

LOS AUTOMÓVILES DEL AÑO

EL SEAT LEÓN FUE EL MODELO MÁS VENDIDO EN ESPAÑA, PERO EL ÉXITO DEL NISSAN QASHQAI Y DEL TOYOTA AURIS HYBRID SIMBOLIZA EL AUGUE DE LOS DOS SEGMENTOS DE MODA: LOS SUV Y LOS COCHES HÍBRIDOS



FOTOMONTAJE: MABEL RODRÍGUEZ

6 NOVEDADES Renault Alpine A110 «Première Edition», BMW X3, Honda Civic, Subaru XV, y pruebas del Mazda CX-5 y el superdeportivo Lexus LC 500h.

16 ELÉCTRICO 100% Nos montamos en el Renault Zoe, que con su nueva batería de alta capacidad alcanza 300 kilómetros reales de autonomía.

24 DÍAS DE NIEVE Y HIELO Los distintos tipos de cadenas y neumáticos de invierno, y consejos para evitar quedarse bloqueados en un temporal.



LA VENTA DE COCHES NUEVOS SE ACELERA

CON UN MILLÓN DOSCIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL COCHES VENDIDOS EN EL 2017 EL MERCADO ESPAÑOL HA CRECIDO UN 7,7%, CON UN VOLUMEN QUE YA SE SUPONE QUE ES EL DE CRUCERO PARA NUESTRO PAÍS. OTRA COSA ES QUE ESAS VENTAS NO SE HAYAN MATERIALIZADO EN EL CANAL DE PARTICULARES, QUE SOLO CRECE UN 4,4 %.

Por **Juan Ares**

Lo peor de los datos de ventas del 2017 es que la mayoría de las marcas han tenido que recurrir a automatriculaciones para mantener el tipo, lo que significa derivar al mercado de ocasión parte de esas ventas.

En lo que respecta a Galicia, las ventas del pasado año supusieron 43.128 matriculaciones, con un crecimiento de solo el 3,8%, aunque con más participación en el caso de particulares que en el resto de España.

Galicia también se diferencia de otros territorios en cuanto a los gustos de los clientes. Si los Seat León e Ibiza fueron los preferidos en el mercado nacional, en Galicia el Renault Mégane fue el más vendido, con una corta diferencia sobre el Citroën C4, un modelo del que tira

el efecto fábrica. El Dacia Sandero, el modelo *low cost* que fue el más vendido en el 2016, ha bajado hasta la tercera posición en las preferencias de los gallegos, lo que significa que hay algo más de poder adquisitivo en los últimos meses.

A pesar de la evidente ruralización gallega, los modelos *crossover* tampoco acaban de eclosionar en nuestra comunidad y solo el incombustible Nissan Qashqai aparece en la décima posición, lo que confirma que en realidad este tipo de vehículos tienen un uso urbano más que todocamino.

COMBUSTIBLES

Entre las tendencias que han cambiado a lo largo del año figuran las del crecimiento de las ventas de motores de gasolina respecto al diésel, menos evidente en Galicia, pero que en España



El Renault Mégane ha sustituido al Dacia Sandero como el preferido de los gallegos en el 2017

han alcanzado una cuota del 46,6 %, sin tener en cuenta que del 5% de híbridos vendidos casi la totalidad son también animados por motores de gasolina, lo que coloca a este combustible ya por encima del diésel.

Precisamente esta es la otra gran noticia, la cuota de vehículos híbridos y eléctricos, que ha llegado ya al 5,1 % duplicando las ventas de 2016 y con gran incidencia sobre todo de los coches eléctricos puros, que han experimentado un notable auge especialmente en Madrid y Barcelona.

A nivel de gustos de los clientes, hay que seguir apuntando el auge de los *crossover*, que ya alcanzan una cuota del 35,6 % del mercado español, y la caída del monovolumen, que es ya solo un 7% del mercado, así como de las berlinas medias, que se desploman hasta el 6 %.

LÍDER POR DISEÑO Y CALIDAD

Renault ha conseguido el liderato en España y en Galicia coloca a su modelo compacto, el Mégane, como el más vendido, debido a su diseño y calidad, así como a una gama muy amplia, apoyado además por una gran red comercial.



Renault **Megane** 1.291

Unidades vendidas en el 2017

EL «LOW COST» SIGUE FIRME

El Sandero fue el líder del mercado gallego en el 2016 y en el pasado ejercicio siguió respondiendo bien a los intereses de muchos gallegos que quieren un coche sencillo y barato, pero muy polivalente.



Dacia **Sandero** 1.179

EL SUEÑO EUROPEO TRIUNFA EN GALICIA

El líder de ventas en Europa también tiene seguidores en Galicia, gracias a una gama ajustada y a su continuidad estilística.



Volkswagen **Golf** 1.116

EL LÍDER ENTRE LOS MÁS PEQUEÑOS

El Clio ha conseguido en Galicia imponerse al Ibiza entre los urbanos de cuatro metros, gracias a su equipamiento y buen comportamiento.



Renault **Clio** 1.068

RELEVO GENERACIONAL

El nuevo Ibiza, con un renovado aspecto y motores muy ahorradores, impulsará más aún las ventas de este modelo.



Seat **Ibiza** 897



Citroën **C4** 1.278

PROFETA EN SU TIERRA

Bajo el paraguas del modelo C4 se encuentran las berlinas fabricadas en Francia, el Cactus hecho en Madrid y los monovolúmenes Picasso, que se fabrican en la Zona Franca de Vigo con mucho éxito.



Seat **León** 1.168

EL COCHE QUE CAMBIÓ A SEAT

La historia de Seat tendrá un antes y un después de este modelo que en su actual generación supuso un cambio cualitativo para la marca, al convertirse en una de las berlinas compactas más apreciadas en Europa.



Peugeot **308** 1.073

UN VALOR SEGURO

El 308 se mantiene firme en Galicia, donde tiene muchos adeptos. El pasado año se renovó el modelo y su dotación de motores, sin perder fuelle comercial.



905 Ford **Focus**

UN CLÁSICO QUE RESISTE

El Focus goza de buena salud en Galicia por su buena red comercial y una política de precios ajustada.



896 Nissan **Qashqai**

EL REY DE LOS CROSSOVER

El Qashqai renueva también en Galicia su condición de líder en este segmento tan de moda, a pesar de ser un veterano.

11 Peugeot **2008** 831

12 Toyota **Auris** 806

13 Peugeot **208** 804

14 Opel **Astra** 794

15 Citroën **C3** 759

16 Renault **Captur** 702

17 Opel **Corsa** 690

18 Peugeot **3008** 682

19 Volkswagen **Tiguan** 658

20 Kia **Cee'd** 650

TIEMPOS DE CAMBIO



MÁS COCHES DE GASOLINA, MÁS ELÉCTRICOS Y MÁS HÍBRIDOS, PERO TAMBIÉN MÁS CROSSOVER Y MENOS MONOVOLÚMENES Y BERLINAS, ESAS SON LAS TENDENCIAS QUE NOS TRAJÓ EL 2017, UN AÑO EN EL QUE RENAULT SE ERIGIÓ COMO LA MARCA PREFERIDA POR LOS ESPAÑOLES. POR SU PARTE, SEAT HA GOZADO DE SU PREFERENCIA EN CUANTO A MODELOS, CON EL ÉXITO DEL LEÓN Y EL IBIZA.

Por **Juan Ares**

A pesar de que en el 2017 llegaron a los concesionarios españoles cerca de veinte nuevos modelos de arquitectura *crossover*, el único coche de este tipo que sigue asomando entre el *top ten* de los más vendidos es el incombustible Nissan Qashqai, el pionero de este concepto, que sigue en la brecha como el sexto más vendido.

Por delante de él siguen las siluetas tradicionales de vehículos compactos, estilo Seat León, Renault Mégane o Citroën C4 y los más pequeños urbanos como el Seat Ibiza y el Renault Clio. De hecho hay que bajar hasta los puestos 14 y 15 para encontrar a los siguientes *crossover*, Hyundai Tucson y Renault Captur. Pero seguramente eso cambiará ya este año y algunos de los recién llegados al mercado, sobre todo del segmento de los urbanos de cuatro metros, se colarán ya en el *top ten*, de donde prácticamente han desaparecido los monovolúmenes y las berlinas grandes.

Si hasta hace poco las ventas de coches híbridos no tenían relevancia a nivel general del mercado, esta tónica se está suavizando. Poco

a poco los híbridos ganan peso y prueba de ello es que el Toyota Auris, el más vendido, alcanzó 12.443 unidades el pasado año, de los 17.682 totales que vendió este modelo. La marca japonesa, que acapara las ventas con cuatro modelos entre los cinco primeros, ha anunciado una progresiva hibridación de toda su gama, que irá abandonando las motorizaciones diésel en favor de las electrificadas con motores de gasolina.

Y en el 2017 se produjo también el despegue de los coches eléctricos, sobre todo en las dos grandes capitales, Madrid y Barcelona, y gracias al auge de las empresas de *carsharing* que han matriculado más de 1.500

unidades de diferentes modelos para su alquiler por minutos. Al margen de esta actividad empresarial, los particulares empiezan a ver con simpatía este tipo de coches que en Madrid, por ejemplo, aparcen de forma libre y gratuita en las calles. El Renault Zoe, que ahora dispone de nuevas baterías que extienden su autonomía, es el líder en este mercado.

Hablábamos antes del cambio en los gustos de los españoles y aquí habría que citar aquel *burro grande, ande o no ande*, que hace solo un par de décadas era la referencia de muchos conductores, a la hora de marcar estatus. Era la época de las berlinas, una era que prácticamente

ha desaparecido, sobre todo entre las marcas generalistas y que queda como reducto de los fabricantes premium. Los *crossover* han ido suplantando ese papel de representación del automóvil.

