura. Este elemento también es especial, ya que su textura, extremadamente robusta y enriquecida con partículas, le confiere reflejos satinados y un tacto único. Esta novedosa técnica, obra de los equipos de expertos del taller de pintura de la planta de Poissy, ya ha estado presente en varios *concept-car* de la marca y da el salto, por primera vez en el mundo, a un vehículo de serie.

En fuerte contraste con la carrocería de rasgos casi orgánicos, las ópticas de los faros delanteros y tra-



seros destacan por su complejidad hipnótica. Las dos versiones del DS 3 Dark Side permiten expresar actitudes tan opuestas como el día y la noche. Por un lado, la atracción por la luz, con un techo Gris Aluminio, llantas diamantadas de 17 pulgadas y retrovisores cromados; y, por el otro, la oscuridad total, con el techo, las coquillas y las llantas en negro Onyx.

PIEZAS EN TITANIO

Los diseñadores han optado por desarrollar piezas de titanio directamente en el ordenador bajo la tecnología 3D, como los embellecedores de las puertas y el bombín de la llave de contacto. Un coche real con formas impensables hasta ahora.

RS 4 AVANT

DEPORTIVO CAMUFLADO COMO FAMILIAR

BAJO LA APACIBLE APARIENCIA DE UNA BERLINA FAMILIAR SE ESCONDE UN DEVORADOR DE ASFALTO CON 450 CABALLOS EN SU CORAZÓN Y TRACCIÓN QUATTRO. LLEGARÁ A PRINCIPIOS DEL PRÓXIMO AÑO AL MERCADO Y SU PRECIO SERÁ DE 96.890 EUROS.



ESOS ESCAPES NO ENGAÑAN

Si nos fijamos en sus tremendos escapes nos damos cuenta de que dentro lleva un motor V6 biturbo de gran potencia. Su parrilla y faros Matrix LED también lo delatan.

Por **Juan Ares**

Tiene mucho morbo comprarse un Audi A4 Avant, que es una pacífica berlina de lujo con carrocería familiar con portón posterior, y elegirlo en versión RS con un motor de gasolina V6 de 2.9 litros dotado de turbo y con 450 caballos de potencia.

El morbo es jugar al despiste con los que tenemos alrededor, que en ningún momento adivinarán el potencial deportivo de nuestro coche bajo su apacible aspecto.

Y es que acelerar de 0 a 100 km/h en solo 4,1 segundos está al alcance de muy pocos deportivos. Audi ha presentado en el Salón de Frankfurt este curioso modelo, que aún como pocos las características de un deportivo radical y un familiar, donde puedes llevar las sillitas del niño en el maletero o meter en él una bicicleta o una tabla de surf.

Si ustedes se preguntan si este bipolar modelo tiene mucho predicamento en el mercado, les diremos que sí. Dejando al margen su alto precio, en países como Alemania se vende bien y ahora la marca de los cuatro aros pone su punto de mira en el mercado chino, donde muchos millonarios aún prefieren pasar discretamente de puntillas ante la sociedad de su país y para ello este coche es único.

Solo los que se fijen mucho en los detalles podrán adivinar enseguida que no es un simple A4 Avant. Este RS monta llantas de aluminio de 19 pulgadas y opcionalmente hasta de 20. Su frontal dispone de una parrilla de panal de abeja, lleva faros Matrix



LED, los más sofisticados del grupo, los pasos de rueda son 3 centímetros más anchos que en un A4 normal y por detrás deja ver dos tremendas salidas de escape rodeadas por un difusor casi de carreras y coronadas por arriba por un llamativo spoiler. La guinda la pone su color azul específico. En su interior nos acogen unos asientos tipo baquet y entre sus indicadores aparece uno que mide las fuerzas G por si nos mareamos al acelerar o en las curvas. Todo en el Audi RS4 Avant juega al despiste.



¿PACÍFICO CIUDADANO?

Los asientos sujetan con contundencia a los pasajeros y la instrumentación es totalmente digital, con proyección de datos en el parabrisas.



Nuevo Kia Stonic

Para los que quieren más de la vida.



STONIC



The Power to Surprise

El diseño del Nuevo Kia Stonic está pensado para aquellos que, de cada trayecto, hacen una aventura. Un acabado aerodinámico y deportivo define aún más tu personalidad. Ópticas con tecnología LED remarcarán siempre tu presencia. Multitud de combinaciones de color, tanto interiores como exteriores, le darán tu sello personal. Así es el Nuevo Kia Stonic, para aquellos que quieren más de la vida.

Consumo combinado (l/100 km): 4,2-5,2. Emisiones de CO₂ (g/km): 109-118.

*Consultar manual de garantía Kia.

FRESCURA PARA EL NUEVO POLO

EL NUEVO VOLKSWAGEN POLO YA ESTÁ A LA VENTA CON UN PRECIO DESDE 14.740 EUROS Y ASPIRA A CONVERTIRSE EN UNO DE LOS URBANOS MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA, DONDE SE FABRICA, AHORA CON LA PLATAFORMA MQB A0, LA MISMA DEL IBIZA.

Por **Juan Ares**

El Polo no esconde ese carácter de pequeño Golf, aunque se podría pensar en que sus líneas todavía son más atractivas. El nuevo modelo ha ganado en tamaño, ahora mide 4,05 metros de longitud, además de ser más ancho y tener más distancia entre ejes, lo que supone mayor espacio interior, como muestra el tamaño del maletero, de 351 litros. Una novedad en este modelo, como viene siendo habitual, es que solo se ofrecerá con carrocería de cuatro puertas. Estéticamente el nuevo Polo ha cambiado mucho y ahora es un coche con apariencia más aplomada y dinámica que su antecesor.

En su lanzamiento se han previsto cuatro motores de gasolina y dos diésel. Entre los primeros hay un 1.0 de 65 o 75 caballos con cambio manual de cinco velocidades y un 1.0 TSI de 95 o 115, este último con caja manual de seis o DSG de siete. En diésel, que llegarán en los próximos meses, las opciones son las de un motor 1.6 con potencias de 80 o 95 caballos, en este último también con posibilidad de DSG.

Con estos seis motores se combinan tres líneas de equipamiento, Edition, Advance y Sport, pero además habrá paquetes R-Line, Black y Style. Más adelante llegará una versión GTi con hasta 200 caballos de potencia.

Sabiendo que Volkswagen posiciona sus modelos siempre por encima de Seat en equipamiento, en el nuevo

Polo se ofrece la digitalización de los instrumentos con el Digital Cockpit de Volkswagen, que costará 400 euros como opción y también con una pantalla central de hasta ocho pulgadas que controla la conectividad para enlazar los *smartphones* y el resto de funciones como navegación y entretenimiento.

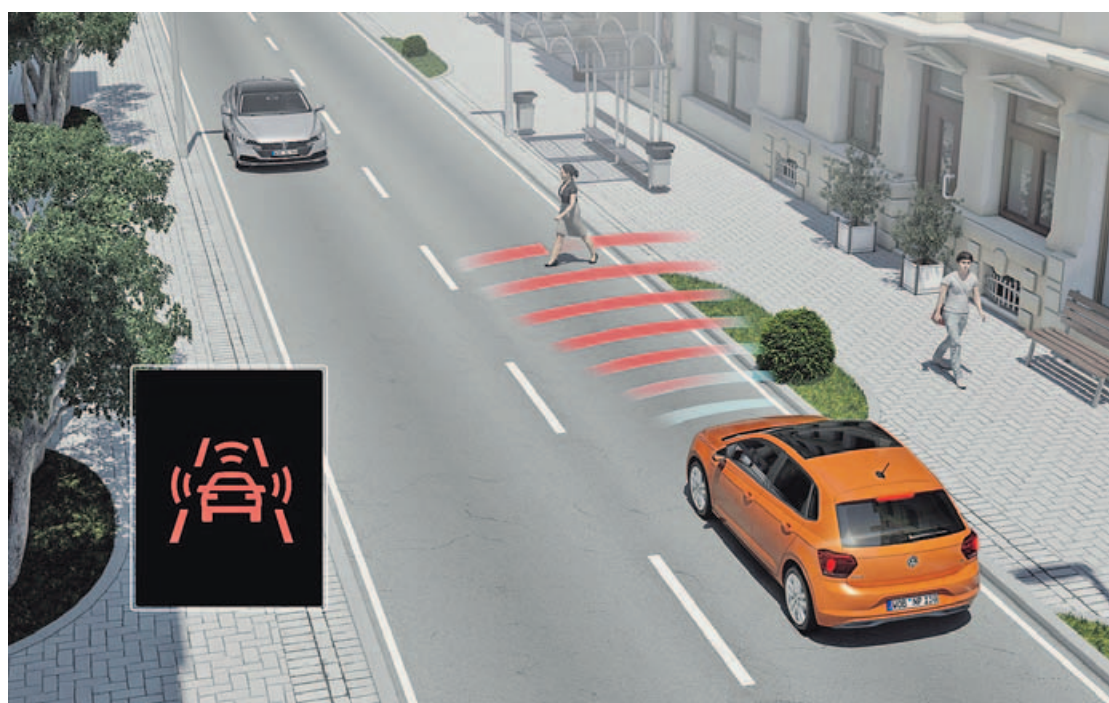
EQUIPAMIENTO

Si ya en el Seat Ibiza el uso de la plataforma MQB A0 permite adoptar sistemas de seguridad y confort hasta ahora reservados a clases superiores, en el Polo se exprimen estas posibilidades al máximo. Así se cuenta con ayudas como el asistente de aparcamiento que te avisa cuando sales en batería y marcha atrás si viene algún coche, además del cada vez más universal control de crucero adaptativo que en el caso del cambio DSG es una opción recomendable. No falta tampoco la frenada automática de emergencia en ciudad. Ya desde los acabados más económicos dispone también de asistente de arranque en cuesta.

Como no podía ser de otra manera en los tiempos que corren para los coches urbanos, este ofrece opciones de personalización, como 14 colores diferentes, doce tipos de llantas desde 14 hasta 18 pulgadas e incluso un techo panorámico.

Esta sexta generación del Volkswagen Polo será un coche español, ya que se fabrica en Navarra, y de las anteriores versiones ya se han vendido 14 millones de unidades.





Seguridad

Los peatones ya pueden sentirse seguros

Este nuevo Volkswagen Polo ya incorpora desde su versión básica el sistema de vigilancia Front Assist, un ojo electrónico que permite detectar la presencia de peatones o ciclistas delante del coche y que aplicará los frenos automáticamente en caso de que el conductor se despiste. Esto funciona muy bien en ciudad y evita atropellos. Pero además el Polo puede aumentar también los niveles de seguridad en carretera gracias a un control de crucero adaptativo, que permite al conductor marcar una velocidad fija para circular en autovías o autopistas, sacar el pie del acelerador para dejar que el coche continúe solo y al mismo

tiempo tener la seguridad de que cuando haya un coche delante, en el mismo carril, que vaya más lento, reducirá la velocidad automáticamente ajustándose a la del vehículo que nos precede, hasta que este se aparte, volviendo entonces a la velocidad preprogramada. Es un sistema que aumenta el confort, sobre todo en viajes largos por autovía, permitiendo al conductor descansar su pierna derecha. Volviendo a la ciudad, también representa un gran avance el asistente de salida del aparcamiento, que nos avisa acústicamente cuando salimos marcha atrás en batería y viene algún coche.



FAMILIA CROSSOVER AL COMPLETO

PEUGEOT HA SIDO UNA DE LAS PRIMERAS MARCAS GENERALISTAS EN DISPONER DE UNA COMPLETA GAMA DE AUTOMÓVILES SUV, ALGO CADA DÍA MÁS IMPORTANTE YA QUE SE ESTIMA QUE LOS SUV SUPONEN EN ESPAÑA UN 40% EN EL MERCADO DE PARTICULARES, CON MÁS DE 300.000 UNIDADES VENDIDAS EN LO QUE VA DE AÑO, DE LOS QUE CASI 30.000 SON PEUGEOT.

