

**EXTRA** *La Voz*

SUPLEMENTO DE MOTOR

DOMINGO 14 DE OCTUBRE

DEL 2018 | Nº 279

La Voz de Galicia

PARÍS, EL SUEÑO SE HACE REALIDAD

UN MUNDO DE COCHES MOVIDOS POR BATERÍAS ELÉCTRICAS, EFICIENTES, VELOCES Y NO CONTAMINANTES. Y ADEMÁS, BELLOS. LO QUE HACE UNOS AÑOS PARECÍA UNA QUIMERA ES YA EL PRESENTE, COMO SE VIO EN EL SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE LA CAPITAL FRANCESA.



5 NOVEDADES Lexus LC Yellow Edition, Mercedes EQC, Citroën C5 Aircross Hybrid, BMW Serie 3, Peugeot 508 SW, Kia Ceed GT, Seat Tarraco, Audi e-tron y muchos más.

48 COMPETICIÓN Nos subimos al Mini Cooper S de Pablo Álvarez y José A. Varela, el único que compite en el campeonato gallego de ralis y una joya clásica.

52 FERRARI LAFERRARI Un repaso a la obra de Flavio Manzoni, responsable de la renovación del diseño de los últimos modelos del «cavallino rampante».

Domingo. Cualquier hora es buena para comer.

5
AÑOS
GARANTÍA
ASISTENCIA
MANTENIMIENTO



Consumo medio combinado de 4,6 a 5,4 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 120 a 128 g/km. PVP recomendado para Península y Baleares para SEAT ATECA 1.0 TSI 85 kW (115 cv) Reference Plus por 17.900 € para clientes particulares que presenten la documentación de un Vehículo de Ocasión de más de 4 años de antigüedad. IVA, transporte e impuesto de matriculación, aportaciones comerciales de marca, descuento mínimo de concesionario y Volkswagen Finance incluidos en el precio. Oferta válida hasta el 31/10/2018 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Finance, S.A. EFC según condiciones contractuales un capital mínimo de 10.500 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Pack Confianza SEAT incluido en el precio si se financia la compra con Volkswagen Finance SA EFC (ver las condiciones contractuales). Los servicios incluidos son los siguientes: 5 años de mantenimiento SEAT Service o 80.000 km (lo que antes suceda), Extensión de garantía durante 3 años adicionales a los 2 años de garantía del fabricante o 100.000 Km (lo que antes suceda) y 5 años de Servicio Movilidad SEAT. Imagen acabado ATECA FR con opcionales.

SEAT Ateca por 17.900€.

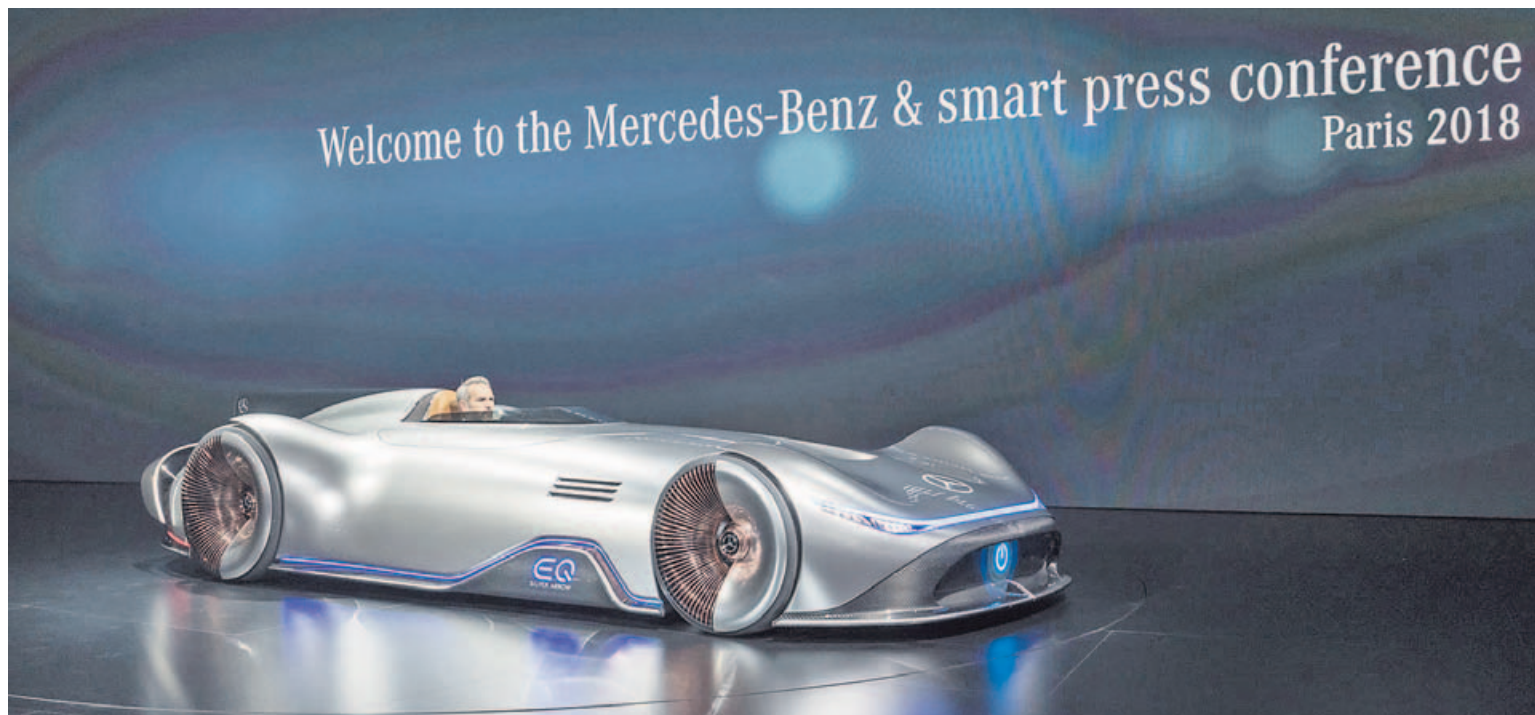
Sujeto a financiación.

Tu mejor día es cada día.

Todos los días tienen su lado bueno. Depende de ti sacarles lo mejor. Y con el SEAT Ateca es más fácil: Pedal Virtual, Connectivity Box, Cuadro de mandos Digital Cockpit, y mucho más. Descúbrelo en seat.es. Ya verás, no hay nada como tu día a día.


SEAT





PASO A LOS ELÉCTRICOS

YA SE PUEDE
ASEGURAR QUE
NINGÚN GRUPO
AUTOMOVILÍSTICO
IGNORARÁ LOS
COCHES ELÉCTRICOS
EN SU GAMA EN EL
ENTORNO DEL 2020.
MERCEDES Y AUDI
YA ANUNCIAN SUS
PRIMEROS COCHES.

Por **Juan Ares**

La ofensiva contra el diésel y las medidas que anuncian ya algunas ciudades europeas han provocado que los planes de electrificación de diversos grupos automovilísticos se aceleren. En el Salón del Automóvil de París hemos visto una eclosión de nuevos modelos o *concept car* en avanzado estado de desarrollo que nos hace pensar que en un par de años todas las marcas estarán electrificadas. Empezando por los franceses, que

jugaban en casa con Renault anunciando versiones eléctricas para sus modelos de más calado, como el Clio, el Captur y el Mégane; o el grupo PSA apostando por un *concept* eléctrico y anunciando además su nuevo 508 híbrido; hasta marcas más *premium* como Mercedes o Audi, que aunque no estuvo oficialmente en París dejó claras sus intenciones. En el caso de Mercedes la entrada en el mundo eléctrico, con un modelo de lanzamiento próximo llamado EQC, pero con guiños a *concepts* eléctricos de corte deportivo, es importante; mientras Audi anuncia

también un primer modelo eléctrico, el e-tron con silueta de *crossover*, como el EQC de Mercedes.