Los crossover más vendidos

	MARCA	MODELO	Unds
1	NISSAN	QASHQAI	28.752
2	HYUNDAI	TUCSON	20.197
3	RENAULT	CAPTUR	20.189
4	PEUGEOT	2008	19.477
5	SEAT	ATECA	17.632

Los híbridos más vendidos

	MARCA	MODELO	Unds
1	TOYOTA	AURIS	12.443
2	TOYOTA	CH-R	10.463
3	TOYOTA	YARIS	8.235
4	TOYOTA	RAV-4	8.053
5	KIA	NIRO	4.643

Los eléctricos más vendidos

	MARCA	MODELO	Unds
1	RENAULT	ZOE	1.328
2	BMW	i3	683
3	NISSAN	LEAF	534
4	SMART	FORTWO	418
5	TESLA	MODEL S	225

Ranking modelos España 2017

	MARCA	MODELO	Unds		MARCA	MODELO	Unds
1	SEAT	LEÓN	35.316	11	FORD	FOCUS	23.220
2	SEAT	IBIZA	33.757	12	PEUGEOT	208	20.940
3	RENAULT	MÉGANE	32.131	13	CITROËN	C3	20.737
4	CITROËN	C4	30.880	14	HYUNDAI	TUCSON	20.197
5	RENAULT	CLIO	28.868	15	RENAULT	CAPTUR	20.189
6	NISSAN	QASHQAI	28.752	16	PEUGEOT	308	20.104
7	VOLKSWAGEN	GOLF	28.511	17	PEUGEOT	2008	19.477
8	DACIA	SANDERO	26.795	18	OPEL	ASTRA	19.168
9	OPEL	CORSA	26.739	19	TOYOTA	AURIS	17.682
10	VOLKSWAGEN	POLO	23.856	20	SEAT	ATECA	17.632

Fuente: ANFAC

Fuente: ANFAC



la opinión de
JUAN ARES

YA NO QUEREMOS EL BURRO GRANDE...

Hemos pasado un año en el que, como les habíamos venido contando todos los meses en este ON Motor, se perciben cambios en el mundo del automóvil, cambios que tal vez anuncian una nueva era. Cambiamos del diésel a la gasolina, tal vez como un paso previo hacia los híbridos o los eléctricos del futuro. Y cambiamos de la propiedad, de aquel deseo de tener un coche propio a los dieciocho años, que nos cautivaba a los que éramos jóvenes en los 80 o 90, a una despreocupación en este siglo XXI, en el que a los jóvenes les interesa más la videoconsola o el móvil de última generación y a los adultos les conviene más usar el coche de empresa, los que pueden, o alquilarlo por rénting, los que quieren.

Solo hay que bajarse por la A-6 para comprobar como, allende la Puerta de Hierro, los madrileños ya desdeñan el coche propio cautivados por esos cochecitos eléctricos que, aparcados en cualquier esquina de la capital, se ofrecen a hacerle al conductor un servicio por minutos o por horas, previo pago con el móvil. Es el futuro de la automoción, dicen algunos. ¿Para qué quiero comprar un coche, si tengo uno «de usar y tirar» como si fuera un Kleenex?

En España se vendieron el pasado año 1.234.931 coches nuevos. A pulmón, sin respiración asistida de planes gubernamentales de ayuda a la compra, como en años anteriores. Bueno, tal vez con algo de oxígeno en forma de automatriculaciones, pero de eso ha habido siempre. Estamos ya en la velocidad de crucero para un país como España, que no puede aspirar a más de 1,3 o 1,4 millones de coches al año. Y más con los salarios que se

están pagando a los que se incorporan al mercado de trabajo actualmente.

Por eso tal vez asistimos también a otro cambio radical en el concepto del automóvil, el del sentimiento estatutario que daba hace tan solo unos años tener un coche más grande o más lujoso. La última crisis hizo desaparecer casi completamente la venta de modelos de lujo, e incluso los deportivos. El país lo pasaba mal y no estaba bien visto salir en la berlina de importación de cinco metros revestida en cuero.

Por eso comprobamos como el pasado año, de ese millón doscientos y pico mil coches vendidos en total, solo menos de 12.000 fueron berlinas de tamaño grande o segmento de lujo. Casi desaparecen del mapa.

Hace dos décadas apenas, mientras en Europa triunfaban los familiares y los monovolúmenes, en España seguíamos queriendo coches de tres cuerpos, con maletero grande y separado, que, tal vez por cierto complejo que sería digno de analizar, nos hacían sentir más importantes. Ahora los que levantan expectación son los SUV de tamaño medio y los urbanos pequeñitos, fáciles de aparcar y muy equipados a nivel tecnológico. Mola lo mini, lo «cool» son las pantallas y no los grandes maleteros. Hay quien dice que a los jóvenes ya les es indiferente el automóvil, que no les importa si quiera que en el futuro los coches se conduzcan de forma autónoma. Hasta ahí puede llegar la próxima revolución, esta misma que hoy les apuntamos desde la constancia de que cada día somos menos los que queremos un «burro grande» aparcado a la puerta...

sumario

6

VUELVE EL ALPINE

Renault recupera un deportivo que triunfó en los ralis de los 70.

22

LEXUS LC 500H

Probamos uno de los modelos híbridos más exclusivos del mercado.

26

LOS RETOS DE LA DGT

Velocidad, alcohol y móvil son las prioridades de Tráfico en el 2018.

30

EL SECRETO DE PORSCHE

La marca alemana oculta 500 coches en un almacén en Stuttgart.



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, IGNACIO FERREIRO GONZÁLEZ, ÓSCAR AYERRA

FOTOS E INFOGRAFÍA
MABEL RODRÍGUEZ, ÓSCAR AYERRA, ÓSCAR CELA



VUELVE LA LEYENDA DEPORTIVA FRANCESA

EL ALPINE A110, CON SOLO 1.103 KILOS DE PESO Y 252 CABALLOS CON MOTOR CENTRAL Y TRACCIÓN TRASERA, NOS HACER RECORDAR AQUELLOS COCHES QUE EN LAS DÉCADAS DE LOS SETENTA DOMINARON EN LOS RALIS EUROPEOS. HEMOS PROBADO SU VERSIÓN «PREMIÈRE ÉDITION», QUE CUESTA 61.500 EUROS.

Por **Juan Ares**

Esta primera edición numerada de 1.955 unidades, en honor al año de su primera aparición, ya ha sido vendida en su totalidad y a ella seguirán otras versiones llamadas Pure y Legende.

El regreso de Alpine a los canales comerciales, de la mano de Renault, se hará a través de una red independiente de concesionarios, que en España serán dos, en Madrid y Barcelona.

Pero lo mejor del Alpine A110 es que

ha conseguido reeditar en este nuevo vehículo cupé deportivo el ADN de su antecesor, no solo a nivel estético, sino en sus sensaciones al volante.

El nuevo Alpine A110 es un cupé de dos plazas, con motor central ubicado sobre un chasis y carrocería de aluminio y con suspensiones de doble triángulo. Con su peso ligero de poco más de mil kilos y sus 252 caballos de potencia en su motor turbo de gasolina, su comportamiento sorprende con sensaciones de auténtico deportivo, muy estable y veloz, con modos

de conducción activados mediante un botón rojo en el volante, y cifras de aceleración de 0 a 100 km/h en solo 4,5 segundos.

Es un coche muy aerodinámico y estilizado, con 4,18 metros de largo y solo 1,25 de altura, con llantas de 18 pulgadas, dos plazas rigurosas sin espacio tras ellas, aunque cómodas, con dos *baquets* de corte deportivo. La conducción se hace con levas en el volante actuando sobre una caja automática de doble embrague de siete velocidades, mientras los relojes digi-

tales cambian su configuración según el modo de conducción que elegimos. Los guarnecidos interiores rezuman al tiempo elegancia y deportividad y para el equipaje hay dos pequeños compartimentos, el más grande (100 litros) en el capó delantero y otro más pequeño bajo la tapa trasera.

Lo que nos ha gustado es que a pesar de su carácter deportivo, sus suspensiones permiten un uso cómodo en ciudad o carreteras bacheadas. Alpine ha conseguido un deportivo equilibrado y atractivo.



ADN DEL ALPINE DE LOS 70

El nuevo A110 hereda los rasgos de su antecesor puestos al día. La silueta es la de un cupé, muy bajo (1,25 metros) con el peso repartido al 44% delante y 56% detrás, con una luneta trasera muy inclinada que deja ver la tapa del motor, mientras en su frontal destacan los dos faros adicionales que recuerdan al Alpine de toda la vida. Las llantas de 18 pulgadas, los emblemas laterales con la bandera francesa y la A de Alpine característica son reminiscencias del pasado que le quedan muy bien al nuevo A110.



HABITÁCULO DEPORTIVO

Sentado sobre unos preciosos y ligeros «baquets», en la consola central tenemos el botón de encendido, mientras los guarnecidos son de piel.



EL ALPINCHE DE «LALAO»

EL ORIGINAL ALPINE A110 REINÓ EN EL MUNDIAL DE RALIS DE 1971 Y 1972, DE LA MANO DE LOS PILOTOS FRANCESES DARNICHE, NICOLÁS Y ANDRUET. Y EN GALICIA TAMBIÉN SE POPULARIZÓ GRACIAS AL INGENIO DEL OURENSANO ESTANISLAO REVERTER, QUE CREÓ UN HÍBRIDO CON MOTOR PORSCHE LLAMADO ALPINCHE.

Por **Juan Ares**

Precisamente ese Alpinche, en proceso de restauración tras muchos años abandonado en un garaje, es el *leitmotiv* de la Fundación Estanislao Reverter, que quiere convertirlo en la joya del museo que ya existe en la estación de Santa Cruz de Arrabaldo dedicado al ilustre piloto ourensano.

El Alpinche fue una idea genial de Reverter que unió un chasis de Alpine A110 con el motor de un accidentado Porsche 911 R, buscando esos caballos (220) que la mecánica francesa no tenía.

El resultado fue un coche difícil de pilotar pero al que el maestro supo

domar consiguiendo triunfos en dos ralis Rías Baixas, un Luis de Baviera y un Ciudad de Oviedo, entre otros.

Tras un accidente, los restos del Alpinche quedaron postrados en un taller y pasó muchos años en el ostracismo, hasta que se creó la Fundación Estanislao Reverter, presidida por su hijo Luis y que acometió la restauración del coche, realizada todavía por algunos de los mecánicos ourensanos que participaron en su nacimiento. Para ello se ha creado un sistema de donaciones, así como subastas de objetos relacionados con la competición y donados por pilotos relevantes en el panorama nacional. El Alpinche es una pieza fundamental del patrimonio histórico de Galicia y debe ser conservado por su valor.



UN COCHE ÚNICO. La genial idea de Reverter convirtió al Alpinche en un coche único en el mundo, que una vez restaurado podrá tener un valor incalculable, en un momento en el que los clásicos se cotizan al alza.