Por **Juan Ares**

Peugeot ocupa ahora mismo la segunda posición en nuestro país en ventas de SUV, tan solo superada por Nissan y seguida de Renault. La gama de la marca está compuesta por tres modelos: el 2008, el más veterano, ya que su primera versión apareció en 2013; el 3008, que apareció en 2016, y el más grande 5008, de siete plazas, que vio la luz este mismo año.

El 2008, que es el modelo SUV más vendido de Peugeot, con 2.153 unidades en lo que va de año y 2.000 más en cartera, mide 4,15 metros, por lo que se inscribe entre los SUV más pequeños del segmento B de urbanos. El 2008

tiene un precio de salida de 18.090 euros para su versión básica de motor Pure Tech de gasolina, con 82 caballos y acabado Style.

Le sigue en tamaño el 3008, un modelo que este año se hizo acreedor del premio *Car of the Year* en Europa. El éxito de este modelo le ha llevado ya a matricular 12.279 unidades en lo que va de año, aunque tiene una cartera de pedidos de más de 5.000 unidades. El Peugeot 3008 mide 4,47 metros de largo, se trata por tanto de un modelo compacto y su precio parte de los 25.700 euros de su versión Pure Tech de 130 caballos.

El que completa la gama SUV de Peugeot es el 5008, un coche que deriva del anterior, pero ampliado en

cuanto a tamaño y con capacidad para siete plazas. Por sus medidas exteriores, con 4,64 metros de longitud, se encuentra en la frontera entre los SUV compactos y los grandes. La marca está sorprendida por el éxito de este modelo que este año ya ha vendido en España 2.153 unidades y tiene otras 2.000 en cartera. Y eso que su gama de precios comienza en 27.500 euros para las versiones de gasolina.

Al margen del éxito comercial que están teniendo sus tres modelos, la gama SUV de Peugeot ha conseguido posicionar a la marca francesa en un estatus superior en cuanto a imagen de marca y también a conquistar a una nueva clientela con más capacidad de compra.

Peugeot no se quiere detener en su carrera por conquistar el mercado de SUV y así en los próximos meses, concretamente en la primavera del 2018, lanzará los motores Euro6 para el 2008. También está prevista otra nueva motorización Euro6 para el 3008 y el 5008; se trata de un motor de 1.5 litros Blue HDi de 130 caballos, que llegará hacia el mes de octubre. También para sus dos modelos grandes se anuncia para la próxima primavera la llegada de una nueva caja de cambios automática de ocho velocidades.

El 44,6% de las ventas totales de Peugeot pertenecen a estos tres modelos y se espera que el peso de esta gama aumente todavía en un mercado que se decanta hacia los modelos SUV.



2008, EL PRIMERO DE UNA SAGA DE ÉXITO

Cuando se lanzó en el 2013 supuso el primer paso, al dejar de utilizar plataformas de origen Mitsubishi en la gama Peugeot de vehículos SUV para pasarse a tecnologías propias.



3008, EL COCHE DEL AÑO EN EUROPA

El 3008 ha supuesto para la marca, además de un éxito comercial, un modelo que ha elevado la percepción del público respecto a Peugeot, ya que este modelo eleva su listón de tecnología, diseño y equipamiento.



i-COCKPIT, SEÑA DE IDENTIDAD

Uno de los aciertos de Peugeot en su gama SUV es la incorporación de este volante pequeño con la instrumentación colocada más arriba y también la botonera central de tipo aviación.



5008, EL BUQUE INSIGNIA CON SIETE PLAZAS

El 5008 culmina la gama al ser un automóvil de gran capacidad y con toda la tecnología del grupo PSA presente. Su despegue en el mercado ha sido espectacular.



**NUMEROSAS AYUDAS A LA CONDUCCIÓN**

En su interior nos ofrece arranque sin llave, Head Up Display en color, cámara de visión trasera, reconocimiento de señales y faros inteligentes.



EL SUV MÁS DIVERTIDO

SI ALGUNA SILUETA TRIUNFÓ EN EL SALÓN DE FRANKFURT FUE LA DEL TODOCAMINO DE 4 METROS. CITROËN NO QUISO SER MENOS Y SE PRESENTÓ CON SU C3 AIRCROSS QUE, FABRICADO EN LA PLANTA DE OPEL EN ZARAGOZA, LLEGA PARA CONVERTIRSE, CON SUS CUATRO METROS DE LONGITUD, EN UNO DE LOS SUV MÁS JUVENILES Y DIVERTIDOS.

Por **Juan Torrón**

En el C3 Aircross se nota la mano de su diseñador Alexandre Malval, que ha tratado en todo momento de crear un SUV diferente a lo que hay actualmente en el mercado. Su personalidad es fuerte, pero al mismo tiempo robusta, sobre todo por la ubicación de los leds en la parte más alta de su frontal y sus luces en la parte inferior. Líneas redondeadas y un pilar trasero ancho le dan el toque más dulce, mientras las barras de techo y las protecciones inferiores se encargan de la imagen más campera.

Y es que este SUV de 4,1 metros de longitud cuenta con una distancia al suelo de 20 milímetros más con respecto al C3 convencional. Con esta altura el C3 Aircross puede adentrarse en caminos gracias a su sistema electrónico de tracción Grip Control y al control de descenso asistido. El conductor podrá elegir mediante un mando

giratorio 5 modos diferentes de conducción según las necesidades de cada terreno por el que circule. Y si la cuesta o el descenso es muy pronunciado, el Aircross se encarga de todo excepto el volante, gracias al control de descenso, llegando a bajar a velocidades de tan solo 3 kilómetros por hora.

DESDE 130 EUROS AL MES

El cliente que quiera este nuevo SUV lo tendrá disponible desde 14.000 euros, o desde una cuota mensual de 130 euros y con la posibilidad muy elevada de personalización, ya que la marca propone 8 colores de carrocería, 4 colores de techo y 4 packs de color, lo que supondrá más de 90 combinaciones posibles.

Inicialmente están previstos motores de tres cilindros PureTech de gasolina, en busca de bajas emisiones y por tanto reducidos consumos. El motor de acceso a la gama y por tanto de precio más atractivo será un gasolina PureTech de 82 caballos. También se



Motores gasolina de tres cilindros consiguen muy bajos consumos y emisiones en el C3 Aircross

ofrece el PureTech de 130 caballos y seis velocidades como la versión más potente, aunque habrá otra de 110 caballos, con dos cajas de cambios, una manual de 6 velocidades y otra automática conocida como EAT6.

En lo que se refiere a motores de ciclo diésel Citroën se decantó por dos grupos motrices BlueHDI, uno de 100 caballos y otro de 120 caballos, con las cajas de cambios manuales

FLEXIBILIDAD

Su maletero ofrece 410 litros, aunque una segunda fila de asientos deslizable le permite aumentarlo hasta los 520 litros. Este deslizamiento sitúa al C3 Aircross como el más modulable de su segmento, ya que se combina con los respaldos abatibles, incluso el del copiloto, lo que facilita la carga de objetos largos.

Hay que destacar que su distancia entre ejes de 2,6 metros facilita y mucho el espacio para las piernas de los tres pasajeros de atrás.



Nuevo Clase E Coupé. Inteligencia al servicio de las emociones.

Cuando la inteligencia y la belleza se unen, ocurre algo extraordinario. Descúbrelo con el nuevo Clase E Coupé. Un deportivo elevado a su máxima expresión, que combina la conducción inteligente de un Clase E con la esencia atlética e imponente de un auténtico coupé. Sus proporciones perfectas y su línea AVANTGARDE de serie lo convierten en un icono con el que experimentar emociones al máximo nivel. Belleza y deportividad de la mano de la inteligencia al servicio de las emociones.

Consumo medio 4,2-8,4 (l/100 km) y emisiones de CO₂ 109-189 (g/km).
Más información en www.mercedes-benz.es

Equipamiento de serie:

- Línea AVANTGARDE
- AGILITY CONTROL
- Faros LED High-Performance
- Llantas de 18"
- DYNAMIC SELECT
- Piloto de aparcamiento con cámara marcha atrás
- Asientos deportivos
- Cambio automático 9G-TRONIC

Mercedes-Benz

The best or nothing.



LOUZAO

Concesionarios Oficiales Mercedes-Benz en A Coruña, Ferrol y Santiago de Compostela.
www.louzao.com

EL LEXUS LC MARCARÁ EL FUTURO

PARA LEXUS, EL LANZAMIENTO DEL LC NO ES UNA INCORPORACIÓN MÁS A LA GAMA. LA MARCA «PREMIUM», QUE LLEVA 28 AÑOS DE VIDA EN EL MERCADO MUNDIAL, QUIERE CON ESTE COCHE LOGRAR UN IMPACTO VISUAL Y EMOCIONAL QUE SUPONDRÁN UN CAMBIO RADICAL EN SU FILOSOFÍA PARA FUTUROS MODELOS.

Por **Juan Torrón**

Se busca con el LC, según la propia marca, una experiencia única. En 1989 la gente elegía un coche prestigioso como símbolo de estatus. Hoy en día eso ha cambiado y el concepto lujo ha evolucionado a una mentalidad que valora la calidad y la exclusividad, pero todo ello acompañado de experiencias e interacciones sociales.

El LC ofrece unas líneas muy atrevidas que se refuerzan con llantas de grandes dimensiones hasta ahora no vistas en este segmento y que alcanzan las 21 pulgadas. Las líneas fluidas de este GT de 2 + 2 plazas, no se han visto en otras marcas y por ello no pasa desapercibido ante los ojos de nadie. Ya en su interior la posición de conducción es baja, lo que permite sentir el comportamiento del coche en todo tipo de carreteras. Si en autopista su línea aerodinámica nos anula el más mínimo ruido, en montaña su paso por curvas y su frenada no nos dejan indiferentes. Y es que a ello contribuye la nueva plataforma que Lexus fabricó de manera ultrarrígida y que logró concentrar el máximo peso del coche en la parte central del mismo y con un bajo centro de gravedad. También la suspensión ha sido trabajada con sistemas multibrazo, tanto en el tren delantero como en el trasero, y apoyadas por neumáticos dotados con



**Los
maestros
artesanos
Takumi
aportan su
habilidad
y precisión
a los
materiales
utilizados
en él**

la tecnología *runflat*.

En el comportamiento de este cupé de motor delantero y tracción trasera tiene mucho que decir el Lexus Dynamic Handling con diferencial autoblocante, que permite transmitir todas las sensaciones de forma noble al volante.

Están tan ilusionados los ingenieros de Lexus con este modelo que ofrecen dos posibles motorizaciones para poder satisfacer al mayor número de público posible. En gasolina se ofrece un motor atmosférico de 8 cilindros en V y 5 litros de cilindrada. Cifras que permiten recuperaciones desde muy bajas vueltas, a pesar de contar con una caja de cambios de 10 velocidades. Pero como no podía ser menos, Lexus también tiene su respuesta con un motor híbrido. Se trata de un V6 atmosférico de 3,5 litros asociado al nuevo sistema Multistage Hybrid de la marca.

En su interior tenemos que hacer referencia a los artesanos Takumi. Su habilidad y precisión se combinan con materiales muy exclusivos creando un habitáculo totalmente refinado y con detalles como las costuras a mano. Ellos trabajan codo con codo con los ingenieros que buscan una adecuada ergonomía del conductor, en perfecta simbiosis con el coche y también del resto de ocupantes.

Sus precios para la versión híbrida partirán de los 122.000 euros.