Los coches eléctricos llaman ya a la puerta de los habitantes de las grandes ciudades, están ahí como alternativa y en dos o tres años los habrá de todos los precios y tamaños. Pero para que sean alternativa hay que desarrollar una amplia red de postes de recarga pública, algo que, de momento, en las ciudades españolas más amenazantes contra los diésel, Madrid y Barcelona, no tiene atisbos de producirse. Como se suele decir, el carro antes que los bueyes.



EL AUGE DE LOS SUV CONTINÚA EN PARÍS

Podríamos pensar que con los tiempos que corren, donde se busca la eficiencia a nivel de emisiones contaminantes, el auge de los SUV, grandes y pesados, que no contribuyen mucho a este objetivo, podría menguar.

Pero en las moquetas del salón francés lo que vimos fue todo lo contrario. No solo una renovación de todos los modelos de éxito, como el BMW X5 o el Mercedes GLE, por

ejemplo, sino la aparición de nuevos personajes en diferentes nichos de mercado, como es el caso de Audi con el Q8, o la misma Seat con el Tarraco.

Nadie quiere quedarse sin eléctricos, pero todos quieren más SUV en sus gamas, dos tendencias incongruentes, ya que las berlinas convencionales son más eficientes. Pero como ya vimos, los SUV grandes y eléctricos serán tendencia.



 la opinión de
JUAN ARES

¿Y QUÉ HACEMOS CON LOS PATINETES?

Recuerdo que de niño, un año los Reyes Magos me trajeron de regalo un patinete. No era mi regalo preferido porque en aquel momento ya estaba abducido por la magia del Scalextric y mi sueño era una bici Orbea de color naranja, con la que culminaba mis ansias de movilidad a los ocho años. Así que el patinete, pasada la euforia inicial que duró seis días, quedó relegado al ostracismo en un oscuro rincón del trastero familiar.

El patinete nunca me pareció muy práctico frente a la bicicleta, por eso aún compruebo atónito cómo en las ciudades gallegas, al igual que en el resto de España y también en las capitales europeas, empiezan a proliferar los patinetes como medio de transporte. Y no se trata de estudiantes o jovencitos los que cabalgan sobre la plataforma con dos ruedecillas, sino de encorbatados ejecutivos y hasta alguna madre de familia que de paso lleva al peque al cole compartiendo plataforma. Por supuesto son patinetes eléctricos que pueden alcanzar velocidades de hasta 25 o 30 kilómetros por hora y que conviven por aceras, calles peatonales y centros comerciales, compartiendo espacios con paisanos y paisanas que caminan despreocupados, viendo escaparates, con niños sueltos jugando o con perros unidos a su dueño por una correa.

Y eso me da que pensar, porque cuando llegamos en coche o en moto a un centro urbano los conductores tenemos que hacer caso a una señalización que nos indica que en ese espacio debemos circular a 30, 40 o 50 km/h. Es lógico, adecuar las velocidades de los vehículos a la seguridad de los peatones que conviven en el mismo espacio físico.

Por eso me llama la atención la impunidad con la que los usuarios de los patinetes utilizan el espacio peatonal sin cortarse un pelo, a velocidades muy superiores a las del paso de peatones, y circulando como y por donde les da la gana. Me llama también la atención que lo hagan algunos usuarios de bicicletas. Y por encima de todo me sorprende que desde algunos ayuntamientos españoles se esté dando pábulo a esas conductas peligrosas, bendiciendo el uso del patinete como símbolo de modernidad y de ecología.

Y quiero que quede claro que no estoy en contra del uso de patinetes y bicicletas en el entorno urbano. De hecho, aquella soñada Orbea naranja ha dado paso a una «mountain bike» eléctrica con la que salgo de casa buscando, eso sí, la senda más cercana de la masa forestal que rodea mi ciudad. Pero salgo por la calzada, por donde circulan coches, motos y autobuses. Pero no comprendo que bicis y patinetes se puedan usar por espacios compartidos con peatones sin adecuar su velocidad al paso de estos, e incluso obligándoles a echar pie a tierra en aglomeraciones. Tampoco entiendo que esos vehículos estén exentos de llevar ningún dispositivo que pueda identificar a su conductor, en caso de conflicto, ni de seguro de responsabilidad civil y daños a terceros. Cuando surjan los primeros accidentes, las primeras víctimas y los medios de comunicación se hagan eco de ellos, entonces ya habremos llegado tarde a la reglamentación.

Y vuelvo a decirlo, lo peor es que políticos irresponsables jaleen el uso de vehículos alternativos, sin normativizar.

sumario

28

LAS ESTRELLAS DE PARÍS

Desde un Bugatti hecho de piezas de Lego a un SUV vietnamita.

34

LOS 60 AÑOS DE PSA VIGO

La historia de la planta gallega, referencia en la automoción.

50

EL COCHE DE PLEXIGLÁS

Lo fabricó Pontiac en los años 30 y solamente queda una unidad.

54

DOS RUEDAS

Probamos las espectaculares Triumph Tiger 1200 y Yamaha Tracer 900 GT.



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, RITA ÁLVAREZ TUDELA, CARLOS PEREIRO, ÓSCAR AYERRA, IGNACIO FERREIRO GONZÁLEZ

FOTÓGRAFOS
MARCOS MÍGUEZ, M. MORALEJO

TOQUE CROMÁTICO EXCLUSIVO

El LC Yellow Edition se fabricará en pocas unidades para amantes de los deportivos sin complejos, mientras que los que prefieran berlinas lujosas y cómodas tienen el Lexus ES 300h en color champán (abajo, derecha).



EMOCIONES DEPORTIVAS

LEXUS HA INICIADO UNA AUTÉNTICA OFENSIVA DE DEPORTIVIDAD EN SUS ÚLTIMOS LANZAMIENTOS, TRATANDO DE SACUDIRSE LA IMAGEN DE ABURRIDOS QUE PUEDEN TENER LOS AUTOMÓVILES HÍBRIDOS. CON EL LEXUS LC YELLOW EDITION LO HA CONSEGUIDO.

Por Juan Ares

Pero no solo el LC sorprendió en París, porque también lo hizo el RC 300h, que comenzará a comercializarse en España en el 2019 y que será un cupé lujoso pero emocionante, tal y como vemos en la foto de arriba, con una tonalidad roja que despierta admiración. Para los que quieran seguir disfrutando de coches lujosos y cómodos la marca no ha aban-

donado la senda de las grandes berlinas y en París exhibía en primicia europea el ES 300h, capaz de rivalizar con las grandes berlinas alemanas.

Para completar su plantel de novedades, la marca japonesa tenía en su stand el que será el modelo más compacto de su gama, en forma de crossover y con el nombre de UX 250h, que ya hemos presentado en anteriores ON Motor.

Pero volviendo a la estrella, el LC Yellow Edition, hay que

decir que estará disponible con el revolucionario sistema híbrido Multi-stage autorrecargable, aunque habrá otra versión con motor V8 de 477 caballos y transmisión automática de diez velocidades. Este modelo comenzó a producirse el pasado mes de septiembre y sus unidades serán muy limitadas.

La marca japonesa está consiguiendo un récord de ventas este año en España, que podría llevarles a las siete mil unidades al finalizar el mismo.

POR FIN, LA ERA ELÉCTRICA

BAJO EL NOMBRE DE EQ MERCEDES SE LANZA A UNA NUEVA ERA DE MOVILIDAD ELÉCTRICA Y EN PARÍS LO ESCENIFICÓ CON DOS NUEVOS MODELOS, QUE COMPARTÍAN PROTAGONISMO CON LOS NUEVOS CLASE B Y GLE.

Por **Juan Ares**

De los EQ eléctricos vimos dos versiones, una ya en estado casi de serie, el EQC, que será el primer modelo que saldrá a la venta en el 2019, y otra más preciosa EQ Silver Arrow, un deportivo que rendía culto al plusmarquista de velocidad W125 de 1937.

Además, el Clase B quiere tomar nuevos bríos con un carácter más sport que antes, conservando sus virtudes familiares y ruterías.

Pero la gran novedad del stand era el GLE, el SUV con mayor éxito comercial de la historia de la marca, que en su nueva generación potencia sus virtudes off road, además de ofrecer a su conductor una nueva interfaz de conectividad, motores mejorados y otras innovaciones técnicas en su equipamiento.