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



Información vital para cuidarte, de forma activa y saludable.



**Domingo
21 ene.**

En el próximo número

Cómo ponerse en forma en 2018

- Las actividades que harán que ames el deporte y dónde practicarlas
- Cambia tu alimentación y cambiará tu vida
- ¿Viven más los casados?
- Objetivo: vigilar el colesterol

Revolución silenciosa.



>> smartlovers, llegan los nuevos smart fortwo y forfour eléctricos. A big idea. Fully electric.

Para encontrar nuevos caminos en la ciudad, no siempre es necesario seguir los sistemas de navegación. A veces, basta con dejarse llevar por la pasión. Y de eso en smart, sabemos mucho. Tanto que somos el primer fabricante que ofrece todos sus modelos en versión eléctrica. Esa es la razón por la que no sólo hay uno sino tres coches perfectos para la ciudad. Última tecnología como la recuperación por radar, sistema de asistencia a la conducción, cero emisiones y un potente motor para una salida única. Vamos, que será probarlos... ¡y saltarán chispas entre vosotros! www.smart.com

smart center Louzao Av. das Mariñas, 295 Perillo www.louzao.com

smart - una marca Daimler

TECNOLOGÍA HEREDADA DE LAS CARRERAS

PEUGEOT QUIERE SEGUIR COMPETIENDO EN EL MERCADO DE LOS COCHES COMPACTOS CON SU 308. UN MODELO QUE ACABA DE RECIBIR UNOS RETOQUES ESTÉTICOS EN SU EXTERIOR, Y QUE PUEDE PRESUMIR DE TECNOLOGÍAS «PURE EFFICIENCY» EN SUS NUEVOS MOTORES PURE TECH Y BLUE HDI, HEREDADAS DE LA PARTICIPACIÓN DE LA MARCA EN LAS MÍTICAS 24 HORAS DE LE MANS.



Por **Juan Torrón**

Comenzando por el motor gasolina del 308, su denominación conocida es Pure Tech y en este caso se asocia a la cifra de 130, que son los caballos que ofrece. Se trata de un motor que ya cumple la normativa EURO 6d que no entrará en vigor hasta el año que viene. La marca quiere desplegar así todo su potencial frente a la competencia, desarrollando motores limpios que, apoyados por filtros de partículas, reducen las emisiones en un 75%. Para lograrlo también se benefician del sistema *stop & start* y de una caja de cambios manual de 6 velocidades. Su consumo mixto se detiene en los 4,2 litros y sus emisiones son de 115 gramos de CO₂ por kilómetro recorrido. Esta motorización estará disponible en las dos carrocerías, 5 puertas y familiar SW, desde un precio de 18.400 euros.

APUESTA LIMPIA

En PSA siguen apostando por que los motores diésel actuales sean cada día más limpios. Así, el nuevo 308 será el primer vehículo de la marca que incorpore el Blue HDi de 130 caballos, aumentando 10 caballos más que el modelo anterior. Una cifra que se consigue gracias a su culata de 16 válvulas, un intercambiador de alta

eficacia y un sistema de combustión inédito. Y es que este sistema ha sido heredado del Peugeot 908 con el que la marca ganó las 24 horas de Le Mans en el año 2009. Además de ofrecer más potencia, su consumo se reduce en un 6%, gracias sobre todo a su reducción de cilindrada, y logra hacer un 3,2 litros a los 100 en ciclo mixto. Si hablamos de emisiones, están por debajo de los 100 gramos, concretamente 96.

Este motor estará disponible desde 20.150 euros y también con las dos carrocerías.

DIÉSEL DE 180 CABALLOS

Para los que busquen prestaciones más elevadas, Peugeot les ofrece ahora un Blue HDi de 180 caballos. Este propulsor va asociado al atractivo acabado GT e incorpora la caja de cambios automática EAT8 desarrollada en colaboración con el especialista japonés Aisin. Su manejo resulta muy intuitivo y sencillo gracias a su palanca eléctrica y ergonómica, que apenas requiere esfuerzo alguno. Además, el conductor tendrá la opción de manejar el cambio con las levas del volante. Para garantizar la seguridad, la función *parking* se activa automáticamente nada más apagar el motor.

El precio de partida de esta potente motorización es de 29.150 euros y su consumo mixto es de 4 litros.

CARGA TECNOLÓGICA

Para seguir compitiendo en el difícil mercado de los coches compactos, Peugeot ha renovado su 308 mejorando su estética, pero también equipándolo con tecnología de última generación. Dentro del arsenal tecnológico que la marca anuncia hay que señalar la nueva pantalla táctil capacitiva del Peugeot i-Cockpit, el navegador 3D Peugeot Connect NAV y la caja de cambios automática EAT8. Todo ello sobre las carrocerías de 5 puertas y familiar SW que tanto éxito está logrando en España.





MANDO «SHIFT AND PARK BY WIRE»

La nueva caja de cambios denominada EAT8 ofrece un buen confort en el uso diario gracias a la suavidad de sus marchas. El diseño del mando destaca por un uso sencillo e intuitivo, ya que su palanca eléctrica y ergonómica apenas requiere esfuerzo. Además, también se incorporan levas en el volante.

EL SUV MEDIANO DE BMW SE AFINA MÁS

LA TERCERA GENERACIÓN DEL BMW X3 LLEGA A LOS CONCESIONARIOS DESPUÉS DE VENDER UN MILLÓN Y MEDIO DE UNIDADES DESDE SU APARICIÓN EN EL MERCADO EN EL 2003 Y LO HACE CON MÁS TECNOLOGÍA QUE SU PREDECESOR Y UN COMPORTAMIENTO DINÁMICO SIN PARANGÓN. LOS MOTORES DE GASOLINA TIENEN POTENCIAS DE 184, 249 Y 360 CABALLOS Y LOS DIÉSEL 190 Y 265, CON PRECIOS QUE PARTEN DESDE LOS 50.300 EUROS.

Por **Juan Ares**

El segmento de los SUV de lujo ha tenido siempre en el X3 uno de sus baluartes a nivel europeo. Ahora, en esta tercera generación ofrece un diseño más pronunciado con la parrilla más ovalada y las luces de niebla hexagonales, mientras que por detrás los pilotos ya son de tecnología LED al completo.

El X3 tiene un generoso tamaño de 4,70 metros de longitud, con voladizos muy cortos que aumentan su dinamismo y un reparto de pesos muy equilibrado, ahora al 50 % en cada eje. A pesar de su superior equipamiento, el peso del vehículo se ha reducido en 55 kilos, además de mejorar su aerodinámica.

CINCO MOTORES

La gama de motores del nuevo BMW X3 está compuesta por tres de gasolina y dos diésel. En gasolina brillan un 20i de 184 caballos y un 30i de 252, además del potente M40i de 360 caballos, mientras que en diésel habrá un 20d de 190 caballos y un 30d de 265. Todos los motores estarán equipados con la caja de cambios automática Steptronic de ocho velocidades. Habrá tres variantes de acabado llamadas xLine, Luxury Line y M Sport.

El nuevo X3 incorpora además todas las tecnologías de conducción autónoma de la marca, empezando por el sistema de mandos por gestos o el detector inteligente de voz.

El BMW Personal Co-Pilot incluye el control de crucero activo con asistente de maniobras de aparcamiento, mantenimiento de carril y protección contra colisiones laterales. Además, toda la información relevante para el conductor se proyecta en el parabrisas para una lectura más segura.

El BMW X3 tiene precios que parten de los 50.300 euros (20i) y de 51.000 euros en diésel (20d).



Tú lo inspiras. Tú lo conduces.



K O N A

BY HYUNDAI

Marcar la diferencia es atreverte a ser tú mismo y decidir tu propio camino. Porque tú defines tu estilo y eso te hace único. Como el Nuevo Hyundai KONA. Su elegante diseño y su asombroso dinamismo combinan a la perfección con tu día a día. Vívelo, y disfruta del sistema Apple CarPlay™ y Android Auto™. Contróllalo, gracias a su Head Up Display. Y conéctate sin cables, con su Cargador Inalámbrico. Porque el Nuevo Hyundai KONA ha sido inspirado en ti. Ahora solo te falta conducirlo.

Nuevo Hyundai KONA desde 13.990€.

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

Finisterre Motor: Avda. Finisterre, 326 - A Coruña

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

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



5 AÑOS DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KM

Gama Hyundai KONA: Emisiones CO₂ (gr/km): 117-153. Consumo mixto (l/100km): 5,2-6,7.

PVP recomendado en Península y Baleares para KONA 1.0 TGD1 120CV (88,3kW) 4X2 ESSENCE (13.990€). 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 de un vehículo nuevo 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 12.000€ 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 31/12/2018. Modelo visualizado: KONA 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. Apple CarPlay™ es una marca registrada de Apple Inc., Android Auto™ es una marca registrada de Google Inc.



EL INCOMBUSTIBLE CON TRES FORMATOS

HONDA PRESENTA UNA NUEVA GENERACIÓN DE SU MODELO MÁS POPULAR, EL CIVIC. SE TRATA DE LA DÉCIMA Y CON ELLA COMPETIRÁ EN EL SEGMENTO DE LOS COCHES COMPACTOS CON UNA CARROCERÍA SEDAN, OTRA DE CINCO PUERTAS Y YA POR ÚLTIMO CON LA VERSIÓN DEPORTIVA TYPE R, QUE CUMPLE 25 AÑOS.

Por **Juan Torrón**

El nuevo Civic estrena chasis y por eso es ahora más largo, más ancho y también más bajo. Su diseño se aleja de la competencia, al igual que sus ruedas, que se colocan cerca de las esquinas para ofrecer voladizos más cortos y un mayor espacio en el habitáculo. Su frontal es afilado y sus tomas de aire amplias. Sus líneas de carrocería están muy marcadas y en su trasera cobran gran protagonismo los pilotos. Al bajar su cen-

tro de gravedad, su nuevo chasis más rígido permite una mayor estabilidad, a lo que contribuye también el diseño de la nueva suspensión. Por cierto, en las versiones más altas esta suspensión puede ser adaptativa, pudiendo seleccionar el conductor dos durezas diferentes según las condiciones. La versión 5 puertas, fabricada en Inglaterra, dispondrá de dos motores gasolina Turbo Vtec capaces de ofrecer unas buenas prestaciones con unos consumos contenidos gracias a la reducción de su cilindrada a 1 litro y tres cilin-

dros y 1,5 litros y cuatro cilindros, cuya potencia se sitúa en los 182 caballos. El nuevo Civic también ofrece una caja de cambios manual de 6 velocidades, muy eficaz y sobre todo precisa, con recorridos muy cortos de la palanca. Para los amantes del automático se ofrece la CVT, con dos posibles programas adicionales.