FIRMA EXCLUSIVA DE LEDS

La exclusiva firma luminosa de leds está formada por luces de circulación diurna independientes y en forma de flecha y unidades de faro triple LED ultracompactas.



TIRADORES «PREMIUM»

El tirador de apertura de la puerta, en el Lexus LC viene escamoteado y a juego con el color de la carrocería y solo sale cuando nos acercamos a él.



**Disponible
ya en la Red
de Lexus
de Galicia
desde
122.000 euros**



AUDI RS Y BMW M4, PROTAGONISTAS

ESTE MES NUESTRA PAGINA DE NOTICIAS DEDICADAS AL UNIVERSO DE LOS CONCESIONARIOS GALLEGOS VIENE CARGADA DE COCHES DEPORTIVOS. TANTO ARROJO AUDI COMO CELTAMOTOR BMW NOS HAN MOSTRADO SUS MODELOS MÁS «SPORT», TODOS ELLOS POR ENCIMA DE LOS 400 CABALLOS DE POTENCIA. EN MOTOS, KYMCO DE LA MANO DE MOTOS PONTE, NOS PRESENTA EL MEGAESCÚTER.

Por **Juan Torrón**



ARROJO AUDI

Los más deportivos en A Coruña

El concesionario oficial de Audi en A Coruña recibió el mes pasado la caravana de los coches más deportivos de la marca. Bajo las siglas RS, los clientes pudieron disfrutar de un atractivo recorrido por los alrededores de la ciudad a los mandos de modelos

como el pequeño RS3, con 400 caballos; el espectacular biplaza conocido como R8, con 610 caballos; el cupé TT RS, con 400; el también cupé RS5, con 450; el familiar RS6 y el RS7, que se aúpan hasta los 605, o el mastodóntico S Q7, que ofrece 435 caballos.

CELTAMOTOR BMW

En exclusiva, el BMW M4 CS

El concesionario de la marca BMW para la provincia de Pontevedra, Celtamotor, colaboró un año más en el patrocinio de la regata Rey Juan Carlos I de Sanxenxo. En la explanada del Club Náutico todos los aficionados al mundo de la vela pudieron disfrutar

del espectacular BMW i8 que presidía la entrada al club, así como de un «stand» de la propia marca, en donde se podía ver el deportivo M4 CS del 2018. Una edición limitada y numerada cuyo motor rinde nada menos que 460 caballos de potencia.





LOUZAO VIGO

Premios de Salón

Automóviles Louzao Vigo y Pontevedra y Nipocar Galicia, concesionarios de Mercedes y Toyota, hicieron entrega de un premio de 10.000 euros que se sorteó entre todos los clientes que habían comprado en el Salón del Automóvil de Vigo un Mercedes, Smart o Toyota. El premio fue para Diego Aboy, que había comprado un Toyota Verso.



FIATEIRA MOTOR

Bala sube el volumen

La banda coruñesa Bala se ha subido a la furgoneta más rockera del momento: la furgoneta de Fiateira Motor Music. Esta es una nueva iniciativa que se lanza desde Fiateira Motor, concesionario oficial Fiat Professional en A Coruña, para apoyar el talento creativo de grupos de música de Galicia. Agoraphobia fue la primera banda que probó esta furgoneta, a la que ahora se sube el dúo coruñés. En las próximas fechas más bandas gallegas se sumarán a la iniciativa.



MOTOS PONTE

Kymco AK 550

El Gerente de Ponte Motos, Jorge Ponte, concesionario oficial Kymco y Suzuki en la provincia de Pontevedra presentó en sociedad el último producto de la marca Kymco. La AK 550 llega al mercado de los megaescúter tras 5 años de desarrollo y más de 45 patentes propias. Su característica más llamativa es que se trata del único escúter con la transmisión totalmente separada del motor y con la posibilidad de conectarse con nuestro móvil.



PEUGEOT

TUMOSA

Perillo - Oleiros - A Coruña

Tel.: 981 639 555.

www.tumosa.es

JOSÉ TRIGO GERENTE DE TRIGOCAR

“LOS CLIENTES AÚN QUIEREN PALPAR NUESTRO PRODUCTO

JOSÉ TRIGO, ACTUAL PROPIETARIO DEL GRUPO TRIGOCAR JUNTO A SU PADRE, NACIÓ EN LA CIUDAD DE LUGO CON LA GASOLINA EN LAS VENAS. SU PASIÓN POR EL MUNDO DEL MOTOR YA SE DEJABA VER CUANDO A LOS MANDOS DE ALGÚN MODELO DE LA MARCA ROVER SE ADENTRABA COMO COCHE CERO EN ALGÚN RALI SAN FROILÁN. HACE AÑOS SE TRASLADÓ A VIVIR A A CORUÑA, DONDE REPRESENTA A MARCAS INGLESAS TANTO EN EL MUNDO DE LAS DOS COMO DE LAS CUATRO RUEDAS.

Por Juan Torrón

El primer volante que manejó José Trigo era el de un Seat 1500 con motor diésel, aunque su mejor recuerdo fue con un Land Rover Discovery al que en el año 1990 metió en un charco, hundiéndose en su totalidad. Eso, dice, «no se me olvidará nunca». Amante del deporte del motor y de la náutica, pronto comenzó a trabajar en el sector y actualmente vive en A Coruña, ciudad con la que esta encantado.

—Por tradición familiar, mi padre Domingo José Trigo empezó en el mundo del automóvil en el año 1969 con un negocio de compra-venta de vehículos usados, posteriormente en el año 1980 se hizo con la representación de British Leyland, que englobaba las marcas Austin, Morris, Jaguar, Rover, Triumph e Innocenti. Ya en el 82, con otro socio instala en A Coruña la representación de dicha marca para hacerse en el año 1989 con la concesión de forma individual. Con los posteriores avatares por los que pasó British Leyland a lo largo de los años, pasando por Austin Rover, hasta la configuración actual, mi padre se encarga de la dirección en la provincia de Lugo, ocupándose yo desde 1990 de la provincia de A Coruña.

—¿Qué marcas representa el Grupo Trigocar y en qué sitios de Galicia?



Siguiendo nuestra trayectoria de productos ingleses nos hemos animado con las motos Triumph

—Representamos las marcas Jaguar, Land Rover y Mitsubishi, con puntos de venta y servicio en A Coruña, Santiago y Lugo. Y la de motos Triumph, con puntos en A Coruña y recientemente en Vigo.

—¿Hay plazas más difíciles para vender coches dentro de nuestra autonomía?

—No especialmente, pero como es natural en plazas con población de mayor poder adquisitivo se venden

vehículos de mayor coste.

—¿Resulta fácil compaginar marcas «premium» con otras generalistas?

—No en nuestro caso, nuestras marcas tienen una identidad bien diferenciada, lo que hace que no se solapen unas con otras, ni tengan problemas de competencia.

—¿Son muy elevadas las exigencias de las marcas?

—Depende de las marcas, algunas tienen unos estándares muy elevados. Por ejemplo Jaguar y Land Rover tienen un proyecto de crecimiento ambicioso, con la incorporación al mercado de nuevos productos destinados a nuevos segmentos en los que no teníamos presencia; esto implica que como concesionario debes orientarte a una senda destinada a conseguir una adaptación de instalaciones y personal acorde a este plan de crecimiento.

—Trigo se adentró en el mundo de la moto a través de Triumph. Háblenos del proyecto.

—En el 2013 decidimos diversificar el negocio adentrándonos en el mundo de las motocicletas, el cual a título personal siempre me había interesado. Siguiendo nuestra trayectoria con productos del motor ingleses, nos inclinamos por la marca Triumph, la cual tenía las cualidades de prestigio, clase y elegancia que buscábamos.

—¿Que opina de la venta «on line»?

—En un sector como el nuestro, creo personalmente que ayuda a la hora de

visualizar el producto, comparar precios, ofertas, etc., pero vendemos un producto que el usuario quiere probar, palpar y en definitiva sentirlo para tomar la decisión final. Yo creo que se podrán materializar compras al final por Internet, pero antes creo que en la mayoría de los casos la decisión no se tomará hasta verlo *in situ*.

—¿El cliente actual es muy diferente al de antaño?

—No especialmente, con la salvedad que el cliente actual posee más información y tiene además acceso a una amplia oferta de productos.

—¿Eléctricos o híbridos?

—A corto plazo híbridos será la solución más acertada, ya que el híbrido tiene la combinación perfecta. El eléctrico, hasta largo plazo, no será una solución a escoger debido a los problemas de autonomía y tiempo de recarga de las baterías.

—¿Gasolina o diésel?

—Personalmente gasolina, aunque reconozco las mejoras tecnológicas que últimamente se han hecho en los motores diésel creo que les falta la suavidad de los que utilizan la gasolina. Además, las últimas noticias de las emisiones trucadas de motores diésel, y relativas a futuras prohibiciones de circulación por parte de algunos ayuntamientos, sí que es cierto que se está percibiendo una demonización de dichos motores en beneficio de los gasolina.



FOTO: MARCOS MÍGUEZ

**Cuida tu cuerpo como cuidas tu mente
leyendo la actualidad cada día**



**Domingo
15 oct.**



Información vital para cuidarte, de forma activa y saludable.

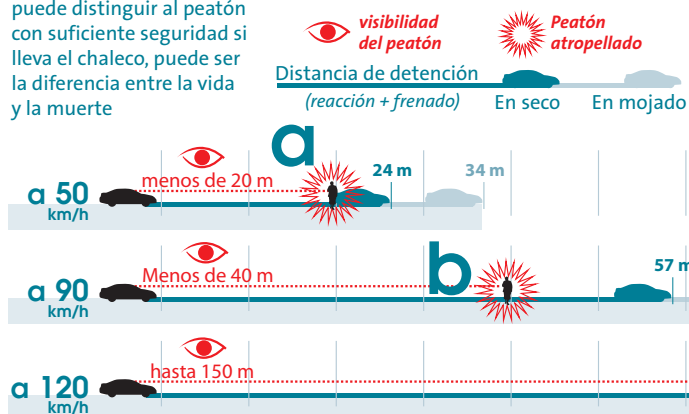
En el próximo número

¿Cuánto cuesta ser perfecto?

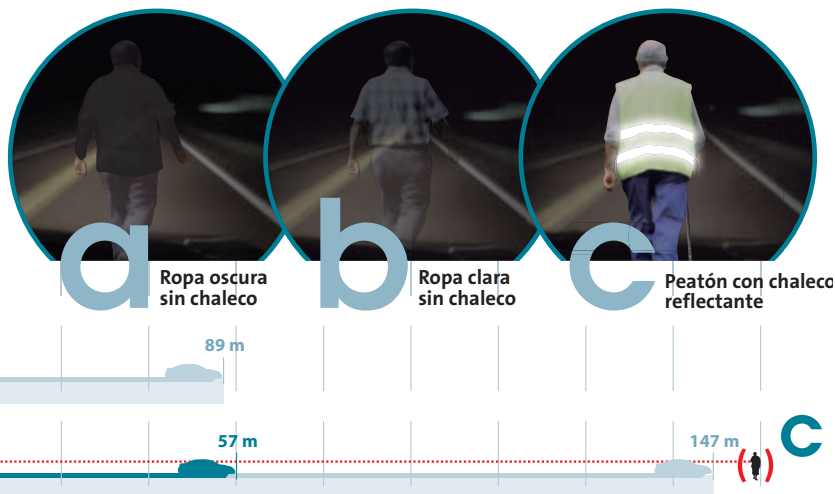
- Las operaciones de estética más demandadas: pros y contras
- Tratamientos sin pasar por el quirófano
- Cirugía masculina: de qué se operan los hombres

El chaleco reflectante salva vidas

De noche, el conductor solo puede distinguir al peatón con suficiente seguridad si lleva el chaleco, puede ser la diferencia entre la vida y la muerte



Fuente: D.G.T y elaboración propia



A PONERSE EL CHALECO

LLEGAN LOS PEORES MESES PARA EL TRÁFICO. LOS DÍAS SON MÁS CORTOS Y LA VISIBILIDAD SE REDUCE. EN ESAS CONDICIONES, EL PEATÓN SE LA JUEGA. HACERSE VER ES SU PRIMERA OBLIGACIÓN AL SALIR A LA CARRETERA. Y EL CHALECO REFLECTANTE, SU MEJOR PROTECCIÓN.