También vimos el nuevo acceso a la gama AMG de la marca en un Clase A que hasta ahora no disponía de estas versiones deportivas.



EQC, UN MOTOR ELÉCTRICO EN CADA EJE

El EQC será el primer eléctrico de la marca y se pondrá a la venta en el 2019. Lleva dos motores eléctricos, uno para cada eje, con una potencia total de 300 kw, que equivalen a 408 caballos, y su autonomía se estima alrededor de los 405 kilómetros.



CLASE B, EN OTRA DIMENSIÓN

Saldrá este mismo año al mercado y es más espacioso y deportivo que el actual, incorporando además elementos de seguridad del mismo Clase S.



NUEVO GLE CON TREN DE RODAJE ACTIVO

Entre sus innovaciones, el nuevo GLE tiene un tren de rodaje hidroneumático activo que permite regular las fuerzas de amortiguación y suspensión para cada rueda.



Nuevo Audi Q8



www.audi.es/Q8

Audi Q8 50 TDI quattro 210 kW (286 CV) tiptronic. Emisión CO₂ (g/km): de 172 a 179. Consumo medio (l/100 km): de 6,6 a 6,8.

EL C5 AIRCROSS HYBRID

CITROËN SE PRESENTABA EN PARÍS CON UNA NUEVA PUESTA EN ESCENA. UN BAILARÍN INTERACTUABA CON UNA GRAN PANTALLA Y SITUABA CON NUMEROSOS DATOS LA EVOLUCIÓN DE LA MARCA EN EL MUNDO. COMO GRAN PROTAGONISTA EL C5 AIRCROSS, QUE PRONTO SE VENDERÁ EN ESPAÑA, PERO CON UNA NUEVA MOTORIZACIÓN HÍBRIDA.



OTRO GALLO ENTRE LOS SUV COMPACTOS
El C5 Aircross, con 4,5 metros, llegará para competir en el segmento SUV compacto con motores gasolina de tres cilindros y Blue HDi de 177 caballos. Su precio será de 24.700 euros.

Por **Juan Torrón**

Bajo el concepto de La Maison Citroën y rematado en madera, el stand de la marca servía para anunciar dos *concept car* en foto, ya que los modelos físicamente se dejaron ver en Ginebra y Shanghai. Pero las miradas estaban todas dirigidas al C5 Aircross, que llegará a nuestro mercado a final de año. Como avance, la marca ofrecía la versión con motorización híbrida, que también llegará en el 2019. El nuevo Berlingo también ocupaba un espacio preferencial, tanto en su versión lúdica como en su versión furgón, que se presentará estos días y se pondrá en breve a la venta. Un coche fabricado en Galicia para todo el mundo.



BERLINGO VAN

La versión profesional del Berlingo también ocupaba un lugar preferente en París. Se ofrece con tallas M y XL y revolucionará su segmento al ofrecer 20 tecnologías de ayuda a la conducción y cuatro de conectividad. Todo ello con motorizaciones diésel y gasolina de última generación.



Nada que demostrar.



Nuevo Volkswagen Touareg.

¿Dar ejemplo o dar consejos? ¿Ser mejor o ser el primero? ¿Hacerlo tú o hacer posible que otros lo hagan? ¿Influir o tener seguidores? Llega el nuevo Touareg con Innovision Cockpit, Asistente de visión nocturna, Faros IQ Light LED Matrix... Un SUV con todo y nada que demostrar.



Volkswagen

Nuevo Touareg: consumo medio (l/100 km) de 6,6. Emisión de CO₂ (g/km): 173.

DESEMBARCO ALEMÁN

ANTE LA AUSENCIA DE ALGUNAS MARCAS ALEMANAS, COMO VOLKSWAGEN, OPEL O FORD, BMW DESPLEGABA TODO UN ARSENAL DE NOVEDADES: SERIE 8, X5, Z4 Y LA SORPRESA DE LA SERIE 3 COMPLETABAN EL «STAND» DE LA MARCA.

Por **Juan Torrón**

La marca bávara ya tenía muchas novedades anunciadas, pero de repente sorprendió a todos presentando la séptima generación del popular Serie 3. Un coche del que ya se han vendido más de 15 millones de unidades en todo el mundo. Ahora es mas largo y mas ancho y su nuevo diseño de frontal lo hace más deportivo y musculoso. Este modelo llegará al mercado español a mediados de marzo.

Mientras esto llega, la marca pondrá a la venta dos modelos muy atractivos, el Roadster Z4, que también llegará en marzo solo con motores de gasolina; y su buque insignia, el Serie 8, que atraía numerosas miradas ante un modelo cuyo precio parte por encima de los 100.000 euros.

Ya en el segmento recreacional, el X5 se mostraba como el SUV de la gama que marcará las próximas tendencias de diseño, con esos riñones de grandes dimensiones que cambian su frontal para convertirlo en un modelo actual y sobre todo muy atractivo frente a la competencia.

UN SERIE 8 QUE NACIÓ EN 1989

Fue el año en que BMW estrena su Serie 8, y ahora la recupera con un atractivo cupé para demostrar que la deportividad no está reñida ni con el diseño, ni con los acabados mas lujosos. El nuevo Serie 8 no pasaba desapercibido en un «stand» cargado de novedades.





¿Te gusta conducir?

EL FUTURO NO SE ESPERA. SE CONDUCE



CON EL BMW i3
100% ELÉCTRICO

DESDE **19€** AL DÍA CON TODOS LOS SERVICIOS INCLUIDOS Y SIN ENTRADA

Si quieres saber cómo serán los coches del mañana sólo tienes que conducir un BMW i3. Conectado, inteligente y 100% eléctrico. Ahora desde 19€ al día con todo incluido y sin entrada para que puedas conducir el coche del mañana, hoy.



Seguro a todo riesgo



Gestión de multas



Mantenimiento y reparaciones



Asistencia en carretera 24 horas



Atención 24 horas

Novomóvil

Ctra. N-VI, Madrid-A Coruña, km 589

Tel.: 981 63 57 50

Oleiros

Pol. Ind. de La Gándara

Tel.: 981 37 29 37

Ferrol

www.novomovil.bmw.es

Oferta para renting a particulares de modelo BMW i3 94Ah con equipamiento de serie por un periodo de 48 meses y límite de 40.000 km. Oferta válida para pedidos generados hasta el 31/12/2018. El precio ofertado incluye impuestos. BMW Renting es una marca comercial del Grupo BMW y la oferta publicitada se ofrece por Alphabet España Fleet Management S.A.U., con domicilio en calle José Echegaray, 20, 28232, Las Rozas de Madrid. El vehículo mostrado puede no coincidir con la versión ofertada.

BMW i3: cero emisiones de CO₂ durante su uso. BMW i3 REX: consumo 0,6 l/100 km. Emisiones de CO₂: 13 g/km.



HÍBRIDOS ENCHUFABLES

La marca anuncia que dotará a sus modelos actuales de motores híbridos y eléctricos.

UN E-LEGEND PARA SOÑAR

CON EL MISMO LEÓN DE GRANDES DIMENSIONES QUE PRESENTÓ EN GINEBRA, PEUGEOT MOSTRABA UN AMPLIO «STAND» CON ESPACIO PARA NUMEROSAS NOVEDADES, PERO EN ESPECIAL PARA UNO DE LOS COCHES QUE MÁS FOTOGRAFÍAS HA CONSEGUIDO, EL E-LEGEND. UN MODELO CON AIRE RETRO PERO TOTALMENTE ELECTRIFICADO Y QUE RECORDABA AL 504.

Por **Juan Torrón**

El E-Legend se mostraba en París como uno de los modelos más llamativos. Con un aire retro inspirado en el Peugeot 504, sus diseñadores lograron crear una silueta a mitad de camino entre lo antiguo y lo moderno. Sin duda lo moderno está en su corazón, ya que equipa un motor eléctrico cien por cien, con 462 caballos y una autonomía de 600 kilómetros. Otra gran novedad es que su volante se puede escamotear tras el salpicadero para dar paso a una gran pantalla y que el coche conduzca el solo de forma autónoma. Ha sido tal el éxito de su diseño que la gente está votando para que se fabrique en serie.