Dice Honda que este es el Civic más amplio en lo que a su habitáculo se refiere, e incluso más grande que el de la competencia, no solo para los ocupantes, sino también para su equi-

paje, ya que dispone de 478 litros de maletero. Un volante multifunción deja entrever los relojes, mientras una pantalla táctil central de 7 pulgadas nos ofrece la integración completa de nuestro *smartphone*.

Además de la carrocería de 5 puertas, Honda ofrece la versión sedán, que mide 4,6 metros, diez centímetros más que la 5 puertas, y el deportivo Type R. Este último celebra sus 25 años en el mercado y lo hace con el motor más potente, el 2 litros turboalimentado capaz de ofrecer 320 caballos.



CONDUCCIÓN AGRADABLE

El nuevo Civic es silencioso, económico y rápido en sus respuestas; estas pueden ser sus mejores bazas frente a la competencia, de la que se aparta con su diseño diferente que le permite ser el líder en aerodinámica.



TRESCIENTOS KILÓMETROS REALES

CONDUCIR UN ELÉCTRICO ES UNA EXPERIENCIA MUY SATISFACTORIA, TANTO POR CONFORT DE MARCHA COMO POR SABER QUE NO ESTÁS CONTRIBUYENDO A CONTAMINAR EL PLANETA. Y CON MODELOS COMO EL RENAULT ZOE YA NO ES UNA QUIMERA, ES UNA POSIBILIDAD MUY REAL. PERO SE NECESITAN MÁS ESTACIONES DE CARGA: LA ADMINISTRACIÓN Y LA INDUSTRIA TIENEN QUE PONERSE LAS PILAS.

Por **Javier Armesto**

El Zoe es un utilitario de cuatro metros con un diseño muy limpio y de formas suaves. El protagonismo se lo llevan los grupos ópticos, especialmente los led diurnos delanteros con forma de bumerán y los faros traseros, que tienen una cubierta transparente recorrida por una trama de líneas azules. El tirador de las puertas posteriores va integrado en la ventanilla y el frontal está dominado por el gran rombo de Renault. Debajo de él, apretando un botón de la tarjeta manos libres o de la consola, encontramos la toma de carga.

El interior es bastante espartano y la mayoría de las superficies son plásticos duros. A través del volante vemos una pantalla estrecha y alargada que puede adoptar tres configuraciones. Nos muestra, de izquierda a derecha, la autonomía restante, el nivel de potencia que estamos usando o si la batería se está recargando, la velocidad y el consumo total e instantáneo en kilovatios/hora.

El motor del Renault Zoe rinde 92 caballos y como todos los eléctricos acelera mucho en los primeros metros pero luego le cuesta ganar velocidad. Por ejemplo, alcanza los 50 kilómetros por hora en solo 4 segundos y los 80 por hora en 8,6, aunque para completar el 0 a 100 le lleva más de 13 segundos. El peso son casi 1.500 kilos y eso le penaliza bastante. Hay que tener en cuenta que la batería de un coche cien por cien eléctrico es muy grande y añade cerca de 300 kilos al vehículo. La velocidad

máxima son 135 kilómetros por hora, más que suficiente si respetamos los límites legales.

El coche rueda muy fino y aplomado en las curvas, con una suspensión que filtra bastante bien las irregularidades del asfalto. La insonorización no es perfecta, pero como el motor no hace ningún ruido rodamos prácticamente en silencio, lo que aumenta la comodidad. Para que los peatones se percaten de nuestra presencia, el Zoe emite un sonido a baja velocidad que se puede modificar mediante un botón situado en el salpicadero.

Una de las curiosidades cuando conducimos un coche de este tipo es experimentar el llamado «estrés del eléctrico», una especie de ansiedad al comprobar cómo se va reduciendo la autonomía disponible y sabiendo que la red de puntos de carga es muy limitada. Lo mejor es que la batería también se recarga al dejar de acelerar o al frenar, y de hecho hemos podido ver cómo el contador de autonomía aumenta durante la conducción cuando bajamos por una pendiente.

Hay dos opciones de baterías, de 22 kilovatios y de 41, que es la que da la mayor autonomía. Con esta última, el Zoe ha llegado a recorrer 400 kilómetros en la prueba de homologación. Renault reconoce que la autonomía real son 300 kilómetros y se puede ver influida por el tipo de conducción, la velocidad, los desniveles del recorrido, el número de ocupantes y el equipaje, el uso del climatizador e incluso la



La versión probada incluía sensor de luces y lluvia, arranque por botón, elevalunas y retrovisores eléctricos, climatizador y navegador



temperatura exterior. Por ejemplo, en invierno la autonomía media baja a los 200 kilómetros. Para conseguir estas cifras también son muy importantes los neumáticos Michelin Energy EV, que ofrecen una resistencia muy débil al circular y no están disponibles con llanta de 17 pulgadas.

Una carga completa de la batería puede oscilar entre 2 y 15 horas dependiendo de los kilovatios contratados.





DESDE 15.670 EUROS

El Renault Zoe está disponible desde 15.670 euros con batería de 22 kilovatios y punto de carga e instalación incluidos. Las ayudas del Movalt están agotadas.

CARGADOR CAMALEÓN

El enchufe se adapta a las distintas potencias disponibles. En solo 30 minutos podemos conseguir hasta 120 kilómetros de autonomía real.



PANTALLA TÁCTIL

Permite ver un resumen de nuestro recorrido y la eficiencia de la conducción. Junto a la palanca, el botón Eco modifica el comportamiento del coche para usar el mínimo de energía.



MUY ESTABLE Y CON UN BUEN MALETERO

La batería va situada en el suelo del vehículo, lo que permite bajar el centro de gravedad y, a la vez, mantener el volumen del maletero, que tiene 338 litros de capacidad. Una pantalla indica en todo momento los kilómetros de autonomía.





UN SUV MEDIO MUY REDONDO

EL MAZDA CX-5 LLEGÓ AL MERCADO EN EL 2012. DESDE ENTONCES SE HAN VENDIDO MÁS DE UN MILLÓN Y MEDIO DE UNIDADES Y EL AÑO PASADO SE HA RENOVADO EN SU TOTALIDAD. SU OBJETIVO ES CONVERTIRSE EN UNO DE LOS SUV MÁS EQUILIBRADOS DENTRO DE LOS RECREACIONALES QUE MIDEN CUATRO METROS Y MEDIO.

Por **Juan Torrón**

Hemos probado la motorización diésel del Mazda CX-5 de 2.2 litros de cilindrada, cuya potencia alcanza los 150 caballos. Unas cifras que sorprenden cuando le añadimos el consumo logrado, que estuvo en el entorno de los 6 litros en ciclo mixto. Todo ello gracias a un motor muy redondo, silencioso y sin apenas vibraciones que se combina perfectamente con una caja de cambios manual de 6 velocidades muy precisa en su manejo. La respuesta del motor, en lo que a recuperaciones se refiere, se realiza a partir de las 1.800 revoluciones, algo que se agradece mucho a la salida de las curvas, en el inicio de los adelantamientos o en la propia ciudad, cuando abusamos más de la segunda o la tercera velocidad. Las prestaciones que anuncia el fabricante dicen que puede alcanzar una velocidad máxima por encima de los 200 kilómetros por hora y acelerar de 0 a 100 por debajo de los 10 segundos.

Pero lo mejor de este modelo queda resumido en su conjunto global. En sus 4,5 metros de longitud y 1,8 de anchura, los ingenieros de Mazda han logrado una perfecta simbiosis entre coche y conductor. Según sus diseñadores se trata de aplicar el concepto *Jinba Ittai*, permitiendo así un diseño dinámico y una respuesta extraordinaria a la hora de conducirlo.

Nuestra unidad equipaba el acabado Zenith con cuero negro y un amplio equipamiento en seguridad y confort. Precisamente lo que más nos gustó fue la actuación de los sistemas de seguridad a la hora del uso diario del coche. El indicador del cambio de carril resulta eficaz, mientras el que nos indica que estamos entre las líneas no es nada intrusivo. También es muy acertado el *Head Up Display* que nos facilita la información reflejada sobre una pantalla sin tener que desviar la vista, y además el cambio de luces de largas a cortas de forma automática es muy rápido.

Al volante, el CX-5 nos ha gustado como uno de los mejores de este seg-



Dentro de los SUV de cuatro metros y medio, el CX-5 debe ser tenido en cuenta en nuestra lista

mento en donde la competencia es muy dura. Nada más entrar, los asientos resultan cómodos, al tiempo que los mandos están a nuestro alcance y resultan muy intuitivos de manejar. En el centro, una pantalla de 7 pulgadas con un mando giratorio en la consola nos permite manejar numerosas funciones del coche. Quizá esta se queda un poco pequeña si la comparamos con otras que ofrece la competencia.

El CX-5 se muestra muy silencioso tanto en carretera como en ciudad, a lo que colabora un buen equipo de sonido Bose de 10 altavoces. Su chasis es eficaz y apenas torsiona si lo obligamos en curvas, mientras que la suspensión ha mejorado mucho y los frenos permiten apurar más.

Si estamos pensando en un SUV de 4,5 metros debemos tener en cuenta este modelo, ya que a pesar de no sorprender por su aspecto exterior, ni siquiera por el interior, su conjunto global está muy conseguido y todo por un precio de 36.301 euros con muchas opciones incluidas.





MAYOR MALETERO

Por primera vez el portón es ahora eléctrico, tanto para la apertura como para el cierre. Se puede accionar desde el habitáculo, desde el propio portón o bien desde la llave del coche. Su capacidad es de 506 litros.



FAROS LED ADAPTATIVOS

Una cámara de visión delantera trabaja con el radar y amplía sus funciones, incrementando la operatividad del control de crucero adaptativo y de los faros LED divididos en 12 módulos, así como el reconocimiento de señales.