Por **José Manuel Pan**

Hacerse ver. Esa es la mejor recomendación para el peatón. Es su primera obligación. Le va la vida en ello. En carretera, la visibilidad es clave para evitar atropellos, y ser visto a tiempo es un seguro de vida para los actores más vulnerables del tráfico. Por eso, el chaleco reflectante, además de ser obligatorio en los momentos de menor visibilidad, es su mejor protección. Los estudios de la Dirección General de Tráfico indican que, de noche, un peatón con chaleco es visible a una distancia de 150 metros para el conductor de un coche que circule a 120 kilómetros por hora. De esa forma, tendría espacio suficiente para detenerse sin golpear al peatón. Sin chaleco, el alcance visual se reduce a solo 20 metros para un coche que se desplace a 40 por hora, y, por tanto, no podría detenerse a tiempo de evitar el atropello.

En Galicia murieron el año pasado 17 peatones en atropellos en las carreteras interurbanas. Nada que ver con las cifras del año 2007, cuando perdieron la vida 52 peatones en la red viaria gallega, pero los atropellos siguen siendo una de las mayores preocupaciones para los responsables de la seguridad vial en Galicia. Sobre todo, porque en la mayoría de los casos son accidentes que los expertos califican de evitables.



PEATONES DE RIESGO

En Galicia, los guardias civiles suelen ser quienes entregan los chalecos a los peatones de edad avanzada que se encuentran en situación de riesgo. Así ocurrió en esta carretera de Ourense, donde el agente incluso ayudó a colocar el chaleco.

MIGUEL VILLAR

ERRORES AL CRUZAR

El perfil del peatón atropellado en Galicia es el de un varón de más de 65 años que viste ropa oscura y que reside cerca de la carretera. El atropello suele producirse cuando el peatón está terminando de cruzar, lo que a juicio de los expertos indica que calcula mal la distancia con el vehículo y la velocidad a la que este se aproxima. Muchos conductores implicados en atropellos aseguran que no vieron al peatón hasta que lo tenían encima, cuando ya no

había posibilidad de reacción. De ahí la importancia de que el peatón vista prendas reflectantes para ser percibido a tiempo por los conductores.

MIL CHALECOS MÁS EN GALICIA

En la última campaña de la DGT contra los atropellos, el pasado marzo, se repartieron mil chalecos reflectantes. Las patrullas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil se encargaron de entregar las prendas a los peatones que se encontraban por la carretera

en situación de riesgo. Además, les advertían del peligro de caminar por la carretera sin hacerse ver.

A 80 KM/H CASI NADIE SE SALVA

Pese al evidente protagonismo del peatón en los atropellos en carretera, lo cierto es que si los conductores redujesen la velocidad al entrar en zonas pobladas las consecuencias serían menos trágicas. A 80 km/h mueren el 95 % de los peatones atropellados. A 50 km/h mueren el 50 %.

LEXUS NX 300h HÍBRIDO DESDE 35.900€

Lexus NX 300h Híbrido, su diferente y llamativo exterior junto con su lujoso y sofisticado interior lo convierten en un modelo exclusivo que no le pasará desapercibido.



CENTROS AUTORIZADOS LEXUS GALICIA-BREOGAN AUTOLUX S.L.

Avda. das Mariñas, 288 - 15172 Perillo - Oleiros (A Coruña) - Tel. 981 160 444

Ctra. de Camposancos, 141. Nave 3 - 36213 Vigo - Tel. 986 203 320

Ctra. de la Coruña, Km. 36/38 - 27003 Lugo - Tel. 982 264 246

www.estilolexus.com www.lexusauto.es/lacoruna

Su Lexus NX 300h por 350€/ mes

48 cuotas. Entrada: 8.820,90€. Última cuota: 18.114,05€

TIN: 7,50%. TAE: 8,76%

145 kW 197 CV. 5,0 l/100km. CO₂: 116 g/km. NOx: 0,007 g/km

Lexus NX 300h Business MY17. PVP recomendado: 35.900€ (incluye promoción de 2.000€ por financiación con Lexus Privilege). Entrada: 8.820,90€. TIN: 7,50%. TAE: 8,76%. 48 cuotas de 350€/ mes y última cuota (valor futuro garantizado): 18.114,05€. Comisión de apertura financiada (2,75 %): 744,68€. Precio Total a Plazos: 43.734,95€. Importe Total de Crédito: 27.823,78€. Importe Total Adeudado: 34.914,05€. Oferta conjunta de Lexus España y Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España con el producto Lexus Privilege. Capital mínimo a financiar 20.000€. Oferta válida en Península y Baleares hasta el 31/10/2017. IVA, transporte, impuesto de matriculación, campaña promocional, 3 años de garantía o 100.000 km (lo que antes suceda), 3 años de asistencia en carretera incluidos. Los valores de combustibles y emisiones de CO₂ podrán diferir al variar los factores externos. Para más información consulte en su centro autorizado Lexus.

 **LEXUS**
EXPERIENCE AMAZING



HAY OTRA FORMA DE CONDUCIR

HOY EN DÍA HAY COCHES QUE NECESITARÍAN UN CARNÉ DE CONDUCIR ESPECÍFICO, PORQUE CUALQUIER PARECIDO ENTRE EL MODELO CON EL QUE HACES EL EXAMEN Y EL QUE TE LLEVAS DEL CONCESIONARIO ES PURA COINCIDENCIA. EL AURIS HÍBRIDO VA CARGADO DE TECNOLOGÍA, PERO LE COGES EL PUNTO ANTES QUE UN ADOLESCENTE AL NUEVO IPHONE.

1

EL SISTEMA DE PROPULSIÓN ESTRELLA

El 50 % de las ventas del Auris en Europa corresponden a su versión híbrida.



2

EL INTERIOR

El cuadro de instrumentos, con gran protagonismo para la información sobre el tipo de conducción que realizamos; la pantalla central y la pequeña palanca del cambio CVT son algunos elementos distintivos.



3

UN NIVEL MÍNIMO DE EMISIONES

El híbrido con cambio e-CVT tiene unas emisiones de 79 g/km y homologa un consumo (un dato muy optimista) de hasta 3,5 litros a los cien.

Por **Jesús Flores**

Es un familiar amplio, un coche con un equipamiento muy moderno, que ha extendido sus mejores capítulos de seguridad a los modelos básicos; pero, sobre todo, representa un nuevo estilo de comportamiento ante el volante: el Auris Hybrid propone una conducción relajada y eficiente que pretende sacar el máximo provecho de su propulsor eléctrico y equilibrar las prestaciones con el de gasolina. Por ello, uno de los grandes protagonistas del panel de instrumentos es el monitor de energía en el que podemos elegir y ver el rendimiento que le estamos dando al vehículo con el fin de obtener el menor consumo posible y un nivel mínimo de emisiones. Puede conducirse en modo *Eco* (máxima eficiencia), *Power* (una respuesta más rápida) y *Normal* (equilibrio entre ambos propulsores). Después de tres días con el coche, en uso mixto, y con unos sesenta kilómetros por jornada, el consumo rondó los 5 litros a los cien. No está mal para un automóvil de 136 caballos (sumando el motor eléctrico y el de gasolina) que, si bien acelera de cero a cien en algo más de once segundos y tiene una velocidad máxima de 175 km/h, se muestra muy ágil en carretera abierta a pesar de que su medio natural es la ciudad y sus circunvalaciones. En realidad, si venimos de un coche al uso, ponerse a los mandos de un Auris Hybrid es toda una experiencia. Pero tranquilos, se le coge rápido el tranquilo.

SILENCIOSO

La principal diferencia es el encendido sin llave y con cambio automático (el CVT, un sistema de transmisión de última generación) que no necesita grandes modificaciones de hábitos aunque

sí algo de concentración en los primeros momentos. El silencio que envuelve el coche durante los primeros metros de recorrido también es una sensación distinta a la que también se acostumbra uno rápidamente. Y luego están los diferentes automatismos (luces, parabrisas, cámara de marcha atrás...) que se agradecen en el uso diario. El equipamiento de seguridad, bautizado por la marca como Toyota Safety Sense, es muy completo, e incluye sistemas como el de seguridad precolisión, el avisador de cambio de carril, el reconocimiento de señales de tráfico y el control inteligente de luces de carretera. Si aparcamos un rato, y echamos un vistazo al interior, nos encontraremos con un coche de diseño sobrio, con materiales robustos, en el que una pantalla central en color y un completo sistema multimedia mandan en el paisaje que tenemos ante nuestros ojos.

Y, no nos olvidemos, es un coche familiar: su maletero tiene una capacidad de 530 litros ampliable a 1.658, un dato importante para quienes necesiten espacio.



Si venimos de un coche al uso, ponerse a los mandos de un Auris híbrido es toda una experiencia

LOS SENCILLOS TAMBIÉN CONQUISTAN

LO ENCIENDES CON UNA LLAVE DE LAS DE TODA LA VIDA; LUEGO EMBRAGAS Y METES LA PRIMERA. ¡EL MOTOR SUENA Y YA ESTÁS LISTO PARA RODAR! QUIEN HAYA PROBADO ALGUNOS COCHES MODERNOS ENTENDERÁ LA IRONÍA Y COMPRENDERÁ, MIRANDO HACIA ATRÁS, QUE A VECES LA SENCILLEZ ES UNA GRAN COMPAÑERA DE VIAJE.

Un familiar de gasolina. Hace cuatro o cinco años la propuesta resultaría exótica. Y más en Galicia, donde la venta de diésel solo ha empezado a caer en los últimos meses y aún así los motores de gasoil siguen siendo, combinados con los modelos *low-cost* (iese Dacia Sanderol!) los preferidos. Pero el caso es que, echando números, si miramos este Auris Touring Sports 120 T tiene mucho sentido barajar esta opción que se enmarca dentro de la tendencia del *downsizing* o canibalización de los motores de gasolina para obtener mejores consumos y reducir las emisiones.

Se trata de un modelo que, como sus hermanos de gama, luce también el rediseño al que fue sometido el Toyota Auris hace unos meses (focos, salidas de aire, materiales del salpicadero...). Sus 1.200 centímetros cúbicos ofrecen 116 caballos, con la ayuda de un turbo-intercooler y un cambio de seis velocidades. Después de tres días de prueba, obtuvimos consumos en torno a los 6,5 litros a los cien; haciendo, eso sí, grandes esfuerzos para que la cifra no se disparara ya que se trataba de un coche todavía en proceso de rodaje. Por otra parte, estamos hablando de una diferencia de precio con respecto al modelo híbrido de unos 3.500 euros. Es cuestión de echar cuentas de los kilómetros que anda cada uno y las necesidades particulares. Para los más clásicos, el Auris también tiene dos motores diésel, de 90 y 115 caballos con motor de BMW, que en esta carrocería familiar —sobre todo el segundo— tiene un público fiel entre viajeros y otros profesionales del volante que ruedan muchos kilómetros y necesitan un buen maletero. Para ellos, el sistema de compra Pay per Drive

de Toyota, con una entrada inicial, unas mensualidades y un precio garantizado final que se aplicaría en el caso de adquirir otro vehículo nuevo, parece una interesante posibilidad dentro de las distintas vías que se ofrecen actualmente para comprar un coche.