Mientras la marca se decide, Peugeot también exponía los productos que pronto estarán en los concesionarios. Aquí había espacio para el nuevo Rifter, el Partner en versión de carga o furgón y el atractivo Peugeot 508 con carrocería familiar, denominado SW y que en París se mostraba con una versión limitada denominada First Edition cuyo precio podría rondar los 50.000 euros. También dejó claro la marca que quiere electrificar sus coches o bien dotarlos de motores híbridos enchufables, pero nunca crear una gama exclusiva de estos vehículos.



EL 508 MÁS FAMILIAR

En París la marca presentó la carrocería SW de su berlina 508, y lo hizo con un acabado First Edition que no pasaba desapercibido ante las miradas de los asistentes por su nivel de equipamiento.

PETICIÓN POPULAR

Todos los asistentes al salón nos agolpamos ante este modelo pidiéndole a la marca que algún día lo fabrique en serie. Y es que su atractivo diseño, evocando al 504, desataba una petición popular que la marca podría escuchar.



HYUNDAI TUCSON DIÉSEL. TE DESCONTAMOS HASTA 7.500€ SI LO FINANCIAS.

ÚLTIMAS UNIDADES EN STOCK



Lo sentimos, pero el del anuncio ya se lo han llevado.

Y es que con un precio así es normal. Por suerte, aún quedan algunos en los concesionarios. Acércate al tuyo y, si financias la compra de tu **Hyundai Tucson diésel**, te lo llevas con **hasta 7.500€ de descuento.**

Yo no lo dudaba y me iba directo a por él antes de que vuelen.



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

Finisterre Motor: Avda. Finisterre, 326 - A Coruña

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

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



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

Tucson 1.7 CRDi 84,6kW (115CV) 4X2 BLUED ESSENCE con hasta 7.500€ de descuento sobre el precio del vehículo incluyendo 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 Hyundai MOVE a través de Banco Cetelem S.A.U., un importe mínimo de 13.000€ 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 31/10/2018 o hasta fin de existencias (150 unidades en stock). 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 sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originariamente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Consulta las condiciones de la oferta, mantenimiento y garantía en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es.

CONQUISTANDO EUROPA

EL CRECIMIENTO DE LA MARCA COREANA KIA EN EUROPA SE DEJABA NOTAR EN EL SALÓN DE PARÍS CON TRES IMPORTANTES NOVEDADES. DOS TURISMOS COMO EL CEED GT Y EL PROCEED COMPARTÍAN ESPACIO CON LA VERSIÓN TOTALMENTE ELÉCTRICA DEL RECREACIONAL E-NIRO.

Por Juan Torrón

Con una autonomía de 485 kilómetros marcados en grande sobre la pared trasera donde se exponía el coche, Kia dejaba claro que se trata de un eléctrico cien por cien con una gran autonomía. Bajo el nombre de e-Niro, este modelo diseñado en California y Corea ofrecerá dos motores en base al tipo de batería que el cliente elija y cuyas potencias serán de 204 caballos para la más potente y 136 para la estándar. Exteriormente se le reconocerá por su parrilla denominada *tiger-nose*.

También mostraba orgullosa Kia el nuevo Proceed, un coche que no se iba a comercializar en Europa pero que finalmente estará en nuestro mercado durante el primer trimestre del año que viene con una atractiva carrocería tipo *shooting brake*. Con una longitud de 4,6 metros, este modelo fabricado en Eslovaquia estará disponible con los acabados deportivos GT y GT Line y motores entre los 120 y 204 caballos. Aprovechando este motor de 204 caballos también estaba en París el Kia Ceed GT, reconocible por su nuevo paragolpes, sus detalles en rojo como las pinzas de freno, su *spoiler* posterior, llantas de 18 pulgadas y un interior en cuero negro y ante.



Diseñado en California y Corea, el Kia e-Niro puede cargar sus baterías hasta un 80 por ciento en tan solo 42 minutos con un cargador de 100 kW



NO INVENTAMOS LA FAMILIA,
PERO SÍ EL COCHE QUE VA CON ELLA.



NUEVO CITROËN BERLINGO

DE LOS CREADORES DEL BERLINGO



2 tallas con 5 y 7 plazas
19 ayudas a la conducción
4 tecnologías de conectividad
Volumen de maletero de hasta 1.050 l
3 asientos individuales escamoteables
28 espacios guarda objetos ingeniosos
incluyendo Modutop®
Luneta trasera abrible

DESDE
14.990€⁽¹⁾



INSPIRED
BY YOU

CITROËN prefiere TOTAL (1) PVP recomendado en Península y Baleares de Nuevo Berlingo Talla M BlueHDi 75 FEEL 14.990€ (Impuestos, transportes y Operación Promocional incluidos), para clientes particulares que entreguen un vehículo de más de 10 años propiedad del comprador al menos durante los últimos 3 meses y que financien un capital mínimo de 6.000€ y una permanencia mínima de 36 meses, a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A. No se incluyen los gastos asociados a la financiación (comisión de apertura e intereses) que pueden consultarse en la web <http://www.citroen.es/configurador.html>. Oferta válida para pedidos del 1 al 31 de octubre y matriculados hasta el 31 de octubre de 2018. PVP recomendado para el cliente que no financie: 15.790€. Modelo visualizado Nuevo Citroën Berlingo talla M BlueHDi 100 S&S SHINE con Pack XTR y pintura metalizada desde 17.300€. Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473.

Gama NUEVO BERLINGO: Consumo medio (L/100Km): 4,1 a 6. Emisiones de CO₂ (g/Km): 108 a 130



DE LOS RALIS A LA CALLE

HYUNDAI PRESENTÓ EN PARÍS LAS TRES LÍNEAS SOBRE LAS QUE TRABAJARÁN EN EL FUTURO MÁS INMEDIATO: SEGURIDAD, PROGRESO Y RENDIMIENTO. ADEMÁS DE MODELOS DE HIDRÓGENO Y ELÉCTRICOS, HABÍA UN ESPACIO MUY IMPORTANTE PARA LAS VERSIONES DEPORTIVAS DENOMINADAS N.

Por **Juan Torrón**

La línea más deportiva de Hyundai, que nació bajo la letra N y el modelo i30, le está sirviendo a la marca para crear un mayor valor emocional. Modelos de alto rendimiento que se van ampliando con la llegada ahora del i30 con carrocería *fastback* y el acabado N, que supone la incorporación del motor de dos litros capaz de desarrollar hasta 275 caballos. Con este modelo, y junto al i30 y al Veloster, ya son tres los modelos que componen la gama más deportiva de la marca coreana, que tiene en el Mundial de Rallyes su mejor banco de pruebas.

Conscientes de la importancia del público más joven en la personalización de los coches con cierto aire deportivo, la marca también expuso su modelo i30N Option, que como su nombre indica permite más de 25 opciones diferentes para poder decorar el modelo, tanto en su exterior como en su interior.

Y en un lugar preferente y con esa característica parrilla cerrada se mostraba la versión eléctrica del Kona. Un SUV de tamaño medio



UNA LETRA MUY DEPORTIVA

La gama de los vehículos deportivos de Hyundai, denominados N, aumenta con la llegada de la carrocería «fastback».

que con 4,1 metros de longitud ofrecerá una autonomía cien por cien eléctrica de 470 kilómetros para el motor más potente, aunque habrá otro propulsor de acceso que ofrecerá 135 caballos y una autonomía reducida a los 300 kilómetros. Con un maletero de 332 litros, el Kona eléctrico también ofrecerá una alta conectividad con el *smartphone*, numerosas ayudas a la conducción y el sistema Stop&Go.

EN BUSCA DE JÓVENES

La marca ofrece a los más jóvenes la posibilidad de personalizar el coche con más de 25 opciones muy deportivas.