PRECISIÓN ERGONÓMICA

De este término puede presumir el conductor del CX-5. Nada más sentarse, todos los mandos quedan al alcance y su manejo resulta casi intuitivo. Su pantalla central es de 7 pulgadas y su manejo se realiza desde una rosca en el centro.

PARA LOS QUE AÚN VAN A LA MONTAÑA

EL NUEVO SUBARU XV SE SIGUE DIFERENCIANDO DE LA MAYORÍA DE LOS SUV DEL SEGMENTO COMPACTO POR SU TRACCIÓN 4X4 Y SUS VIRTUDES PARA EL TODOCAMINO, AUNQUE AL MISMO TIEMPO HA MEJORADO SUS CONDICIONES DE CROSSOVER DE ASFALTO, CON UNA NUEVA PLATAFORMA QUE LO HACE MÁS SEGURO Y MÁS LIGERO.

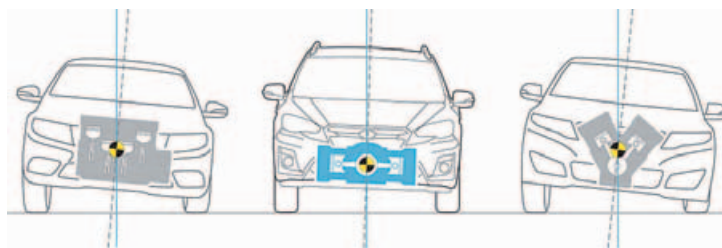
Por **Juan Ares**

El Subaru XV, cuya primera generación apareció en España hace cinco años, es uno de los grandes desconocidos del segmento SUV, tan de moda ahora mismo. Con 4.000 unidades vendidas no se popularizó tanto como otros modelos, a pesar de que no le faltan méritos.

Ahora llega al mercado su segunda generación, que estrena en España la plataforma global de la marca con la que mejora en peso y también en sistemas de seguridad, además de seguir disponiendo de otras dos señas de identidad del modelo: sus motores bóxer, que le procuran una mejor estabilidad al bajar su centro de gravedad; y su tracción AWD 4X4, con la que se puede salir del asfalto con alegría al disponer además de 22 centímetros de altura libre hasta el suelo.

Este nuevo Subaru XV mide 4,46 metros de largo, pero con una distancia entre ejes mayor y con más anchura. Por tanto, el interior es más espacioso.

A nivel de motores la marca no se complica mucho la vida y pone en gama dos propulsores de gasolina de cuatro cilindros bóxer, uno de 1.6 litros y 114 caballos y otro de 2.0 litros y 156. Ambos son doce kilos más ligeros que los anteriores, además de más suaves, silenciosos y con menos vibraciones. En los



LAS VENTAJAS DEL MOTOR BOXER

En un motor bóxer como el del XV, con cilindros acostados y opuestos, el centro de gravedad del coche está más bajo que en los motores de cuatro cilindros verticales o de seis en V y eso provoca un mejor comportamiento en curva, con menor balanceo.

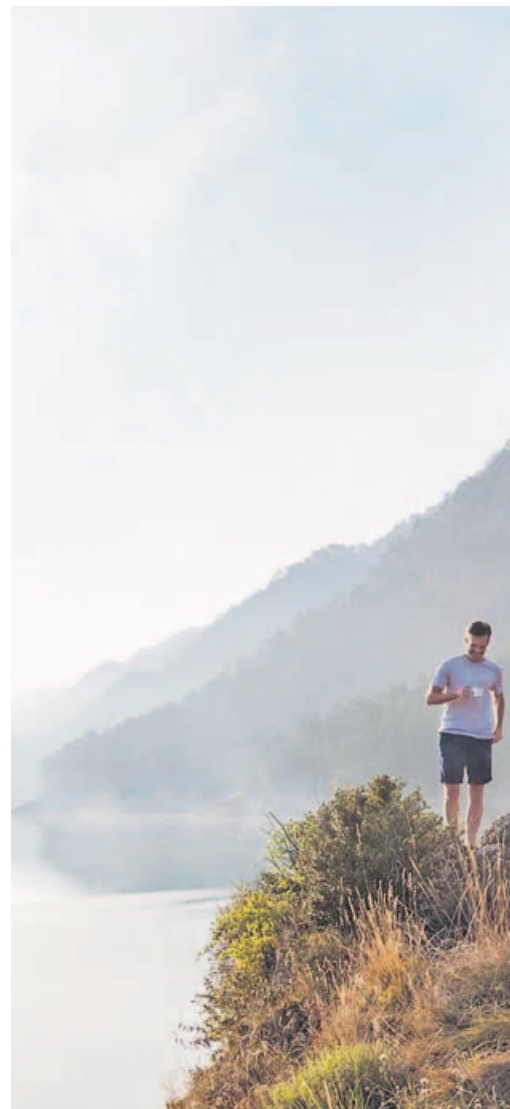
dos casos van unidos a una caja de cambios de variador continuo CVT Lineartronic, siete kilos más ligera que la anterior y que en la versión 2.0 permite llevar levas en el volante.

Los niveles de acabado son Sport, Sport Plus, y Executive. La versión de acceso 1.6 Sport cuesta 21.900 euros o, si lo prefiere el cliente, 199 euros al mes. De todas formas su equipamiento ya desde esta versión es muy completo, con sistema de ayuda a la conducción Eyesight, tracción 4X4 con X-Mode y control de descenso, control dinámico VDC del vehículo, climatizador con filtro antipolvo, 7 airbags, llantas de aleación, asientos delanteros calefactables, sistema de entretenimiento Starlink con pantalla de 6,3 pulgadas compatible con Apple Car Play y Android Auto y conexión Bluetooth, reconocimiento por voz, control de crucero adaptativo, freno

de mano eléctrico, ayuda de arranque en cuesta, volante multifunción, y sensores de luces y lluvia automáticos, entre otras cosas.

Con todo este equipamiento, la relación calidad precio de este Subaru XV es una de las mejores de su categoría y además el coche ha obtenido los mejores resultados en las pruebas de *crash test* en Japón y Europa.

Subaru es una marca que goza de popularidad en mercados como el americano y que sin embargo en España aún no tiene el reconocimiento que sus productos merecen. Las bondades de su motor bóxer, su proverbial tracción 4X4 y sobre todo una alta fiabilidad mecánica le convierten en un SUV diferente, más orientado hacia aquellos que quieren disfrutar de la naturaleza y la montaña, sin renunciar al confort sobre el asfalto.





Sobre el resto de los SUV compactos, el XV ofrece más opciones montaÑeras, gracias a la altura libre al suelo y a la tracci3n 4X4 X-Mode



MAS DURO

El Subaru XV es capaz de circular por barro, nieve o hielo sin ning3n problema, lo que lo hace ideal para aficionados a la naturaleza o actividades al aire libre, sin perder comodidad sobre el asfalto.



CALIDAD

Con su nueva plataforma el XV ha ganado tambi3n en confort y equipamiento, siendo m3s silencioso adem3s de salir bien parado en las pruebas de seguridad a las que se sometió.



CON ESTE COCHE, LA MARCA ES MÁS LEXUS

LE FALTABA A LA FIRMA JAPONESA UN SUPERDEPORTIVO COMO ÉSTE QUE JUSTIFICASE MÁS, SI CABE, EL NOMBRE QUE LA DISTINGUE DE SU HERMANA MENOR, TOYOTA. TRAS GANARSE UN MERECIDO PRESTIGIO CON SUS BERLINAS Y LOS SUV, LEXUS TIENE AHORA UN DEPORTIVO QUE PARA LOS AMANTES DE LOS AUTOMÓVILES ES SOLO UN SUEÑO. NOS HEMOS SUBIDO AL LC 500H EN BUSCA DEL NUEVO RUMBO DE LA MARCA.

Por **Jesús Flores**

Para quien sabe que jamás podría tener un coche como este —anda por los 120.000 euros— pero le surge la oportunidad de ponerse ante sus mandos durante unas horas, salir del concesionario con un Lexus LC 500h provoca una sensación similar a la que debía experimentar en aquella serie televisiva el detective Magnum cuando le pillaba el Ferrari 305 GT al gruñón Higgins. Solo que en este caso, aparte de que nosotros no hemos salido derrapando, cambiamos el icono italiano por este bolido japonés que marca ahora el paso entre los superdeportivos, un 2+2 resultante de la evolución de un *concept car* presentado en el Salón de Detroit del 2012, ahora con matrícula de calle, y con dos personalidades muy distintas: la de un coche que puede rodar tranquilo y seguro —lo hemos podido constatar en una semana en que la lluvia y el granizo apenas dieron tregua— y la del *pepinazo* que ya anuncia su espectacular carrocería y que se alberga bajo su capó, con un motor V6 de 3.5 litros y otro eléctrico unidos a una caja automática de 10 velocidades, el que Lexus denomina sistema híbrido Multi-Stage, para domar 350 caballos y combinar la transición de un propulsor eléctrico a otro muy *cachas* de combustión.

Este aspecto es importante, porque, al menos hasta ahora, y aunque la marca asegura que pretende apuntar también a otras direcciones, Lexus tiene un perfil de clientela que no encaja precisamente con el de los participantes de la *Gumball 3000*, esa carrera de ricachones que recorren las autopistas europeas volviendo locos a los de Tráfico. Aquí la elegancia, el lujo y la seguridad van por fuera y por dentro. También el sentido común: uno de los principales retos de Lexus era que sus LC 500h y LC 500 (este último con un V8 que entrega 477



LA BELLEZA TAMBIÉN ESTÁ EN EL INTERIOR

El cuero, el alcántara o el aluminio forman parte del paisaje interior, muy Lexus. Una novedad son los selectores para los modos de conducción y otro para el ESP.

caballos), aparte de dibujar unas marcadas líneas de cupé, tuvieran espacio interior (volviendo a la anécdota de Magnum, a aquel Ferrari tuvieron que hacerle modificaciones para que en él entrase el grandullón Tom Selleck). La firma japonesa, que ha labrado su prestigio con magníficas berlinas y, en los últimos años, con unos impresionantes SUV, tenía una espina clavada. Llevar un *concept-car* desde los salones hasta la carretera con el menor de los cambios posibles. Y este es el resultado, uno de los coches más poderosos, completos e impactantes que jamás haya salido de sus fábricas. Como ellos dicen, «un lienzo en blanco» hecho realidad, que primero se diseñó en la nueva planta de Motomachi con exhaustivos tests en túneles de viento y solo cuando estos se superaron pasó a las pruebas en cir-

cuitos, entre ellos el de Nürburgring.