Las sensaciones que nos deja este gasolina, después de haber probado primero el modelo híbrido, son de estar conduciendo un coche muy ágil, con nervio, que responde muy bien desde bajas revoluciones pese a tratarse de un motor con potencia muy contenida y de que el turbo no es el de los más rápidos en responder. Es un coche muy estable, una característica clásica de Toyota, con unas suspensiones cómodas que no llaman la atención por comportamientos extremos.



1

MOTOR DE GASOLINA CON TURBO

Este Touring Sports lleva un motor de gasolina de 1.200 c.c., con un turbo que le ofrece 116 caballos.



2

INSTRUMENTACIÓN MUY INTUITIVA

Desde el puesto de conducción, la postura y visibilidad es muy buena. El uso de los mandos es muy intuitivo. Como sucede en casi todos los coches modernos, manejar la pantalla multimedia distrae mucho.



3

EN ROJO TOKIO

Dentro de las últimas novedades en equipamiento, Toyota ofrece otra opción de color para la carrocería, llamada Rojo Tokio, que está disponible para toda la gama, independientemente de la carrocería, el acabado y el motor.





Ágil y económico

AURIS TOURING SPORTS 120 T
Con un precio que, con descuentos, está en 16.559 euros —unos tres mil menos que el equivalente híbrido— y un consumo mixto que ronda el 6,5 %— tiene argumentos de sobra frente a la versión de motor combinado y también frente al diésel. Sus 116 caballos no le ofrecen tanta potencia como el híbrido, pero le llegan; y no es necesariamente más lento.

Cómodo y silencioso

AURIS T.S. HYBRID

Es una clara apuesta por la comodidad y las nuevas sensaciones. Su cambio automático y el silencio de su motor eléctrico son algunas de sus bazas. El consumo, si se conduce siguiendo los consejos del fabricante, anda por los 5 a los cien. Podrá entrar en las grandes ciudades cuando se apliquen mayores medidas contra la contaminación. El precio, 19.990 euros.



EL PRESENTE DEL FUTURO

MIENTRAS EL FUTURO DEL COCHE ELÉCTRICO —TAN PRESENTE EN FRANKFURT— SE DESPEJA, ALGUNAS DE LAS SOLUCIONES REALES A LA ECONOMÍA DE CONSUMO Y DE REDUCCIÓN DE EMISIONES ESTÁN EN ESTOS DOS MODELOS: EL AURIS HÍBRIDO Y EL DE GASOLINA DE 116 CABALLOS. ESTE ES EL BALANCE.

Por **Jesús Flores**

Todo cambia en el mundo del automóvil, nos anunciaron en Frankfurt esos gurús —dando codazos para hacerse un poco de espacio entre tanto SUV y tanto cable para enchufar a los coches— que dibujan un panorama repleto de insólitas tecnologías futuristas. Pero la realidad es más cauta: en España, 3 de cada cuatro coches que se venden a particulares son de ocasión (metamos aquí a los km 0, los de gerencia y automatizaciones). Y el diésel, frente a todo el bombardeo, sigue siendo el motor preferido. Eso quiere decir que el

principal argumento a la hora de elegir un vehículo, hoy por hoy, es que te puedas ahorrar una pasta, tanto en el desembolso inicial como en su mantenimiento. Las propuestas de financiación («tú me da ahora cinco mil euros, dentro de cuatro años, doce mil y durante todo este tiempo 200 al mes» o «si lo pagas al contado es más caro, tienes que pasar por la financiera y pagar sus intereses», sería la traducción real) le ponen a muchos un nudo en la garganta. Esto conduce a una conclusión: los fabricantes que consigan ofrecer coches lógicos, con precios lógicos (y, desde luego, facilidades de pago también lógicas: una marca acaba de sacar un sistema revolucionario

que en la práctica supone pagar setecientos euros al mes por un un SUV de cuatro metros, ¡uff!) serán las que saldrán mejor paradas en esta travesía hacia el automóvil del futuro. Porque de coches de flotas no viven los concesionarios ni las marcas que tienen detrás. En este contexto, el Toyota Auris Touring Sports, tanto en su opción híbrida (19.900 es su precio de salida) como en la de gasolina (a partir de 16.550), se presenta como una opción que rueda con los pies (las ruedas) en el suelo. El modelo japonés no tiene el sobreprecio de otros que lucen apariencia de todoterreno y, en realidad, ofrece más espacio que muchos de esos SUV cuya única diferencia con

su equivalente compacto, es que consumen más. Además, aporta alternativas en su motorización a los modernos diésel —vale, si lo quieres también tienen ese propulsor— tan dotados ahora de sistemas anticontaminantes que lo que consigues en ahorro se te va por otro lado (ay, esos 500 eurillos que acaba de pagar un amigo por el filtro de partículas) y ponen parte de su tecnología al servicio de necesidades reales, como una potencia suficiente sin que el consumo se dispare, en el caso del gasolina; y una comodidad y un silencio en la conducción, con cambio automático, en el híbrido. A cambio, su diseño interior es sobrio y sus líneas externas son para gustos.



Cayenne Diesel Platinum Edition 35 cuotas de 500€. Ingeniería financiera refinada.

Entrada 25.559,50€. Cuota final 45.661,32€. TAE 2,68%

Gran deportivo todoterreno. Gran equipamiento. Valor futuro garantizado. Disfrute de la conducción deportiva y al finalizar su operación de Porsche Election decida si quiere seguir conduciendo su Cayenne Diesel Platinum Edition o prefiere devolverlo y sentarse tras el volante de uno nuevo.

Centro Porsche A Coruña
Avda. das Marinas, 286
15172 - Perillo - Oleiros (A Coruña)
Tel: 981 145 544
www.porsche-acoruna.com

Centro Porsche Vigo
Ctra. De Camposancos, 107
36213 - Vigo - Pontevedra
Tel: 986 473 935
www.porsche-vigo.com

Consumos (en l/100 km): Urbano 7,8 - 7,6; Carretera 6,2 - 6,0; Combinado 6,8 - 6,6. **Emissiones de CO₂ (en g/km):** 179 - 173.

Oferta financiera para Porsche Cayenne Diesel Platinum Edition, ofrecida por CaixaBank Consumer Finance, E.F.C., S.A.U., sujeta a autorización, válida para particulares en Península y Baleares. El IEDMT, y por lo tanto la oferta financiera, puede variar en función de la provincia de residencia del comprador. TIN 2,65%. Precio final del vehículo 84.558 €. Precio total a plazos 88.720,82 €. Importe a financiar 58.998,50 €. Importe total adeudado 63.161,32 €. Cuota final equivale a valor mínimo garantizado para un kilometraje máximo de 60.000 km. En caso de que se produjera una variación en el precio del vehículo, ésta afectaría a los cálculos financieros. El modelo visualizado puede diferir en la motorización y equipamiento opcional del ofertado. Oferta válida para pedidos firmados y operaciones aprobadas hasta el 31 de octubre de 2017 y no acumulable a otras acciones de precio. Limitado a vehículos en stock.





TODO ES IGUAL POR DENTRO

La conducción del Partner Electric es muy sencilla, tiene un selector de marcha hacia delante o hacia atrás en la consola central junto al volante. Y para arrancar, se hace con una llave normal.



EL ELÉCTRICO SE CARGA DE RAZÓN

¿Y SI ME COMPRO UN ELÉCTRICO? LO QUE ANTES NI SIQUERA ERA UNA OPCIÓN A TENER EN CUENTA YA ES REALIDAD EN TRES DE CADA CIENT NUEVAS MATRICULACIONES EN ESPAÑA. INCENTIVOS FISCALES, CONSUMOS REALMENTE BAJOS Y LEYES YA EN MARCHA PARA PROHIBIR LA ENTRADA DE LOS DIÉSEL EN GRANDES CIUDADES, JUNTO A UNA OFERTA MÁS AMPLIA Y ASEQUIBLE, CARGAN DE RAZONES SU COMPRA.

Por **M. Sío Dopeso**

El coche eléctrico empieza a conectar con el mercado gallego. Es cierto que los conductores siguen apostando por los motores de combustión, pero las estadísticas de ventas muestran que los coches alternativos son los que tienen un mayor recorrido en el mercado. Entre enero y septiembre, los concesionarios gallegos han vendido 27.800 coches. De estos, 1.500 fueron modelos híbridos y 35 eléctricos, un 80 % más que hace un año.

Cada vez hay más modelos entre los que elegir, y con más autonomía y velocidad de recarga. Los precios empiezan a ser más accesibles. Y las administraciones parecen decididas a apostar por este tipo de autos (para ellos se piensa la próxima edición del

plan de ayudas del Gobierno PIVE).

La apuesta del sector es decidida y no parece que tenga marcha atrás. El grupo PSA, pionero en la fabricación de furgonetas eléctricas (los modelos Peugeot Partner y Citroën Berlingo, que se ensamblan en la planta de Vigo), lanzará una generación de vehículos eléctricos en el 2020, según anunció su presidente, Carlos Tavares.

¿Qué mejor que probar uno de estos eléctricos *made in Galicia*? Nos prometen una conducción tranquila, confortable y con unos ahorros sorprendentes. Allá vamos. Antes de girar la llave del encendido no están de más unos minutos de adaptación, porque una vez en el habitáculo del Partner Electric existe el riesgo de olvidar que vamos a conducir un coche eléctrico: volante, dos pedales, cambios automático y cuadro de mandos que incluye cámaras de

ayuda a la conducción. Arrancamos con un nivel de carga completo.

La autonomía homologada del vehículo es de unos 170 kilómetros, aunque en un uso normal la cifra real se situaría entre los 140 y los 150 kilómetros. Con ello, permite una utilización sin problemas del vehículo como un modelo de reparto en ciudad, sin depender de los enchufes.

SILENCIO, SE CONDUCE

Sin percibir el más mínimo ruido o vibración, el Peugeot comienza moverse y se deja manejar con gran soltura a la hora de salir del punto de estacionamiento o realizar cualquier otro tipo de maniobra ya por carretera.

Responde con gran precisión y suavidad al acelerador, y tiene un tacto blando de dirección. A todas estas virtudes se suma el ahorro. Una recarga

completa de las baterías tiene un coste de 1,5 euros. Si se compara el mismo vehículo en versión HDI (un consumo real de 5 litros cada 100 kilómetros), multiplicado por el precio del gasóleo en estos momentos, la diferencia es más que evidente.

La recarga doméstica no ofrece el menor problema, porque basta con habilitar un enchufe en la plaza de garaje comunitario o de la vivienda. El propio concesionario se encarga de instalarlo.

También la red está creciendo en establecimientos públicos y privados. Solo en un año, la infraestructura de abastecimiento en espacios públicos para este tipo de vehículos ha pasado de 42 puntos en agosto del 2016 a 86 al cierre del mes pasado, aunque, eso sí, la gran mayoría concentrados en el arco atlántico.