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

*EZ-ULTIMO ES EL TERCER
ESLABÓN DE LOS
COCHES ROBOTIZADOS,
ELÉCTRICOS Y PARA
COMPARTIR QUE RENAULT
ESTÁ DISEÑANDO PARA LA
MOVILIDAD DEL FUTURO.
ES UN COCHE «PREMIUM»,
LUJOSO Y ELEGANTE, QUE
NO NECESITA CONDUCTOR
PUES ES AUTÓNOMO,
Y NO CONTAMINA AL
SER ELÉCTRICO. PUEDE
COMPARTIRSE AL
UTILIZARLO DURANTE
UNA HORA, UN DÍA O
LO QUE DESEE, PUES SE
ACCEDE A ÉL POR MEDIO
DE «CARSHARING» DESDE
UNA APLICACIÓN DE
MÓVIL.*



EZ-ULTIMO, SIN CHÓFER

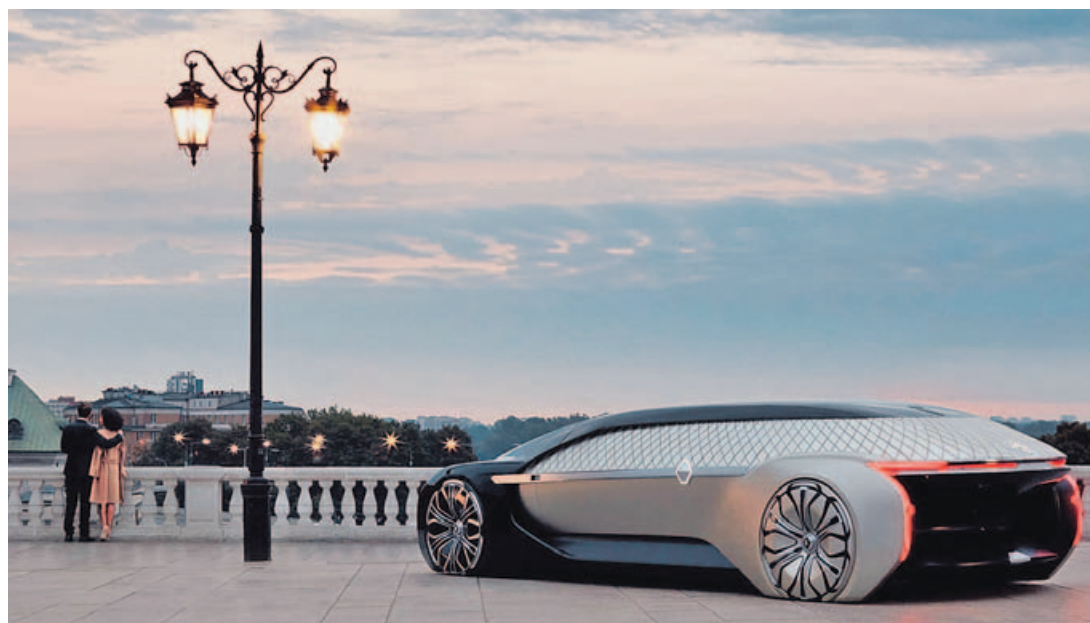
Por Redacción

Renault EZ-ULTIMO es un vehículo robotizado autónomo, conectado y cien por cien eléctrico. Puede accederse a él como servicio para un trayecto específico, un circuito o una reserva por días.

Podrá estar a disposición de hoteles de lujo o compañías aéreas para llevar a sus clientes VIP, y también en empresas de movilidad VTC, donde se puede alquilar para cualquier desplazamiento. Es un vehículo robotizado, por tanto sin puesto de conducción, capaz de gestionar la distancia con respecto al vehículo que tiene delante, de permanecer en su carril, de cambiar el mismo para adelantar, por ejemplo, y de girar en una intersección. También es capaz de ponerse a resguardo en un lugar seguro en caso de ocurrir un incidente excepcional en su entorno, ya sea por sí mismo o bien gracias a la conectividad con un centro de supervisión.

Gracias a su tecnología autónoma de nivel 4, EZ-ULTIMO es capaz de circular tanto en ciudad como en un entorno extraurbano, hacia un aeropuerto o desde un hotel hacia un punto de interés turístico, por ejemplo.

Con sus 5,80 metros de largo, es visualmente impresionante, a la vez que discreto gracias a su motorización eléctrica.



Está construido sobre una plataforma eléctrica, similar a las de EZ-GO y EZ-PRO. El motor mueve las ruedas delanteras y las baterías están alojadas bajo el piso, y dispone de un sistema de recarga de batería por inducción a fin de lograr una conexión automática, sin intervención humana. En parado muestra una silueta muy baja. Las

suspensiones activas permiten elevar la carrocería del vehículo varios centímetros cuando este circula, lo que facilita, por ejemplo, su paso por los badenes.

Para acceder a él, la majestuosa puerta lateral se abre automáticamente mientras que la parte alta acristalada se despliega como un ala de mariposa.

ENVOLTORIO LUJOSO

Este vehículo se presenta como un joyero que ofrece a los pasajeros, hasta tres personas, una nueva experiencia.

OFENSIVA ELÉCTRICA DE RENAULT

EL K-ZE SERÁ UN MODELO CIENT POR CIENT ELÉCTRICO, DE PRECIO ASEQUIBLE Y CON ASPECTO SUV, CON EL QUE RENAULT INICIARÁ UNA EXPANSIÓN ELÉCTRICA A NIVEL MUNDIAL, COMENZANDO POR CHINA.

Por **Juan Ares**

Carlos Ghosn, presidente director general del Grupo Renault, ha anunciado en el Salón de París las dos próximas etapas de la electrificación de la gama Renault prevista en el plan estratégico *Drive the Future*: un nuevo vehículo eléctrico asequible, con una primera comercialización en China en el 2019, además de versiones híbridas e híbridas recargables en el 2020 en tres de sus vehículos más populares: Clio, Captur y Mégane.

El K-ZE es un nuevo vehículo eléctrico del segmento A (menos de 4 metros) inspirado en el estilo SUV y con una autonomía de 250 kilómetros. Es fácil de recargar gracias a un doble sistema de carga compatible con las tomas domésticas y las infraestructuras públicas. Una serie de equipamientos, como captores de estacionamiento trasero, cámara de marcha atrás y pantalla central con navegación y servicios conectados, se suman a la experiencia de conducción de un vehículo eléctrico.

China es a la vez el primer mercado mundial de vehículos eléctricos y el que experimenta el crecimiento más rápido. Por esta razón, diseñado para un despliegue a escala internacional, se comercializará en un primer momento en este país.

Renault ha confirmado también una etapa complementaria en la electrificación de su gama. En el 2020, las versiones híbridas de Clio e híbridas recargables de Mégane y Captur ofrecerán la posibilidad a los clientes de descubrir la electromovilidad en modelos conocidos y apreciados. Con e-Tech, una novedosa tecnología cien por cien Renault, el grupo puede proponer sistemas de hibridación en sus modelos de los segmentos B y C. También en París se pudo ver el nuevo Kadjar, renovado con motores diésel y gasolina.



TARRACO Y ARONA TGI, EN PARÍS

SEAT NO PARA DE PRESENTAR NOVEDADES Y EN LA CAPITAL FRANCESA TENÍA ESPACIO EN SUS MOQUETAS PARA MOSTRAR EL NUEVO TARRACO, EL SUV MÁS GRANDE DE LA MARCA, ADEMÁS DEL PRIMER SUV DEL MERCADO MOVIDO CON GAS NATURAL, EL ARONA TGI.

Por **Juan Ares**

Ya lo anunciaba el presidente de Seat, Luca de Meo, cuando decía que «París es el escenario perfecto para presentar al público nuestras últimas propuestas como el Tarraco y el Arona TGI. Hasta el 2020 vamos a lanzar un coche nuevo cada seis meses».

Y es que la marca ha comenzado una gran ofensiva en el segmento SUV que completa con el Tarraco, el nuevo buque insignia de la marca, que es un crossover para siete plazas. Hay que fijarse en este modelo porque trae lo que va a ser el nuevo estilo de la marca en los futuros lanzamientos, amén de elevar su potencia mínima a 150 caballos y alcanzar, de momento, los 190 como tope, a la espera de versiones más deportivas.