AL VOLANTE

Sabiendo todo esto, y después de echar un vistazo al impresionante exterior del coche, con esas tomas de aire laterales y una preciosa fusión de la luna trasera con la carrocería, entre otros detalles, como las llantas de 20 pulgadas, que le dan una apariencia muy atlética, nos subimos entre ilusionados y cautelosos al





LC 500h que nos ha facilitado el concesionario gallego Breogán Motor. Tras haber probado otros modelos de Lexus, rápidamente comprobamos que, en su interior, el espíritu de la marca sigue ahí. En trazos muy gruesos nos recuerda al RX 450h, incluyendo ese reloj analógico que es todo un guiño clásico en plena revolución tecnológica en el mundo del automóvil. Y, si no fuera porque estamos mucho más pegados al suelo —los ingenieros de Lexus tuvieron que elevar el *concept-car* del 2012 para que fuese legal

circular con este LC 500h por la carretera—, por los asientos deportivos y los retrovisores con un diseño agresivo, podríamos olvidarnos de qué coche estamos conduciendo. Algo que, antes de ponernos a rodar en carretera y dejar atrás el silencio propio de los híbridos, volvemos a recordar debido a las miradas desde la acera que no salen de su asombro. Ya en marcha, respetando los límites de velocidad, en el modo de conducción *Comfort* nos deja la sensación de que podríamos viajar desde aquí al otro extremo de la Península (o hasta la Ciudad Deportiva del Real Madrid, que seguro nos dejarían entrar) sin ganas de bajarnos del coche: la suspensión, el ronroneo del motor, el tacto del cuero de los asientos y el volante, la sensación de envoltura del habitáculo... Es la evolución que busca Lexus: de una imagen de marca elegante y sofisticada a otra en la que conducir también sea una experiencia. O un simple sueño.

la ficha

POTENCIA
359 CV

CILINDRADA
3,5 LITROS V6

LARGO/ANCHO/ALTO
4,77 x 1,9 x 1,3 m.

PESO
2.060 kilos

CONSUMO
6,4 litros a los 100 km.

ACELERACIÓN
5 segundos de 0 a 100

MALETERO
172 litros

PRECIO
120.00 euros

CON ESTAS RUEDAS YA PUEDE NEVAR

UN CONDUCTOR PRECAVIDO, ADEMÁS DE INFORMARSE DEL TIEMPO QUE VA A HACER DURANTE UN VIAJE LARGO, DEBE LLEVAR EL COCHE BIEN EQUIPADO EN INVIERNO. LOS NEUMÁTICOS SON EL ELEMENTO CLAVE.

Por **Javier Armesto**

Spain is different y cuando se produce un bloqueo como el del pasado fin de semana, en el que miles de personas tuvieron que pasar la noche en sus coches atascados en la nieve, nos ponemos a buscar culpables... en vez de poner el remedio para que, si nos vuelve a pillar el temporal, estar preparados para hacerle frente. En los países nórdicos ningún conductor espera que las carreteras estén libre de nieve o hielo, pero eso no amilana a nadie: siguen circulando con la debida precaución y con la seguridad de que, con el *calzado* apropiado, sus vehículos no van a quedarse bloqueados.

En nuestro país también hay invierno y en las zonas del interior puede ser lo suficientemente crudo como para justificar la compra de unos neumáticos especiales con la certificación M+S (*mud+snow* o lo que es lo mismo, barro y nieve). Suelen tener mayor profundidad en el surco (alrededor de 2 milímetros más) y un dibujo especial con muchas estrías que aumenta su adherencia en firmes deslizantes. En zonas como Galicia, donde suele llover más, podemos incluso dejarlos puestos todo el año, aunque lo mejor es cambiarlos por los neumáticos de verano; una operación que supone un gasto mínimo y se hace rápidamente en cualquier taller.

Salir sin cadenas en esta época cuando vamos a hacer un viaje largo, por zonas de montaña o en las que se anuncian nevadas por encima de los 600 metros, también es imperdonable. En el mercado hay modelos de todo tipo y precio e incluso las cadenas de eslabones de toda la vida son ahora menos gruesas y más sencillas de poner. Con ellas podremos seguir nuestro camino.

CADENAS



eslabones

COLOCARLAS NO ES TAN DIFÍCIL

Se pasa el aro por detrás de la rueda, se engancha, y después se ajustan los tensores en la parte visible (algunas lo hacen de forma automática al iniciar la marcha).

de tela

MENOS EFECTIVAS PERO MUY PRÁCTICAS

Pesan menos y el coche no vibra tanto como con las cadenas, pero se ensucian y en terrenos con mucho hielo funcionan peor.



araña

RÁPIDA INSTALACIÓN

Conocidas como «spyke spider», son un sistema semirrígido que obliga a llevar instalado permanentemente un disco en la llanta, para luego colocarlas en segundo en caso de necesidad. Son más caras.

NEUMÁTICOS



perfil estriado

UN DIBUJO ESPECIAL Y MÁS SURCO

Los neumáticos de invierno tienen unas estrías en su banda de rodadura que aumentan la adherencia. Algunos incluyen laminillas autoblocantes.



de clavos

SOLO EN ALGUNOS PAÍSES

Son muy agresivos con el asfalto y por ello su uso se limita a terrenos completamente helados y en países del norte de Europa como Finlandia.

EL SÍMBOLO



UN COPO DE NIEVE EN UNA MONTAÑA

Es la señal de que un neumático es 3PMSF («three peak mountain snow flake») y está certificado para hacer frente a las peores nevadas y heladas.

Consejos para viajar en invierno

- 1 INFORMARSE DEL TIEMPO**
Si el recorrido cruza una zona habitual de nieblas o si pasa por una zona donde se prevean problemas por climatología adversa (hielo, nieve o puertos con previsión de que sean necesarias cadenas o que puedan quedar cerrados temporalmente), en la web de la DGT se pueden consultar unos mapas interactivos que muestran todas estas incidencias en tiempo real. Y los partes del tiempo de Aemet o los medios son para tenerlos en cuenta.
- 2 REVISIÓN DEL COCHE**
Hay que vigilar el desgaste de la goma de los limpiaparabrisas, el nivel del líquido anticongelante, el estado de los frenos (latiguillos, discos y pastillas: con bajas temperaturas se alarga la distancia que necesita un vehículo para detenerse), el sistema de climatización (una correcta aireación evita el empañado de los cristales), las luces antiniebla, la batería (que en estas épocas está sometida a una mayor exigencia), y los neumáticos.
- 3 LAS CADENAS SON BÁSICAS**
En invierno, las cadenas de nieve deben ir siempre en nuestro maletero. Aunque no vayamos a subir ningún puerto, en un viaje nos puede sorprender una tormenta y dejarnos bloqueados. Es importante saber instalarlas, sobre todo las metálicas. Para ello basta con hacer una prueba en nuestro garaje, siguiendo las instrucciones del fabricante y con guantes, una vez al año para mantenernos «entrenados». Cuando sean necesarias, estaremos preparados.
- 4 EL KIT DE EMERGENCIA**
La DGT pide que no se olvide el chaleco reflectante, los triángulos de emergencia, el gato para colocar la rueda de repuesto (si no utilizamos kit antipinchazos o neumáticos «runflat») y lámparas de recambio. Pero también podemos llevar fusibles de repuesto, pinzas para la batería, correas, herramientas y guantes. No está de más una manta ante la posibilidad de quedarnos retenidos por la nieve, e incluso una pequeña pala.
- 5 CONDUCIR CON PRECAUCIÓN**
Cuando nieva, sobre todo con los primeros copos, el suelo se vuelve muy resbaladizo. Pero se puede seguir circulando: hay que reducir la velocidad, encender las luces y aumentar distancia de seguridad; si ya ha caído, circular por las marcas dejadas por otros vehículos; evitar maniobras bruscas tanto en el freno como con el acelerador. Si pisamos una placa de hielo hay que soltar de forma suave el acelerador y frenar al salir de ella para que el ABS haga su trabajo.

NUEVO PEUGEOT 308
AUGMENTED TECHNOLOGY

POR **160 €/mes***
47 CUOTAS • ENTRADA: 2.355 €
TAE: 7,51% • CUOTA FINAL: 8.905,46 €

FIFTY FIFTY EQUIPALO PAGANDO SOLO LA MITAD DE LAS OPCIONES QUE ELIJAS

MOTION & EMOTION **PEUGEOT**

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.

Gama Nuevo Peugeot 308: Consumo mixto (L/100 km) desde 3,5 hasta 6. Emisiones de CO₂ (g/km) desde 93 hasta 139.

*Según PVPR en Península y Baleares de 15.550,53€ para un Nuevo 308 5P Active PureTech 110 555 (impuestos, descuentos, entrega por parte del cliente de un vehículo usado de su propiedad con una antigüedad mínima de tres meses). Cuota para una duración del contrato de 48 meses y 40.000 km totales. Capital financiado con gastos de apertura incluidos (521,22€): 13.716,75€. TIN: 5,95%. TAE: 7,51%. Importe total adeudado: 16.425,46€. Precio total a plazos: 18.780,46€ financiando a través de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A con una permanencia mínima de 36 meses. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. Sujeto a aprobación financiera. Oferta no acumulable válida hasta el 31/01/2018. PVPR para los clientes que no financien: 16.750€, y del modelo visualizado con opciones añadidas: 29.720€.

TRÁFICO PONE EL RADAR EN LOS REINCIDENTES

LA REITERACIÓN EN EL CONSUMO DE ALCOHOL O DROGAS Y EN LOS EXCESOS DE VELOCIDAD TENDRÁ UN MAYOR CASTIGO. TRÁFICO QUIERE DEJAR SIN CARNÉ A LOS REINCIDENTES EN INFRACCIONES DE MÁXIMA GRAVEDAD, QUE TENDRÁN QUE SOMETERSE A REVISIONES MÉDICAS EXTRAORDINARIAS PARA COMPROBAR SI SON APTOS PARA PODER VOLVER A CONDUCIR.



EL RADAR AHORA VA EN MOTO

La Guardia Civil cuenta con nuevas motos, que disponen de compartimentos habilitados para llevar radares de última generación.