COMPARATIVA CONSUMOS

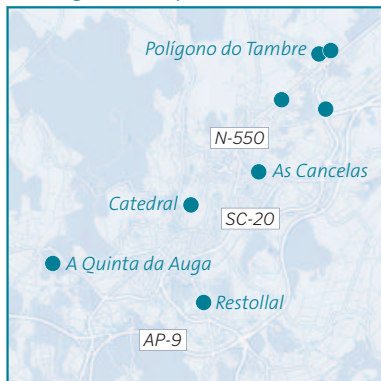
	CARBURANTE	ELECTRICIDAD	GASTO
GASOLINA	5,5/100KM	53,35 KWH/100KM	6,86 EUROS/100 KM
DIESEL	4,5/100KM	48,15 KWH/100KM	5,16 EUROS/100 KM
ELÉCTRICO	-	15 KWH/100KM	1,76 EUROS/100 KM

Las ciudades más «enchufadas»

A Coruña



Santiago de Compostela



Vigo



Ourense



Fuente: Electromaps

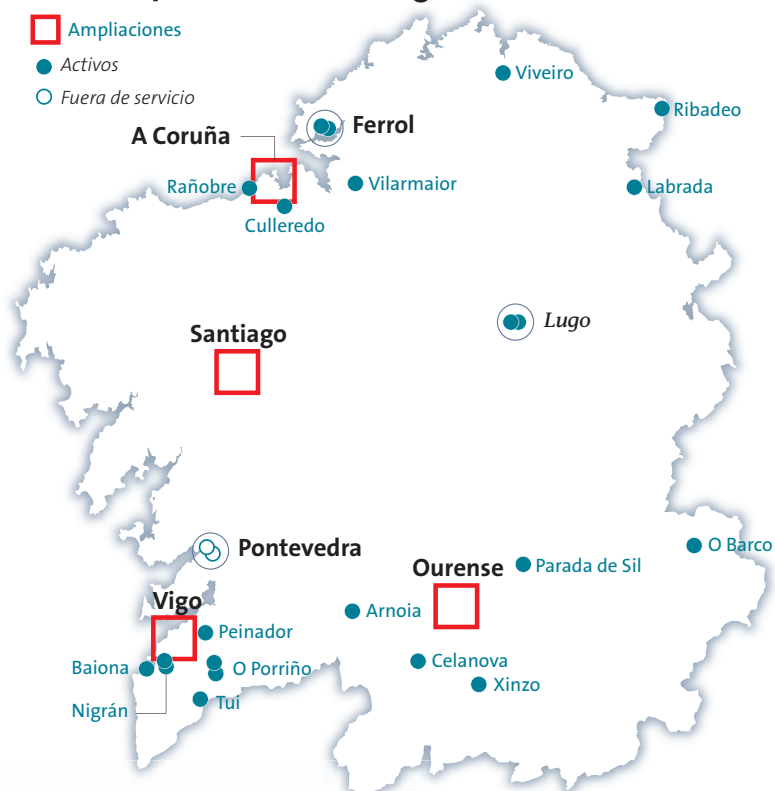
LAURA PLACER

Red de puntos de recarga en Galicia

Ampliaciones

Activos

Fuera de servicio



La autonomía conseguida por los fabricantes permite recorrer entre 150 y 200 kilómetros sin recargar



UN AHORRO CONTRASTADO

El vehículo eléctrico, en este caso la furgoneta Peugeot Partner Electric testada, ofrece una gran ventaja en cuanto a sus costes. Una recarga completa de las baterías tiene un coste de en torno a 1,5 euros, lo que permite recorrer cómodamente unos 150 kilómetros.

grandes diseñadores JAN WILSGAARD



EL VOLVO 240

Incorporando importantes avances hasta entonces solo utilizados en vehículos experimentales, en los años 70 la marca sueca establecería con este modelo nuevos estándares en seguridad pasiva, y conseguiría su mayor éxito de ventas.



IMAGEN DE MARCA

A LO LARGO DE CUATRO DÉCADAS JAN WILSGAARD DOTARÍA DE UNA FUERTE PERSONALIDAD A LOS MODELOS DE VOLVO, PLASMANDO FIELMENTE EN SUS DISEÑOS LOS CRITERIOS DE RESISTENCIA, FUNCIONALIDAD Y SEGURIDAD QUE HAN CARACTERIZADO AL FABRICANTE.

Por **Ignacio Ferreiro González**

En 1974 Volvo lanzaba al mercado el modelo que supondría el mayor éxito comercial de su historia, el 240, que en sus versiones de 2, 4 y 5 puertas se mantendría 19 años en producción, alcanzando unas ventas de más de 2.800.000 unidades. La versión turbo del modelo presentada en 1981 proporcionaría además al fabricante éxitos deportivos que rememoraban los conseguidos con modelos legendarios como el PV544, ganador del Campeonato de Europa de Ralis en 1964 y del Rali Safari en 1965, aunque ahora se tratase de pruebas de velocidad. En 1985 Per Stureson se proclamaba campeón del DTM alemán al volante de un 240Turbo del equipo IPS Motorsport, y aquel mismo año Gianfranco Brancatelli y Thomas Lindström se alzaban también con el Campeonato de Europa de Turismos con otro 240Turbo del equipo del preparador suizo Rudi Eggenberger; triunfo que Johny Cecotto y Thomas Lindström hubieran revolidado con el equipo RAS en 1986 de no haber sido penalizados por la utilización de carburante no homologado.

Las victorias del Volvo 240 durante varias temporadas en este tipo de pruebas le valdrían el sobrenombre de *ladrillo volador*, fácil de comprender si comparamos su apariencia con la de competidores de aquella época de líneas mucho más depuradas como el BMW 635 CSI, el Jaguar XJS, el Rover SD1 Vitesse o el Alfa Romeo GTV. Aquel apelativo, aunque resultase peyorativo en el ámbito deportivo, describía a la perfección una imagen que reflejaba claramente tanto los criterios de robustez y fiabilidad mecánica con los que el fabricante desarrollaba sus modelos, como especialmente sus condiciones de seguridad pasiva, en las que el 240 heredaba las importantes innovaciones planteadas en el prototipo del Volvo Experimental Safety Car de 1972. Al igual que en el caso de aquel, el autor de aquellas formas cuadradas era el entonces responsable de diseño de Volvo, Jan Wilsgaard.

Hijo de un marino noruego, Wilsgaard había nacido en 1930 en Nueva York, desde donde la familia retornaría a Noruega, donde transcurriría su infancia, hasta que durante la



Siguiendo la tendencia propia del diseño escandinavo, Wilsgaard fundamentaba su trabajo en el lema “lo sencillo es hermoso”

Segunda Guerra Mundial se trasladaron a Suecia. Mientras cursaba estudios de escultura en la Escuela de Artes Aplicadas de Gotemburgo, sede de Volvo, Wilsgaard fue reclutado en 1950, con tan solo 20 años, por el diseñador americano Edward K. Lindbergrad, colaborador del fabricante en sus primeros modelos, al que la empresa había encomendado la formación de un departamento interno de diseño para desarrollar el modelo que sustituiría al PV544 y al PV60 entonces en producción, con la vista puesta especialmente en el mercado estadounidense.

A pesar de haber realizado tres propuestas iniciales que no alcanzarían la aprobación de Assar Gabrielsson y Gustaf Larson, fundadores y entonces aún responsables de la empresa —el Philip, el PVI179 y el 55— y de verse obligado a competir con otros diseñadores, finalmente en 1953 Wisgaard presentaría un estudio que no solo sería aceptado, sino que se convertiría en un modelo fundamental para Volvo: el Amazon, en el que planteaba una equilibrada combinación de las tendencias italianas y estadounidenses de la época, que saldría al mer-



cado en 1956 y tres años después sería presentado en el mercado americano.

Aun tras el éxito del Amazon, la falta de confianza en un departamento de diseño poco consolidado hacía que Volvo mantuviera la colaboración con asesores externos, y que Wils-gaard trabajase prácticamente por su cuenta, con frecuencia desde Italia, donde disfrutaba de la colaboración de Sergio Coggiola, y no presentase sus diseños hasta que estos estaban completamente elaborados, sin participación alguna de la empresa en las etapas de desarrollo. Su forma de trabajo obtendría buenos resultados al ser nombrado en 1966 responsable del departamento de diseño, desde el que se encargaría tanto de propuestas como el Volvo Experimental Safety Car (VESC) de 1972, el New York Taxi de 1976 o el Volvo Concept Car de 1980, como de la mayor parte de los modelos de producción de la marca, como la serie 140 de 1966, la 160 de 1968, las 240 y 260 de 1974, y la serie 700 de 1982, incorporando en todas ellas las versiones familiares características del fabricante, o la versión ES del 1800 de 1971. El último modelo diseñado por Wils-gaard sería el 850 presentado en 1991, que continuaba aquella línea cuadrada comenzada en los años 60 con el 140 y que constituía una auténtica imagen de marca, a partir del cual el fabricante comenzaría a introducir una estética más suavizada, tras la jubilación de Wils-gaard en 1990.

Hace poco más de un año, Wils-gaard fallecía en su residencia en Gotemburgo. Volvo patrocina en su honor la Beca Wils-gaard para alumnos de la Escuela de Artes Aplicadas.

ÉXITOS COMERCIALES Y DEPORTIVOS

Johnny Cecotto corría al volante de su «ladrillo volador» en el circuito de Silverstone durante el Campeonato de Europa de Turismos de 1986 (arriba), mientras el modelo se convertía en un éxito de ventas en Europa y Estados Unidos, y su versión SW (arriba izquierda) casi en objeto de culto para un sector de compradores que buscaban un automóvil familiar funcional, seguro y duradero.



ESTABLECER UN ESTILO PROPIO

Durante los casi 40 años que separan el diseño del Amazon en 1953 (arriba) del 850 de 1991 (arriba izquierda), Wils-gaard mantendría las pautas de un diseño que evitaba concesiones estilísticas, y en el que a partir de los 60 utilizaría la línea cuadrada, como en el 142GT de 1967 (izquierda).

EL TODOTAREAS CUMPLE 50 AÑOS

EL CITROËN DYANE NACIÓ PARA SER EL SUSTITUTO DEL CITROËN 2 CABALLOS, YA POR ENTONCES UN SÍMBOLO DE SENCILLEZ Y FIABILIDAD PERO QUE CON MÁS DE 20 AÑOS DE SERVICIO A SU ESPALDA Y UNA COMPETENCIA QUE LE TOMABA LA DELANTERA, COMO EL RENAULT 4L, LE ESTABAN OBLIGANDO A RENOVARSE.



Por **Oscar Ayerra**

Con una carrocería más cuadrada y angulosa que el 2 CV, un mayor equipamiento y un diseño más elegante y en apariencia más robusto, el nuevo Dyane se presentó en el salón del automóvil de París de 1967. Además de una capota de lona enrollable de dos posiciones, sorprendía por el útil portón trasero, asiento trasero extraíble para mayor capacidad de carga y unas puertas laterales cóncavas que según la marca reducían ruidos. Asimismo y en opción, se podría adquirir con embrague centrífugo, una concesión a la comodidad que permitía no pisar el embrague al detenerse sin temor a que se calase. Para la construcción del nuevo vehículo de la marca de los dos chevrone, según su director en aquel momento, Pierre Bercot, se habían tenido en cuenta cuatro premisas: contar con un nuevo portón trasero con cristal, mantener una potencia fiscal dentro de los 2 caballos, reutilizar la máximas

piezas posibles del 2 CV y del Ami 6 y aprovechar la cadena de montaje existente del modelo al que iba a sustituir. Como el departamento de fabricación de la marca en 1965 estaba ocupado con el desarrollo del Citroën GS y de las actualizaciones del DS y del Ami, la labor de creación del nuevo utilitario se se encomendó a una empresa de diseño llamada Panhard, absorbida por la propia Citroën dos años antes.