Seat también redobla su apuesta por el Gas Natural Comprimido como alternativa a los motores diésel, y esta vez lo hace con el SUV pequeño Arona, en una versión que denomina TGI, con un pequeño motor de tres cilindros que dispone de una autonomía de 400 kilómetros con gas y de otros 160 con gasolina. Se une así al Ibiza en la oferta de gas natural, que es una pena que no se vea acompañada por el desarrollo de una red de surtidores.

Seat también ponía de largo su marca Cupra en París, con la presencia del Cupra Ateca, su primer modelo.

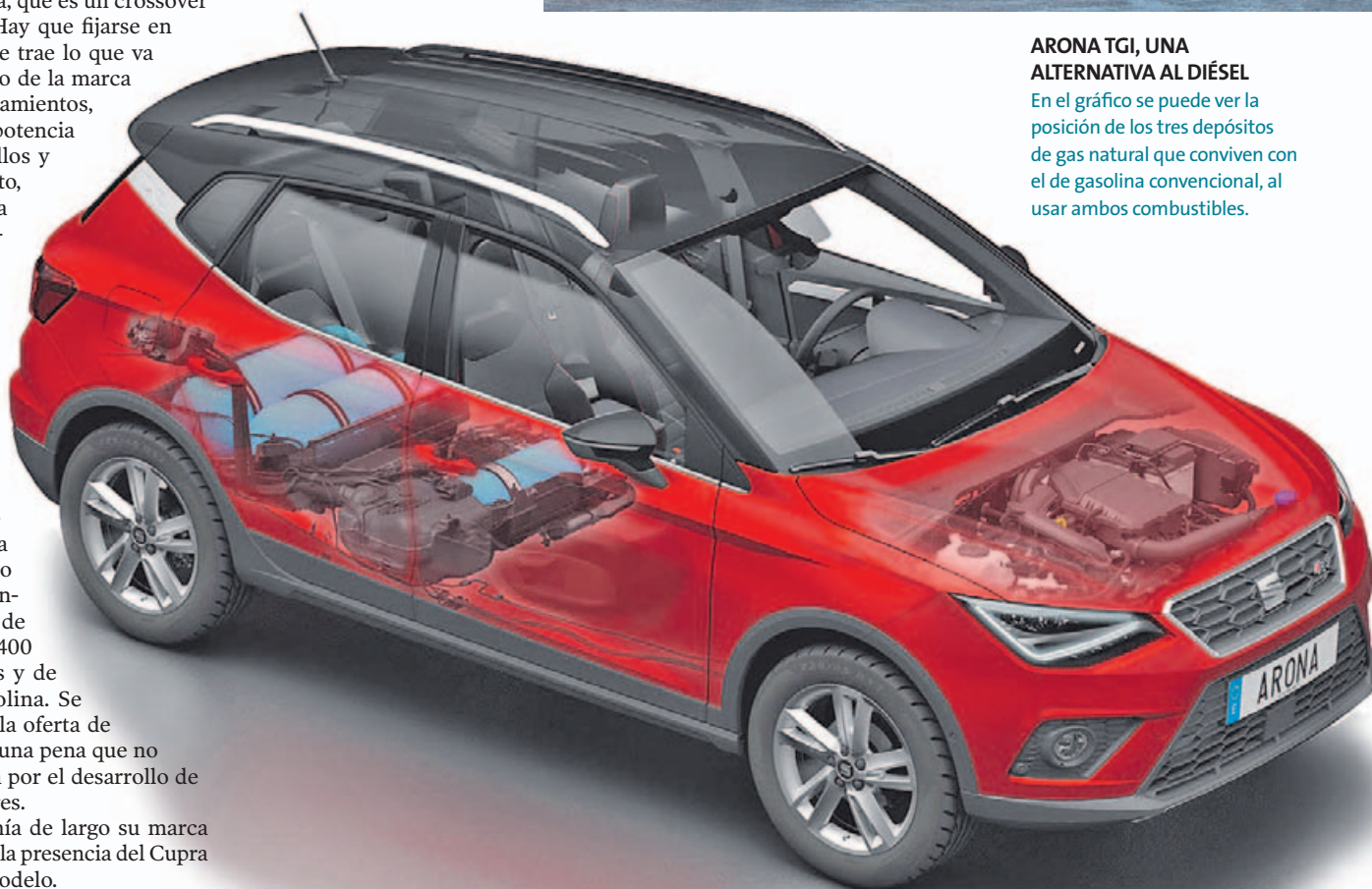
TARRACO, NUEVO BUQUE INSIGNIA

El gran SUV (foto superior) mide 4,73 metros de largo y tiene tres filas de asientos para siete plazas. Su frontal es nuevo y modifica la línea de los Seat del futuro.



ARONA TGI, UNA ALTERNATIVA AL DIÉSEL

En el gráfico se puede ver la posición de los tres depósitos de gas natural que conviven con el de gasolina convencional, al usar ambos combustibles.





Innovation
that excites

NISSAN **INTELLIGENT MOBILITY**

NISSAN JUKE

ARRIESGA EN TODO MENOS EN TECNOLOGÍA



TODO INCLUIDO
NISSAN JUKE ACENTA
POR 8€/día*

SIN ENTRADA | 37 MESES | TAE - 6,43%
ÚLTIMA CUOTA - 10.508,08 €

SIN ENTRADA

3 AÑOS DE:

- SEGURO A TODO RIESGO
- MANTENIMIENTO
- ASISTENCIA Y GARANTÍA
- VEHÍCULO DE SUSTITUCIÓN

RED DE CONCESIONARIOS NISSAN EN GALICIA

Consumo mixto* 7,1l/100km. Emisiones de CO₂ 161g/km*

*Consumo y emisiones homologados de conformidad con la normativa europea aplicable.

PVP recomendado para Nissan Juke Acenta 83 kW (112 CV) en Península y Baleares 14.659€. Oferta válida para nuevos pedidos. El color del vehículo puede modificar el precio mostrado en la oferta. Incluye Precio Franco Fábrica, transporte, Nissan Assistance, descuento promocional, IVA e IEDMT. En el caso de que los impuestos aplicados sufran variaciones hasta el momento de la compra, el precio se acomodará a la aplicación de los nuevos tipos impositivos vigentes. Importe a financiar 16.530,33€ en cuotas de 240€/mes (8€/día) durante 36 meses y una última cuota de 10.508,08€. Sin entrada. TIN 6,25%. TAE 6,43%. Precio total a plazos 19.148,08€. Importe Total Adeudado de 19.148,08€. Importe mínimo a financiar 7.000€. Permanencia mínima 24 meses. La oferta y el importe financiado incluyen 3 años de Pack Auto (Seguro Auto con Franquicia 600€ + Securplus + Seguro de Neumáticos): 1.316,75 €, 3 años de Vehículo de Sustitución: 150,59 € y 3 años de mantenimiento 404€. Oferta válida hasta el 31/10/18 financiando con Magic Plan 3D de RCI Banque SA, Sucursal en España, y entregando un vehículo usado a nombre del comprador. No compatible con otras campañas. Para más información acude a tu concesionario Nissan más cercano.

PRIMER AUDI ELÉCTRICO

AUDI PRESENTÓ EL E-TRON, SU PRIMER VEHÍCULO DE PRODUCCIÓN PURAMENTE ELÉCTRICO. SE TRATA DE UN SUV DE GRAN TAMAÑO, PERO CON UNA INDUDABLE ESTÉTICA DEPORTIVA. CON DOS MOTORES ELÉCTRICOS, TIENE UNA AUTONOMÍA ESTIMADA DE 400 KILÓMETROS.

Por **Juan Ares**

El e-Tron mide 4,90 metros de longitud, por lo que se posiciona entre el Q5 y el Q7 en la gama alemana. Tendrá capacidad para cinco pasajeros y a pesar de ser un modelo eléctrico ofrece prestaciones de auténtico deportivo, capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos y de alcanzar una velocidad máxima de 200 km/h.

Su funcionamiento imita los tracciones Quattro de combustión de la marca ya que al tener un motor en cada eje reparte la potencia según las necesidades, cargando hacia el eje trasero o repartiendo con el delantero. El bajo centro de gravedad que permite su arquitectura eléctrica, con las baterías abajo, hace que sus reacciones sean muy seguras. Sus baterías recuperan energía de los motores en deceleraciones o cuesta abajo cuando frenamos.