Texto **Jose Manuel Pan**
Fotos **Oscar Cela**

Son el objetivo de la DGT. «No podemos permitir que unos pocos conductores que no respetan nada pongan en riesgo a la gran mayoría que cumple las normas». Esa afirmación de un alto cargo de Tráfico resume cuáles van a ser las principales líneas de actuación en los próximos meses y años. La DGT ya trabaja en la reforma de la normativa actual y en mejorar el sistema del carné por puntos, pero está previsto que antes empezará a ponerles las cosas más difíciles a los que incumplen sistemáticamente las leyes, en especial las referidas al alcohol, las drogas y la velocidad.



MÁS CONTROLES DE DROGAS

Este año se realizarán más pruebas para detectar el consumo de drogas en conductores.



DRONES PARA VIGILAR LAS CARRETERAS

Policías y guardias civiles han estado especializándose en la provincia de Valencia en el manejo de drones, en la foto. Tráfico quiere empezar a utilizarlos cuanto antes.

DOS POSITIVOS EN UN AÑO

La normativa actual faculta a los jefes provinciales de Tráfico para suspender el carné y enviar a revisión médica a los conductores de los que se sospeche que han perdido condiciones psicofísicas. La intención de los responsables de la DGT es aplicar esa norma a los conductores que den positivo en alcohol o drogas dos o más veces en un año. Es una forma de endurecer el castigo para esos infractores, que suponen un elevado riesgo para la circulación. Además de la multa y de la pérdida de puntos, esos conductores deberán someterse a una revisión médica si quieren recuperar el carné. Los servicios de inspección de cada autonomía (en Galicia, el Sergas) serán los que determinen si esos infractores son aptos para seguir conduciendo o necesitan algún tratamiento de rehabilitación.



MAYOR CASTIGO PARA LOS REINCIDENTES EN ALCOHOLEMIA

Es uno de los objetivos de este año. La DGT quiere apartar de la carretera a los conductores que den positivo en alcohol o en drogas dos o más veces en el mismo año.

A VISTA DE DRON

Agentes de la Guardia Civil están formándose en el manejo de drones para vigilar el tráfico. La DGT quiere aprovechar los beneficios de esos aparatos para controlar las carreteras como apoyo a los helicópteros. Con los drones se llegará en un futuro próximo a controlar la velocidad de los vehículos y a comprobar si un conductor habla por el móvil o si lleva puesto el cinturón de seguridad.

MOTOS CON RADAR

Antes de Navidad, la DGT entregó a la Guardia Civil las nuevas motos de patrulla. Disponen de moderna tecnología y de avances en seguridad, pero además están preparadas para equipar los nuevos radares portátiles de última generación y los dispositivos necesarios para realizar pruebas de alcoholemia y de drogas.

EN MOTO CON MUCHAS LUCES

TODA SEGURIDAD ES POCA CUANDO SE CIRCULA SOBRE DOS RUEDAS. EL FABRICANTE FRANCÉS SHARK, UNO DE LOS LÍDERES MUNDIALES EN CASCOS, PONE LUCES LED EN NUESTRA CABEZA PARA AUMENTAR LA VISIBILIDAD POR PARTE DE LOS OTROS CONDUCTORES. EL SKWAL 2 INCLUYE ADEMÁS «PINLOCK» Y PANTALLA SOLAR.

Por **Javier Armesto**

La seguridad debe ser la primera premisa cuando circulamos en moto. En caso de caída o colisión, nuestro cuerpo es la única carrocería que nos protege y debemos tenerlo en cuenta. El equipo básico de un motorista debe empezar por un buen casco y en este campo ha habido importantes avances en los últimos años. En el 2015, la marca francesa Shark sorprendió con el primer casco del mercado que incorporaba luces LED. Una novedad muy interesante que permitía una mayor visibilidad por parte de los otros conductores, especialmente de noche, y evitar así accidentes fatales.

Shark presentó en la reciente feria Intermot de Milán la evolución de este diseño, que incorpora numerosas mejoras. El Skwal 2 mantiene la filosofía de su predecesor, un casco versátil, agresivo y equilibrado, pero con el sistema LED integrado todavía más luminoso. Dispone de cuatro luces frontales, situadas a ambos lados de las tomas de aireación, y otras dos traseras. Se encienden presionando un interruptor en el interior del casco y cuentan con baterías recargables.

La luz que emiten es de color verde y la autonomía oscila entre 5 horas en uso continuo y hasta 8 horas si optamos por el modo intermitente.

La calota del Skwal 2 está fabricada en resina termoplástica inyectada, que ofrece la máxima seguridad en caso de impacto. La aerodinámica ha sido optimizada mediante estudios CFD (*computational fluid dynamics*) y el cierre es mediante un sistema micrométrico.

El casco cuenta con una pantalla clara y un visor solar interior (UV380), ambos con tratamiento antirayaduras. Shark ha mejorado el sistema Pinlock MaxVision de la pantalla, así como el Autoseal System, que permite que esta se adhiera a la junta del casco para un mayor aislamiento. El interior está acolchado y es desmontable y lavable.

Para aquellos pilotos que llevan gafas, el sistema Easy Fit, patentado por la marca gala, ofrece mayor comodidad. Hay la opción de instalar el sistema de comunicación Sharktooth.



HASTA 27 DISEÑOS GRÁFICOS DIFERENTES

Disponibles en tallas de la XS a la XL y con un peso de 1.490 gramos (talla M), el Skwal 2 llega con numerosas grafías diferentes, incluyendo una basada en los colores y diseños del piloto Jorge Lorenzo. El sistema de luces LED permite una gran visibilidad nocturna del motorista respecto a otros cascos.

Precio: 240 euros.

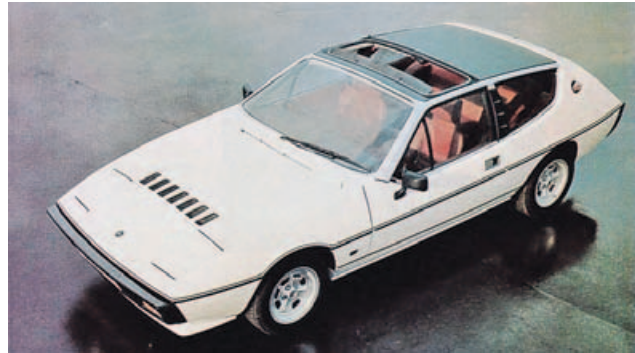


grandes diseñadores
OLIVER WINTERBOTTOM



EL LOTUS ELITE TYPE 75

Era en la fecha de su lanzamiento el automóvil con motor de 4 cilindros más caro del mercado, pero también uno de los que ofrecía mejores prestaciones, representante de una marca legendaria en los circuitos que, lejos de seguir las modas, las creaba.



PECULIAR ESTILO BRITÁNICO

CONJUGAR HABITABILIDAD, AERODINÁMICA, PRESTACIONES Y SEGURIDAD PUEDE TENER COMO RESULTADO UNA APARIENCIA POCO CORRIENTE, QUE SIN EMBARGO TERMINARÁ CARACTERIZANDO UNA ÉPOCA DE LA INDUSTRIA BRITÁNICA DEL AUTOMÓVIL.

Por **Ignacio Ferreiro González**

Con la segunda generación del Lotus Elite, el Type 75 lanzado en 1974, el fundador y director de la compañía, Colin Chapman, revivía el nombre utilizado en su primer coupé de producción en 1957, que había alcanzado notables éxitos en competición, incluyendo seis victorias en su categoría en las 24 Horas de Le Mans. Al igual que su predecesor de los 50, la estructura del nuevo modelo era un monocasco de fibra de vidrio, pero para no repetir equivocaciones del pasado se proveía de una sólida base mediante un bastidor de viga central, y la seguridad se garantizaba con elementos de acero en las puertas que se extendían hacia delante y atrás, formando una jaula alrededor del habitáculo, y por un arco de seguridad integrado en la sección del techo.

Pero este nuevo Elite —el proyecto M50 en su denominación interna—, ya no era como el original un dos plazas orientado a la competición, sino un cuatro plazas que pretendía enterrar para siempre la imagen de la marca asociada a los coches sin ensamblar y abrir el camino a mercados más ricos y lucrativos que aun existían tras la crisis del petróleo. Equipado con el motor Lotus 907 de 4 cilindros en línea y 16 válvulas de 150 CV que ya se había experimentado en el Jensen-Healey, en posición delantera y con tracción trasera, disfrutaba además de la avanzada suspensión independiente que caracterizaba a la marca.

Un año después, en 1975, se presentaba en el Salón del Automóvil de Londres una versión *coupe fastback*, que se comercializaría como Lotus Eclat, y en 1980 ambas variantes recibían un motor mejorado con la cilindrada aumentada hasta los 2.2 litros.



En su trabajo en Lotus fue pionero en integrar las medidas de seguridad en el proceso de diseño y desarrollo de los nuevos modelos

El último modelo de la serie, el Excel —una actualización del coupé Eclat—, se lanzará en 1982, en que dejan de producirse las versiones iniciales, comercializándose hasta 1992.

AERODINÁMICA

Aunque desde principios de los años 70 Giorgetto Giugiaro venía colaborando con Lotus, y será el responsable del Esprit con motor central presentado en 1975, en el que conservará las líneas del frontal del Elite 75, en este y sus derivados su participación se limitará a la decoración interior y el panel de mandos, mientras la carrocería en cuña, propia de la época, y que le proporcionaba un sorprendente coeficiente aerodinámico, será obra de un diseñador de la casa, Oliver Winterbottom.

Nacido el 24 de febrero de 1944 en Ashford, en el Condado inglés de Kent, Winterbottom se había incorporado a



AUTOMÓVILES «WEDGE DESIGN»

El diseño «en cuña», que desde finales de los años 60 imperaba en Europa, será la pauta en modelos como el Lotus Elan de 1975 (izquierda), el X100 que no pasaría de prototipo (arriba), o el TVR Tasmin de 1980 (abajo).



UNA FAMILIA LONGEVA

En sus distintas versiones, la serie se mantendría 18 años en producción, desde la aparición del Elite en 1974 (abajo) hasta que dejase de fabricarse su última variante, el Excel, en 1992 (arriba).



Lotus en 1971, ya con una importante experiencia a sus espaldas, desde que en 1961 se trasladase a Coventry para ingresar como aprendiz de ingeniero durante cinco años en Jaguar, una modalidad laboral en la que se combinaba la formación con el trabajo en distintos departamentos de la empresa, lo que le permitiría cursar estudios de construcción de carrocerías en Birmingham y de ilustrador técnico en la Escuela de Arte de Coventry.