HERMANOS DE CADENA

Además de la línea de montaje se aprovechó el mismo motor bicilíndrico, transmisión delantera y caja de cuatro marchas del 2 CV. Las primeras unidades montaban el motor de 21 caballos de 425 cc, con dos niveles de equipación, Luxe y Confort, apareciendo un año más tarde un nuevo propulsor de 435 cc de 26 cv y una velocidad máxima de 102 km/h. Este motor, aunque fiable, penalizaba por baja potencia, lo que si añadimos un mayor peso que el 2 CV convertía a este utilitario en un perezoso en cuestas arriba y lento en aceleraciones, algo que fue un lastre

al principio. Sin embargo, su robustez mecánica le permitía mantener una velocidad de cruce muy alta sin que la mecánica se resintiese. Más tarde llegaría la variante más potente de 32 caballos, que acabó adoptando el nombre de Dyane 6 por los 602 centímetros que cubicaba y anunciaba una velocidad máxima de 110 km/h. Otro punto a su favor era su estabilidad, contaba con una amortiguación hidráulica horizontal central bien conseguida que le permitía tomar curvas con mucha confianza aunque con una inclinación de la carrocería inquietante. Con una filosofía de mínima complejidad se convirtió, igual que su hermano, en una máquina fiable,



DISEÑO ANGULOSO

Los faros encastrados en los guardabarros, el portón trasero y los ángulos rectos definían su personalidad. La tercera ventana lateral se añadió en 1969, a España llegaría en 1972.





EFICAZ POR FUERA Y RESULTÓN POR DENTRO

La funcionalidad era su punto fuerte. A pesar de un interior algo parco, el asiento trasero podía extraerse. La suspensión central cumplía de forma sorprendente en las curvas, aunque la inclinación de la carrocería resultase alarmante.



DISEÑO CONDICIONADO

Diseñado en parte por Louis Bionier, prestigioso diseñador de Panhard et Levasor, y el joven Jacques Charreton, el Dyane estuvo marcado y acotado por condiciones que obligaban a utilizar las máximas piezas del 2 CV y su cadena de montaje, lo que forzaba y complicaba el trabajo. El resultado tuvo una estética con mucho carácter.

pronosticaba en 1967 que en cuanto las ventas del nuevo Dyane fuesen mejores que las del 2 CV lo reemplazarían sin el bajón económico en la producción. Un hecho que nunca ocurrió, fue precisamente al contrario, el que iba a ser sustituido fue quien sobrepasó al nuevo. Al final el Dyane fue un complemento evolucionado a la sombra de su hermano más viejo, retirado 7 años más

tarde del mercado que su suplente. El Dyane no tuvo el mismo éxito del Dos Caballos, que alcanzó un puesto destacado en el Olimpo de la historia automotriz por sus cuatro décadas en producción; pero sus 16 años de producción demostraron una trayectoria de fiabilidad, robustez y economía de mantenimiento difícil de igualar.



VERSIONES ESPECIALES

Durante los 16 años de producción salieron varias versiones especiales, la variante furgoneta, la playera y hasta un diseño especial del diseñador Serra

Capra

1981
(España)



De amarillo mimosa, solo salieron 600 unidades de la factoría de Vigo

Edelweiss

1981
(España)



Llevaba protectores de faros, tapicería de color azul y los pilotos traseros del Peugeot 104. Se montaron 750 unidades

Argent

1978
(Portugal)



Caban

1977
(España)



Côte d'Azur

1983
(Inglaterra)



VERSIÓN DE OCIO

Basado en la plataforma y motor de 602 c.c. del Citroën Dyane. Su carrocería era de plástico ABS

Mehari

1968-1988



VERSIÓN FURGONETA

Fue la opción mixta de vehículo industrial durante la semana y familiar en el tiempo libre. Llevaba la misma caja que el 2 CV, sin embargo se alargó entre ejes 11 cm para que cupiese la puerta delantera del propio Dyane

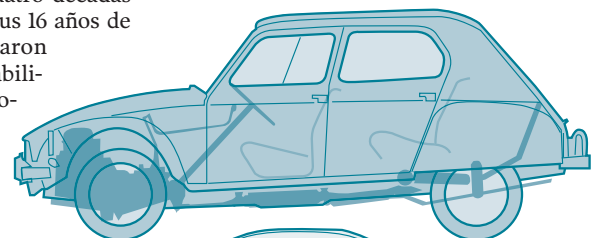
Dyane 400

1978-1988



Citroën Dyane (1967-1983)

En 1983, cuando cesó su producción, se habían fabricado 1.444.583 unidades en todo el mundo de los que 233.100 salieron de la factoría Citroën de Vigo



Citroën 2 CV
(1948-1990)

El Dyane compartía la cadena de montaje y gran parte de las piezas del mítico 2 CV

PUBLICIDAD CLAVE

La marca apostó desde un principio por un público joven que valoraba otras cuestiones como la economía. Los anuncios dieron con la clave para hacer un producto diferente y atractivo.

económica y funcional. Con una sociedad joven que cada vez tenía más acceso a este tipo de vehículos económicos se convertiría en un éxito de ventas. Sin embargo, estas mismas razones mantuvieron a su hermano pobre, el 2 CV, en unas ventas al alza que, unido a la crisis económica del 73, ayudaron a amplificar las ventas. Ambos utilitarios eran igual de fiables, con el mismo mantenimiento, incluso el 2 CV aceleraba mejor gracias a un peso más contenido pero además costaba menos. Argumentos que pesaban mucho a la hora de valorar la compra.

Los argumentos tan conservadores en la construcción del Dyane le pasaron factura. Lo que en un principio suponía una maniobra brillante al reutilizar casi el 90% de las piezas y la cadena de montaje del 2 CV, resultó ser su talón de Aquiles. Citroën



UNA BERLINA CON MUCHA VISTA

LA ANTERIOR VERSIÓN DEL OPEL INSIGNIA SUPUSO UN SALTO DE CALIDAD IMPORTANTE RESPECTO AL MODELO PRECEDENTE, EL VECTRA, Y LA MARCA ALEMANA HA DADO ESTE AÑO UN PASO MÁS QUE LO ACERCA AL SEGMENTO «PREMIUM». EL NUEVO INSIGNIA GRAND SPORT RIVALIZA, POR CONFORT DE MARCHA Y COMPORTAMIENTO, CON LAS GRANDES BERLINAS ALEMANAS. Y DISPONE DE ELEMENTOS MUY AVANZADOS COMO LOS FAROS MATRICIALES.

Por **Javier Armesto**

El Opel Insignia ha crecido en anchura pero sobre todo en longitud: son casi 4,90 metros, 5 centímetros más que el modelo antiguo y por encima de todos sus rivales, como el Ford Mondeo, el Skoda Superb, el Renault Talismán, el Peugeot 508 o el Volkswagen Passat. Por el contrario, la altura ha disminuido 4 centímetros. El resultado es una berlina muy estilizada y elegante, con

una notable caída del techo en la parte posterior. La línea cromada que recorre la parte superior de las ventanillas y la aleta de tiburón contribuyen a darle un aspecto sofisticado y sutil.

El interior mantiene ese ambiente refinado. El cuadro de instrumentos combina relojes analógicos con una gran pantalla de 8 pulgadas en el centro. Se puede configurar en dos modos de visualización y hay muchísima información, incluyendo temperatura del aceite, voltaje de la batería



EQUIPAMIENTO MUY COMPLETO

El acabado Excellence, el más alto de la gama, incluye de serie apertura y arranque sin llave, «start-stop» y alerta por cambio de carril.



AMBIENTE REFINADO Y OPCIONES

El paquete opc Line incluye «spoilers» y alerón deportivos, llantas de 18 pulgadas y techo interior en negro. A la izquierda, el climatizador.



FAROS MATRICIALES

En cada faro hay 16 puntos LED que se encienden y apagan individualmente en función del tráfico y las condiciones de la vía. Disponibles como opción.



e historial de consumo. En la consola central otra pantalla táctil permite manejar el navegador, el sistema de audio y el climatizador, que dispone de controles independientes.

La calidad percibida es buena, aunque hay cosas mejorables como un exceso de plásticos negros y duros. Los asientos opcionales son muy cómodos y cuentan con memoria y múltiples regulaciones eléctricas, incluyendo la variación de la anchura del respaldo. Los pasajeros de atrás disponen de salidas de aire y mandos para los asientos calefactables. El maletero ha perdido 40 litros respecto a la versión anterior, aunque la gran apertura del portón lo hace muy práctico. Unos botones permiten abatir los respaldos traseros.

Hemos probado el Insignia con motor de gasolina de 165 caballos. Es un motor turboalimentado, así que en combinación con esa potencia mueve bien el coche aunque no se puede decir que sea un misil: acelera de 0 a 100 en 8,9 segundos y es que el



A PARTIR DE 25.700 EUROS

El Insignia Grand Sport parte de 25.700 euros en su versión de gasolina de 140 caballos. En diesel hay versiones de 110, 136 y 170 caballos. En Frankfurt se presentó el GSI Turbo gasolina de 260 caballos y tracción total.

peso del vehículo, casi 1.500 kilos en vacío, lastra un poco sus prestaciones. A cambio, unos desarrollos largos y su baja altura consiguen unos consumos muy bajos para un coche de este segmento.

Lo mejor de este modelo es su suavidad de rodadura, con una suspensión que hace imperceptibles los baches y una dirección muy precisa. La gran

distancia entre ambos ejes hace que sea muy estable y vire plano en las curvas, a pesar de las dimensiones y la masa que tiene que mover. El tacto de la palanca de cambio es delicioso y hace la conducción muy placentera. Junto a ella, dos botones permiten elegir entre modo normal y sport.

Nuestra unidad llevaba el acabado Excellence, el más alto de la gama, que

incluye de serie apertura y arranque sin llave, volante con ajuste horizontal, start-stop y alerta por cambio de carril. Como opciones montaba head-up display, uno de los más completos y legibles que hemos probado y que proyecta la información directamente en el parabrisas; cámara de 360 grados, asistente personal online y asientos con ventilación.

CHINA ENCIENDE LA FOTOCOPIADORA

EMPEZÓ COMO UNA PRÁCTICA ANECDÓTICA, PERO AHORA SE MULTIPLICAN EXPONENCIALMENTE LOS FABRICANTES QUE CLONAN POR COMPLETO MODELOS OCCIDENTALES. TODO EMPIEZA CON UN «MAPEO» MINUCIOSO DE LAS PIEZAS CON MODERNOS ESCÁNERES 3D. LA MAYOR PARTE ESTÁN LEJOS DE LOS ESTÁNDARES DE CALIDAD EUROPEOS.

Por **Iago García**

La ciudad china de Shanghái es el Detroit de Asia desde hace más de una década. Y ahora el país del lejano oriente suma también la urbe de Wuhan como polo de fabricación de automóviles. Para que se hagan una idea, solo de las factorías de esa ciudad salieron el año pasado casi 3 millones de unidades; el mismo número de coches que se hicieron en todas las de España. El hecho, que esta ciudad es especialmente competitiva por sueldos y preparación de sus trabajadores, se ha consumado de diversas maneras. La más clara, la presencia de Renault, General Motors y PSA. Aliados con marcas locales producen vehículos tan «occidentalizados» como el todocamino Kadjar. Tiene lógica, es uno de los mercados que más necesidad tiene de comprar automóviles: solo el 13% de chinos tiene coche, por el 47% de españoles o el 96% de estadounidenses.

RANGE ROVER EVOQUE

El SUV premium británico marcó tendencia en el mercado. Y en China tienen predilección por el sector de los todocaminos, ampliamente imitados.

Allí cuesta 53.000 euros al cambio. Un precio lastrado por las duras condiciones a la importación.