SKODA KODIAK RS, RÉCORD EN EL CIRCUITO DE NÜRBURGRING

Presentado en el Salón de París, la versión más deportiva del Skoda Kodiaq, el RS, llega con la vitola de haber sido el SUV de siete plazas que ha dado la vuelta rápida al circuito alemán. Su motor diésel de 240 caballos le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 7 segundos, gracias a un cambio automático secuencial

DSG de siete velocidades. Además ofrece un control dinámico de chasis de serie, que permite al conductor elegir el modo de conducción, desde Sport hasta Eco. Por supuesto, este poderoso Skoda tiene tracción a las cuatro ruedas. Cuando comience su comercialización en nuestro país será rival del Seat Tarraco.



TAMBIÉN LOS HÍBRIDOS QUIEREN CORRER

Eso parece si tenemos en cuenta los datos de este Toyota Yaris GR Sport, dotado de un motor híbrido de 100 caballos de potencia y que además tiene componentes deportivos como sus amortiguadores Sachs Performance y una barra estabilizadora maciza, junto a una carrocería rebajada en su posición al suelo.

Su estética es la de un urbano deportivo, con packs aerodinámicos y asientos tipo baquet.

Toda esta estética al final enmascara un coche híbrido y urbano. También llegarán a España 200 unidades del exclusivo Yaris Y20, que celebra el aniversario de este modelo lanzado en el año 1998.

MÁS QUE UN SUV, UN ALFA ROMEO.



POR **190€/MES**

En 36 cuotas, Entrada: 11.702,75€.
Última Cuota: 27.190,04€ TAE: 10,30%*.

ALFA ROMEO STELVIO EXECUTIVE

Con **Alfa Confidence** de regalo

3 AÑOS DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KM
AÑOS DE MANTENIMIENTO
AÑOS DE SEGURO A TODO RIESGO SIN FRANQUICIA

FCA CAPITAL
España



Oferta válida para Alfa Romeo Stelvio 118KW (160CV) RWD AT EXECUTIVE. PVP Recomendado: 38.521,02€. Incluye IVA, Transporte, IEMT calculado al tipo general, descuentos promocionales y garantía legal de 2 años sin límite de kms. más 1 año adicional de garantía extendida MOPAR sin límite de kms desde la fecha de primera matriculación del vehículo, contrato de Mantenimiento 3 años ó 45.000kms o lo que antes suceda (no incluye sustitución de recambios y piezas de desgaste que no vengan expresamente especificadas en el mantenimiento correspondiente al libro de uso y Mantenimiento). Seguro Auto a todo riesgo sin franquicia durante 3 años, para clientes mayores de 35 años, con Mapfre España Compañía de Seguros y mediado a través de la Correduría de Seguros y Reaseguros MARSH, S.A. Inscrita en el Registro de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con nº J-0096 (Correduría de Seguros) y RJ-0010 (Correduría de Reaseguros). Concertados los Seguros de Responsabilidad Civil y de Caución. Gastos de matriculación no incluidos. Importe total del crédito: 27.737,66€ incluye Seguro Vida (919,39€ con Crédit Agricole Assurances y mediado a través de CBP PROTECCION DE PAGOS CORREDURIA DE SEGUROS Y REASEGUROS SL. Inscrita en el Registro de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con RJ-0069 (Correduría de Reaseguros). Concertados los Seguros de Responsabilidad Civil y de Caución. Tin 7,45%. Comisión de apertura: 818,26€ al contado. Precio total a plazos: 46.551,05€ Importe total adeudado: 34.848,30€. Oferta válida hasta el 31/10/2018 en Península y Baleares para clientes que financien con FCA Capital España, EFC SAU, según condiciones contractuales 36 meses de permanencia y un mínimo a financiar de 24.500€. El modelo visualizado no corresponde con el ofertado.

La meccanica delle emozioni



Gama Stelvio Consumo mixto entre: 5,3-9,8 (l/100km). Emis. CO₂ entre: 139-227 (g/km)

PREMIO AL PROYECTO GALLEGO K9

JEAN PHILIPPE IMPARATO, CEO DE PEUGEOT EN EL MUNDO, RECOGIÓ EN EL SALÓN DE PARÍS EL PREMIO IVOTY LOGRADO EN ESTA OCASIÓN POR LOS TRES VEHÍCULOS QUE COMPONEN EL PROYECTO K9.

Por **Juan Torrón**

Se trata del premio International Van of The Year 2019, logrado en esta ocasión por el Peugeot Rifter, el Opel Combo y el Citroën Berlingo, tres modelos que se fabrican en Vigo. Imparato declaró que era un reconocimiento a la estrategia de producto establecida en el plan *Push to Pass* y que con él se fortalece la posición del Grupo PSA como líder en Europa de vehículos comerciales, con más del 30 % del mercado.

El directivo de Peugeot también aprovechó el Salón de París para hablar del futuro de la marca: «*Unboring the future*: ese será nuestro lema de ahora en adelante, no queremos aburrirnos. Nuestra estrategia se basará en tres palabras muy sencillas: serenidad, placer, sencillez. Serenidad porque este año cumplimos 208 años historia. En todo este tiempo hemos pasado por muchas revoluciones tec-

nológicas, entre otras. Para nosotros, la electrificación no es un problema. Contamos con la tecnología necesaria para afrontar los plazos de emisiones. Placer porque con este objeto queríamos hacer algo diferente a los demás. No vamos a hacer un vehículo de 7 metros de largo con los asientos giratorios. Este tipo de vehículo no existirá nunca, porque no se puede aparcar en ciudades como Berlín o Londres. Con el prototipo E-Legend hemos aunado historia, estética y futuro. La libertad de decidir si queremos conducir o no, con toda la conectividad y autonomía. Un Peugeot donde prima el estilo, ante todo. Nos están preguntando mucho si vamos a hacerlo, pero aún no lo hemos decidido porque antes queremos superar el período 2020. Y sencillez: los profesionales sabéis qué está pasando en el mercado, muchos clientes están completamente perdidos con toda la variedad del mercado. Hay que ser simples y ofrecer el motor que demanda cada cliente».



DIETER ZETSCHKE AÚN APUESTA POR EL DIÉSEL

El presidente del grupo Daimler AG, Dieter Zetsche, que cesará en su cargo el próximo mes de mayo, recordó hace unos días, durante su estancia en España para recoger un premio que «por muy rápido que se progrese en el mercado de la movilidad eléctrica gran parte de nuestros vehículos seguirán utilizando un motor de combustión de alta eficiencia. Estamos convencidos de que merece la pena seguir mejorando los

modernos motores diésel en lugar de prohibirlos». Estas declaraciones las realizó delante de la ministra de Industria, Reyes Maroto.

Zetsche es una de las voces más autorizadas en Europa para hablar de estos temas y también aprovechó el momento para poner en valor la planta que Mercedes tiene en la ciudad de Vitoria, donde se fabrican las furgonetas Clase V, la Vito y su versión eléctrica.



www.kia.com

Nuevo Kia Ceed

Todo bajo control.



CEED



The Power to Surprise

Si buscas un coche capaz de transmitirte sensaciones únicas en cada trayecto, el nuevo Kia Ceed te sorprenderá. Esta tercera generación combina un diseño más deportivo que nunca, con exclusivas prestaciones y lo último en tecnología y confort.

Consumo combinado (l/100 km): 3,9-6,4. Emisiones CO₂ (g/km): 100-145.

*Consultar manual de garantía Kia.

SUEÑOS PARA EL 2035

EN EL MONDIAL DE L'AUTOMOBILE, DS ESCRIBE UN NUEVO CAPITULO EN SU HISTORIA CON CUATRO LANZAMIENTOS MUNDIALES. LA ELECTRIFICACIÓN ESTÁ EN EL CORAZÓN DE LA ESTRATEGIA DE LA MARCA. LOS PRIMEROS DS ELECTRIFICADOS ESTARÁN CIRCULANDO EL AÑO QUE VIENE BAJO LA DENOMINACIÓN E-TENSE Y A PARTIR DEL 2025 TODOS LOS NUEVOS MODELOS SE LANZARÁN EXCLUSIVAMENTE EN VERSIÓN ELECTRIFICADA, INCLUYENDO HÍBRIDOS.