En 1966 obtenía el segundo premio en el Concurso Grifo d'Oro convocado por Carrozzeria Bertone, lo que le supondría un viaje a Turín, donde conocerá personalmente a Nuccio Bertone y podrá asistir al Salón del Automóvil en el que se presentaba el Lamborghini Miura. Aquel mismo año, terminado ya su período como aprendiz, se incorpora como diseñador al Styling Department de Jaguar, donde trabajará en el modelo que debería suceder al E-Type, denominado XJ21, y en un modelo de menores dimensiones, el XJ27, que nunca llegarán a producirse.

Una entrevista con Colin Chapman, en octubre de 1970, supondrá para Winterbottom la oferta que le llevará a incorporarse al año siguiente a Lotus como *design manager*, donde desarrollará los nuevos modelos de la serie Elite 75, con la participación de Peter Stevens en la última variante —el Excel—. En 1975 se trasladará a la filial JCL Marine, participando en el diseño de embarcaciones.

Tras dejar Lotus, y después de

un corto periodo trabajando por su cuenta, se incorporará a TVR para el desarrollo del deportivo Tasmin hasta su lanzamiento en 1980, volviendo en 1981 a Lotus para dirigir el proyecto de un modelo deportivo en colaboración con Toyota —el M90, que también se designará como X100 o M100— que debería recuperar el nombre del Elan y que sólo llegará a materializarse en un prototipo. Se trasladará después a Detroit como *project manager* de General Motors, y aún volverá a Lotus para ocupar cargos como supervisor de ingeniería y seguridad.

Hasta el año 2009, en que se retira definitivamente, Oliver Winterbottom trabajará además como consultor externo para fabricantes italianos y asiáticos.



EL ALMACÉN SECRETO DE PORSCHE

TODO EL MUNDO PUEDE VISITAR EL MUSEO PORSCHE DE STUTTGART, CON CASI 100 JOYAS DE CUATRO RUEDAS EN EXPOSICIÓN, PERO NO TODOS SABEN QUE ACUMULA, ADEMÁS, OTRAS 500 EN UN ALMACÉN. ES EL ARSENAL DEL MUSEO. DESDE COCHES DE CARRERAS HASTA PROTOTIPOS ÚNICOS ESPERAN LA OPORTUNIDAD DE SER EXPUESTOS EN LA GALERÍA ESTRELLA, AUNQUE ALGUNOS PUEDE QUE NUNCA LLEGUEN A EXHIBIRSE: SON LOS PATTOS FEOS DE PORSCHE, AUNQUE TODO DEPENDE DEL PUNTO DE VISTA DESDE DONDE SE MIRE.

Por **Óscar Ayerra**

Escondido a miradas indiscretas en un callejón de Stuttgart existe un almacén de 9.500 metros cuadrados, más grande que la plaza del Obradoiro de Santiago, donde duermen muchos de los vehículos que forman parte de la historia del automóvil y en concreto del pasado del gigante alemán Porsche. En una edificación de varias naves unidas entre sí, con largos corredores, un sistema contraincendios de última generación y una

temperatura controlada digitalmente, dormitan 518 vehículos bajo una estética de taller de coches antiguo, eso sí, perfectamente limpio aunque con un fuerte olor a aceite usado.

UN ALMACÉN MUY VARIADO

Allí descansan primeras unidades de alguna versión preserie, vehículos de carreras, experimentos inacabados o ejercicios de diseño que nunca pasaron a producción, incluso hasta tractores Porsche. Muchas son unidades míticas muy codiciadas por los amantes de

la marca, pero también hay sitio para aquellos que se quedaron en proyectos casi desconocidos, por una belleza cuestionada, una tecnología pobre o simplemente porque su alto coste de fabricación no les permitió ver la luz. Según cuenta el director de la colección de coches clásicos Alexander Klein, algunos vehículos ni siquiera han sido ni lavados, como por ejemplo ciertos *porches* ganadores de Le Mans: «Nos gusta que mantengan incluso los mosquitos aplastados contra el parabrisas de su última carrera». Largas

filas de 928, de 915, de 959 o de 911 de todos las décadas reposan en perfectas condiciones de uso. Según el responsable «tienen todos los fluidos vitales y baterías optimizadas para arrancar en cualquier momento».

VERSIONES ESPECIALES

Casi todos los vehículos han sido propiedad de Porsche desde el primer momento, aunque de vez en cuando compran alguna unidad como refuerzo de la colección. Dentro de las rarezas de la marca se encuentra el abuelo

joyas ocultas



LOS ORÍGENES DEL PANAMERA, EL PORSCHE 989 DE 1991

En 1988 se decide comenzar el desarrollo de una línea de modelos de corte deportivo y familiar a la vez. Este sedán de tracción trasera y motor delantero V8 presentó altos costes de fabricación, por lo que, unido a una importante caída de ventas en esos años, hizo que los directivos de la marca dieran finalmente carpetazo al proyecto en 1991 tras haber construido solamente esta unidad que aparece en la foto de arriba.



UN SPIDER ECONÓMICO, EL PORSCHE 984

Un proyecto que surge en 1984 para la construcción de un deportivo juvenil y para todos los bolsillos. El 984 nace con la premisa de un compacto muy ligero y aerodinámico para conseguir prestaciones con pocos caballos y bajo consumo. Se realizó una sola unidad con techo rígido plegable. En 1988 se detuvo debido, como en otros casos, a una fuerte caída del dólar en 1987 y un retroceso en las ventas de la marca.



EL ESTIRAMIENTO DEL 942 DE 5 PUERTAS

En 1987 Porsche creó el 942, una variante del 928 con una batalla alargada y con puertas traseras tipo Mazda RX8 del 2002. Tras varias pruebas, el chasis no cumplía con los parámetros de rigidez requeridos, por lo que el proyecto se suspendió. El 928 fue el Porsche que más versiones «estiradas» tuvo, aunque no todas las realizó la casa alemana. Su estética no acababa de convencer.



911/C20 para cuatro pasajeros

En 1968, Porsche encargó a Pininfarina la tarea de estirar un Porsche 911S. El resultado, con una línea del techo desgarrada, alta y ventanillas muy angulares, lo hacían desproporcionado. Fue desechado.



CAYENNE CABRIOLET

Porsche intentó aumentar el factor glamur del Cayenne en el 2002 cortando su techo. El resultado final fue más incómodo que cautivador, y el proyecto fue rápidamente abandonado.

«
Un almacén con 518 vehículos en ambiente controlado y estética de taller antiguo

del actual Panamera, que se denominó 989 y fue una berlina deportiva desarrollada en 1991, aunque nunca pasó a producción. Otro que llama la atención es un 996 blindado con cristales de 4 centímetros y carrocería reforzada, eso sí, con 180 kilos encima que podrían comprometer su dinamismo, aunque según Klein conserva intacto su espíritu Porsche. El almacén también esconde otro *rara avis* como el 911 de cuatro plazas, un proyecto de los años 70 que cuenta con dos asientos traseros más grandes para

que cupiesen dos adultos. Otro intento de berlina que no pasó el corte fue el 928 con puertas traseras de apertura en sentido contrario. En muchos casos se utilizaba un coche de serie, en este caso el 928, que se seccionaba y se alargaba 30 o 40 centímetros. Sin embargo la fórmula no tuvo éxito, su estética fue muy cuestionada, posiblemente al compararlo con el original.

EL MINI DE PORSCHE

Otro ejercicio de diseño fue el 984, de pequeñas dimensiones y líneas muy

limpias, que plegaba su techo hacia atrás para hacerlo descapotable. Estos son solo ejemplos de algunas apuestas arriesgadas que la fábrica ha experimentado y algunos no han resultado muy agradados.

Muchos esperan su momento de gloria cuando los gestores del museo se decidan exhibirlos. Alejados de las miradas, donde las visitas se realizan a cuentagotas y solo para personas especializadas, estos patitos feos esperan otra oportunidad de convertirse en protagonistas.

LA CIUDAD SE VUELVE HÍBRIDA

NUEVO LEXUS CT 200h HÍBRIDO DESDE 24.900€

Si unes la tecnología híbrida que mantiene tu CT 200h Híbrido siempre cargado, su atractivo diseño y la seguridad del sistema de frenada, disfrutarás de la ciudad sin límite. Prueba la experiencia Lexus Hybrid y descubre hasta dónde quieres llegar.

Descubre más en www.lexusauto.es



CENTROS AUTORIZADOS LEXUS GALICIA-BREGAN 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 CT 200h MY2018 por 200€ / mes

48 cuotas. Entrada: 8.837,55€. Última cuota: 11.171,65€

TIN: 7,50%. TAE: 8,74%

100 kW 136 CV. 3,6 l/100km. CO₂: 82 g/km. NO_x: 0,005 g/km

Lexus CT 200h Business MY18. PVP recomendado: 24.900 € (incluye promoción de 1000 € por financiación con Lexus Privilege). Entrada: 8.837,55 €. TIN: 7,50%. TAE: 8,74%. 48 cuotas de 200 € / mes y última cuota (valor futuro garantizado): 11.171,65 €. Comisión de apertura financiada (2,75 %): 4.417,2 €. Precio Total a Plazos: 29.609,20 €. Importe Total de Crédito: 16.504,17 €. Importe Total Adeudado: 20.771,65 €. Oferta conjunta de Lexus España y Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España con el producto Lexus Privilege. Capital mínimo a financiar 12.000 €. El producto Lexus Privilege le permitirá, al finalizar el plazo, cambiar su CT 200h MY18, por un nuevo Lexus, devolverlo sin gastos adicionales o quedárselo pagando o refinanciando la última cuota siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el contrato. Oferta válida en Península y Baleares. 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. Otros gastos de matriculación, pintura metálica y equipamiento opcional no incluidos. Oferta válida hasta el 31/01/2018. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Modelo visualizado no corresponde con el modelo ofertado. Emisiones y consumo de CO₂ de la gama CT 200h MY18: emisiones de CO₂ desde 82 a 94 g/km. Consumo combinado desde 3,6 a 4,1 l/100 km. El consumo de combustible y los valores de CO₂ se miden en un entorno controlado de acuerdo a los requisitos del Reglamento (CE) Nº 715/2007. 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