GUSTO POR LO OCCIDENTAL

Las marcas europeas y americanas aprovechan ese ahorro de costes, pero miran con recelo al gigante asiático al mismo tiempo: Buena parte de «nuestros» modelos *best seller* tienen su réplica china. «Es muy fácil. Les basta un escáner 3D, incluso transportable. Podrían simplemente ir a un concesionario y mapear un coche». Habla José Ramón Méndez Salgueiro, que hoy dirige la Escuela de Diseño Industrial de Ferrol y que trabajó en la industria automotriz alemana en los 80: «Al tener la nube de puntos —lo que conforma informáticamente el diseño detallado de cada pieza— y la geometría no se necesita nada más». Así que no hay proceso creativo, no modelan primero en barro o madera los modelos antes de llevarlos a la fase de prototipo como se suele



LANDWIND X7

El precio en su país es de 16.000 euros. Es uno de los modelos más recientes. Aún no ha realizado test de choque. Los dos modelos anteriores de Landwind sometidos a pruebas Euroncap obtuvieron pobres resultados: solo 2 estrellas de 5 posibles.

hacer normalmente. Culturalmente, además, el cliente chino no entiende la copia como tal, si no que la ve como un tributo al original. Sumado a que, además de en el ámbito económico, su occidentalización llega también a sus gustos y preferencias por nuestros diseños (sirva como ejemplo similar el sinfín de marcas de ropa de lujo europeas con profusa presencia allí), la imitación, siendo burda, se entiende mejor: «Es como si a mí me encargan para China un bar destinado a auténticos chinos... ¡No sabría qué dragones poner!», apostilla Méndez.

FABRICA COMO ALEMÁN

Méndez Salgueiro recuerda con nostalgia desde su actual puesto en la universidad su etapa en el departamento de interiores de Audi. «Hace 30 años empezábamos a instalar las pantallas digitales del ordenador de a bordo», aporta al respecto. «Le llamábamos *mäuse kino* (en alemán, «el cine de los ratones») y entonces era algo de una gran complejidad, que después se fue haciendo más rentable». Lo que pretende explicar el hoy docente en diseño de la Universidade de A Coruña es que lo peligroso no es que los chinos copien algo. Lo que puede hacer temblar el mercado del automóvil es que China descubra por sí sola los procesos y sea capaz de innovar. «Fabricar un coche supone estampados, mecanizados, inyección de plásticos... generas una industria auxiliar; en definitiva, tienes el *know-how* (el saber cómo producir en masa) de muchas otras cosas», concluye.

Y es que China ya ha demostrado que sabe hacerlo. Basta acudir a la electrónica de consumo para ver cómo Xiaomi o Huawei hablan de tú a tú a Apple y Samsung. Afortunadamente para nuestros intereses económicos, parece que el reinado occidental en el mundo del motor no corre peligro todavía. «Su punto flaco sigue siendo la seguridad y técnicamente aún no tienen nuestro nivel», sigue Méndez. Que advierte además que para seguir yendo un paso por delante el I+D será fundamental. Que el futuro del automóvil sea eléctrico es una buena noticia para la capa de ozono, pero no tanto para nuestros fabricantes. Somos expertos en motores térmicos, muy avanzados a nivel de ingeniería: «Un motor eléctrico es mucho más fácil de hacer, lo único complicado es tener energía gracias a las baterías», comenta el experto. Va a haber que ingeniárselas por tanto para seguir ofreciendo productos que hagan sombra al dragón asiático antes de que lance su llama.



Otros modelos



1

AUDI A4 / YEMA AUTO MUSTANG F16

La sencillez del modelo alemán frente a la pomposidad de su «primo» chino va más allá del nombre. El interior del F16 es a su vez una copia del Subaru Outback. Frente a las diversas motorizaciones con las que desde Ingolstadt han dotado al A4, la réplica china tiene tan solo una. Eléctrica, por lo tanto mucho menos compleja que las de combustión y con tan solo 80 caballos. Se anuncia una autonomía de 200 kilómetros.



2

MINI COOPER / LIFAN 330

Un Mini de primera generación, el frontal de un Fiat 500 y el lateral de un Suzuki Swift. Es el cóctel que en China se conoce como Lifan 330. A diferencia del modelo original, tiene 5 puertas. Detalles como los retrovisores o la colocación de la antena de la radio, diferentes al modelo tomado como referencia, generan confusión en el consumidor. La marca Lifan fue fundada en 1992 en la ciudad de Chongqing.



3

YOGOMO 330 / KIA PICANTO

Los clones chinos no siempre hay que buscarlos en Europa o Estados Unidos. El modelo más urbanita de la coreana KIA tampoco se ha librado. La principal diferencia radica en que el Yogomo se mueve exclusivamente con un motor eléctrico. Apenas 4.500 euros serían necesarios para adquirirlo. Incluso el «spoiler» trasero lleva la tercera luz de freno. Eso sí, los acabados están muy lejos de los niveles que exige nuestro mercado.



VUELVE LA SHIVER

AÑO 2017. TODO EL PARQUE MOTERO ESTÁ OCUPADO POR MODELOS VINTAGE Y TRAIL... ¿TODO? ¡NO! UNA SERIE DE IRREDUCTIBLES FABRICANTES RESISTE TODAVÍA AL INVASOR Y SIGUE APOSTANDO POR LAS NAKED.

Por **Javier Armesto**

La Aprilia Shiver 900 tiene una imagen un poco más redondeada que antes y recuerda un poco a la Máxima 800. Mantiene el generoso asiento y los dos escapes traseros, pero se han renovado profundamente las tapas laterales del depósito, el colín y el guardabarros delantero. Los acabados en rojo del chasis multitubular, el muelle del amortiguador, las tapas de los cilindros y las llantas acentúan su carácter deportivo.

La pantalla digital de 4,3 pulgadas es completamente nueva y es la misma que equipan la Aprilia RSV4 y la Tuono, los dos modelos top de la marca italiana. Es muy clara y legible, incluso aunque le de el sol, y puede adaptar automáticamente el color de fondo y de los caracteres en función de la luz ambiente, gracias a un sensor integrado. La navegación por los menús se hace desde un único botón en la pila izquierda.

La Shiver mantiene los 95 caballos de la versión anterior, pero la cilindrada ha subido de 750 a 900 centímetros cúbicos. Tiene un respetable par de 90 Newtons a 6.500 revoluciones, pero el control de tracción asegura unas arrancadas sin sobresaltos. Se puede graduar en tres posiciones en cada uno de los tres modos de conducción existentes: Touring, Rain y Sport. Al final siempre acabamos usando este último, aunque el Touring puede ser

útil para circular con más comodidad por ciudad y el modo lluvia cuando caen unas gotas o la carretera está muy sucia.

En marcha se siente algo pesada, son 218 kilos en orden de marcha y se dejan notar en las tumbadas y levantadas. Pero la nobleza y firmeza de la pisada son notables, gracias a la rigidez de su chasis, la buena disposición de su motor en V inclinado a 90 grados y unos generosos neumáticos. Lo mejor es el sonido del escape, con unos contundentes petardeos en las reducciones que hacen la conducción muy divertida en todo momento.



LA MISMA PANTALLA QUE LA RSV4

Unos testigos luminosos, blancos, amarillos y rojos, se encienden cuando sobrepasamos un determinado rango de revoluciones; el usuario puede configurar el límite.



TRES COLORES Y VERSIÓN LIMITADA

La Aprilia Shiver cuesta 8.599 euros y está disponible en tres colores: plata, blanco y un verde militar muy atractivo. Hay una versión con la potencia limitada para el A2.

Hyundai Tucson.

Ser líder es una actitud.

Desde:

17.900€

Con el Plan
Cambia a Hyundai

Hyundai Tucson: El SUV más vendido a particulares en 2016.

Llegó para cambiar percepciones. Y muchos cambiaron, convirtiéndolo en líder en ventas a particulares en su categoría. Ahora, el Hyundai Tucson vuelve con la misma actitud y un precio increíble. Para que cambies si todavía no lo has hecho. Cambiar es una actitud.

Y recuerda: con el Plan Cambia a Hyundai te damos más que nadie por tu coche. Y como siempre, con 5 años de garantía sin límite de Kms, 5 años de asistencia en carretera y 5 años de mantenimiento.

Hyupersa Vigo - Estrada Camposancos, 6, San Andrés de Comesaña - Vigo

Hyupersa Santiago - Avda. do Cruceiro da Coruña 250 - Santiago de Compostela

Finisterre Motor - Avda. Finisterre, 326 - A Coruña

Hyupersa - Carretera de Vigo, 26, Quintela de Canedo - Ourense



Tucson líder en ventas en el segmento SUV-C a particulares en 2016 según SIMMEIX.

Gama Hyundai Tucson: Emisiones CO₂ (gr/km): 119-175 Consumo mixto (l/100km): 4,6 - 7,5.

PVP recomendado en Península y Baleares para Tucson 1.6 GDI 96,4 kW/131CV 4x2 BLUED ESSENCE (17.900€). Incl. IVA, transporte, impto. Matriculación, descuento promocional, aportación de concesionario, oferta de mantenimiento y Plan Cambia a Hyundai aplicable por entregar un vehículo usado a cambio, con 6 meses, bajo la titularidad del cliente que compra un vehículo nuevo de Hyundai. Oferta aplicable para clientes particulares que financien con el producto Cinking Solución Flexible a través de Santander Consumer EFC S.A. un importe mínimo de 15.000€ a un plazo mínimo de 36 meses y una permanencia mínima de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación de la entidad financiera. Oferta válida hasta 31/12/2017. Modelo visualizado: Tucson Style. Mantenimiento vinculado a la financiación del vehículo.

*La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje ofrecida por Hyundai Motor España S.L.U. a sus clientes finales es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Consulta las condiciones de oferta, mantenimiento y garantía en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es

MOKKA X

- **OPEL OnStar®**, tu asistente personal 24 h/día
- WiFi 4G para hasta 7 dispositivos
- Compatible con Apple CarPlay™ o Android Auto™



Mokka X Turbo 140 CV

Por **149€ / mes**

Entrada: 6.432,39 € / 60 cuotas / Cuota Final: 6.346,45 € / TAE: 9,03%

opel.es



EL FUTURO ES DE TODOS

Consumo mixto (l/100km)/Emisiones de CO₂ (g/km): Gama MOKKA X: 3,9-7,9/103,0-152,0.

Oferta válida en Península y Baleares, hasta el 31/10/2017 para Mokka X Selective 1.4 SES 140cv 4X2 y particulares que financien con Banco Cetelem S.A.U. Ejemplo de financiación a 60 meses. Precio al contado 18.036,14 €. Entrada 6.432,39 €. 59 cuotas de 149€ y 1 cuota final de 6.346,45 €. TIN 7,75%, T.A.E. 9,03%. Comisión de Apertura 3%, 348,11 € al contado. Importe Total del Crédito 11.603,75 €, Importe Total Adeudado 15.485,56 €. Precio Total a Plazos 21.917,95 €. Incluye periodo de prueba gratuito OnStar® durante 12 meses y WiFi 4G durante 3 meses o 3GB, lo que suceda antes. Una vez finalizados dichos plazos, se aplicarán las tarifas establecidas para los servicios. Gastos de matriculación no incluidos. Financiación sujeta a estudio y aprobación por parte de la entidad de crédito. Apple CarPlay y Apple son marcas de Apple Inc., registradas en los Estados Unidos y otros países. Android es una marca de Google Inc. Modelo visualizado: MOKKA X Excellence con equipamiento opcional. El correcto funcionamiento de OnStar® requiere de su activación y una cuenta con OnStar® Europe Ltd y dependerá de la cobertura y disponibilidad de las redes de comunicación inalámbrica y de los sistemas de posicionamiento por satélite. Los paquetes de contratación de OnStar® podrán diferir del ofrecido en el periodo de prueba. El acceso a la Zona WiFi 4G requiere una cuenta con OnStar® Europe Ltd y un contrato con un operador de red móvil establecido. Dependerá de la disponibilidad y cobertura de la red móvil. Durante el periodo de prueba la conexión está limitada en tiempo y tráfico de datos. Servicio sujeto a condiciones. Consulta los términos, disponibilidad y cobertura en Opel.es/onstar/onstar.html