Por **Redacción**

El DS X E-TENSE es la visión del lujo en el automóvil de la marca DS para 2035. Un futuro que une tecnología y poesía. DS ha diseñado este *dream car*, dando vida a su inspiración en el mundo del lujo del futuro, imaginando las tecnologías que se desarrollarán, pero enfatizando la belleza y lo humano, lo sensorial y lo excepcional. Soñaron cómo les gustará vivir y disfrutar a bordo del DS de 2035.

TRACCIÓN ELÉCTRICA

El DS X E-TENSE está dotado del sistema de tracción eléctrica desarrollado por DS Performance. Una creación que toma prestados los excepcionales conocimientos de las casas de arte francesas como, por ejemplo, las confecciones de cuero trenzado realizadas por los guarnicioneros DS, que se combinan con una marquetería de plumas elaborada en los talleres de la Casa Lemarié. Mientras, el relojero BRM firma el reloj virtual y Focal el sistema de sonido.

DS X E-TENSE es un vehículo dual, que se expresa por su asimetría: por un lado el *cockpit* y, por otro, la burbuja. Combina el placer de conducir, intenso con gran potencia, y el arte de vivir «a la francesa» en conducción autónoma.



DS EN LA FORMULA E

DS Automobiles es la única marca francesa constructora oficial de la FIA de la nueva generación de monoplazas de la Formula E, los monoplazas cien por cien eléctricos. Diseñado por DS Performance, el DS E-TENSE FE 19 se presentó mundialmente en el Salón

del Automóvil de París 2018 con sus nuevos colores 2018/2019.

El DS E-TENSE FE 19 está equipado con un nuevo grupo motopropulsor de 250 kW (338 CV) desarrollado por los ingenieros de DS Performance y presenta un diseño aerodinámico totalmente nuevo.

Las tecnologías desarrolladas han demostrado su eficacia con cinco victorias y once podios en cuatro continentes en menos de tres años. Este conocimiento adquirido en competición permite a DS Automobiles ofrecer, a partir de 2019, una gama de coches totalmente electrificada.

DOS FORMAS DE CONDUCIR

El modelo que DS presenta para el año 2035 no solo destaca por su diseño y sus líneas futuristas, sino que sorprende por poder elegir, según el día y el ánimo del conductor, de qué lado nos sentamos: o al aire libre, disfrutando de la conducción, o en la burbuja, dejando que el coche nos lleve.



EL NUEVO ESTILO HIGH-TECH

DS AUTOMOBILES PRESENTÓ LA NUEVA EDICIÓN LIMITADA DS 3 FOREVER, PARA AUMENTAR LA GAMA ANTE LA LLEGADA DEL DS 3 CROSSBACK, QUE BRILLÓ CON LUZ PROPIA EN UN «STAND» EN DONDE EL LUJO ALCANZABA SU MÁXIMO ESPLENDOR.

Por **Redacción**

El segundo modelo DS de la segunda generación, el DS 3 Crossback, icono de estilo *high-tech*, incorpora tecnologías inéditas y un refinamiento único.

Urbano y viajero, el DS 3 Crossback opta por tecnologías espectaculares: faros DS Matrix Led Vision, tiradores de las puertas escamoteables que aparecen automáticamente y un puesto de conducción totalmente digital. Una modernidad que va de la mano de una gran cantidad de equipamiento de seguridad y de ayudas a la conducción, todo ello con un confort y una acústica sin precedentes.

El DS 3 Crossback ofrece una larga lista de opciones de personalización

con diez colores de carrocería, diez tipos de llantas, tres colores de techo y cinco Inspirations para su interior: DS Montmartre, DS Bastilla, DS Performance Line, DS Rivoli, DS Opera y también, en su lanzamiento, la edición limitada DS 3 Crossback La Premiere.

Cueros granulados o Napa integral, tejido trenzado o Alcántara, volante en cuero cosido a mano, detalles cromados con un acabado *guilloché Clou de Paris*, a cada cual su DS 3 Crossback.

Presentado en primicia mundial en el Salón Internacional del Automóvil de París 2018, el DS 3 Crossback y su edición de lanzamiento DS 3 Crossback La Premiere están ya a la venta y en ellos los clientes encontrarán la máxima expresión del conocido lujo francés.



LOS DS E-TENSE, EN EL 2019

A partir de mediados del 2019 DS pondrá a la venta el DS 3 Crossback E-Tense. Un modelo cien por cien eléctrico con una autonomía de 320 kilómetros en ciclo WLTP y una aceleración de 0 a 100 en tan solo 8,7 segundos gracias a un motor que genera 136 caballos.

ELÉCTRICOS, CROSSOVER Y COCHES DE ENSUEÑO

¿SE PUEDE TENER ALGO MÁS EXCLUSIVO QUE UN BUGATTI HECHO CON PIEZAS DE LEGO? TAL VEZ UN PORSCHE SPEEDSTER EN EDICIÓN LIMITADA. PERO EN EL SALÓN DE PARÍS DE LAS AUSENCIAS Y PARA LOS MORTALES, TAMBIÉN HUBO SUV QUE NOS SIGUEN CAUTIVANDO, ALGUNA SORPRESA QUE VIENE DE VIETNAM, MUCHOS ELÉCTRICOS PARA LAS CIUDADES Y HASTA UN CLÁSICO COMO EL JAGUAR XJ QUE ESTÁ DE ANIVERSARIO.

Por **Juan Ares**

PORSCHE SPEEDSTER CONCEPT

Esta belleza capaz de cortar la respiración es un «concept» que celebraba los 70 años de Porsche, pero la marca ya anunció que se fabricará en serie en el 2019. Eso sí, en una edición muy limitada de solo 1.948 unidades, la fecha en la que se fundó la marca alemana, que lo convertirá en objetivo de los coleccionistas.



UN MILLÓN DE PIEZAS DE LEGO

¿Hay algo que no se pueda hacer con piezas de Lego? Parece que la fantasía de esta marca de juguetes educativos no tiene límites y en el Salón de París pudimos ver este preciosista Bugatti Chiron hecho con piezas de Lego, pero que además funciona como un coche de verdad. Para armarlo se necesitaron 13.500 horas de trabajo y los pequeños motores eléctricos de Lego hechos para mover juguetes, en este caso 2.304 motores, consiguen una potencia de 5,3 caballos y mueven el Bugatti a 20 km/h.



AUDI SQ2

El Q2 ha sido uno de los aciertos de Audi en su gama de SUV y ahora llega el turno de la versión potenciada, que lleva como identificativo la S. Así el SQ2 eleva su listón de potencia de los 190 a los 300 caballos, al tiempo que luce sus salidas de escape dobles y sus llantas de 18 o 19 pulgadas. El motor es el pluriemplado del grupo 2.0 TFSI, ligado a una caja de cambios automática S Tronic y por supuesto a una tracción Quattro.



CINCUENTA AÑOS DEL JAGUAR XJ

El Jaguar XJ es uno de los modelos más emblemáticos de la marca. Ha sido siempre el paradigma de berlina de lujo. Desde 1968 acumula una larga trayectoria con diferentes versiones que ahora celebran el medio siglo con una edición especial.

TOYOTA RAV4

Una de las novedades de la marca japonesa en París fue este RAV4, pionero entre los SUV y que ahora luce una versión híbrida con tracción 4x2 o 4x4, potenciadas hasta los 222 caballos.



EL SUV VIETNAMITA

Una de las sorpresas de este Salón de París fue la presencia de la marca de automóviles vietnamita Vinfast, que tiene como embajador al futbolista David Beckham y cuyo objetivo es empezar a trabajarse el mercado europeo. Este Lux tiene la tecnología del BMW X5.

SMART PARA LA CIUDAD DEL FUTURO

Forease Concept es el nombre de este vehículo que parece una versión cabrio del Fortwo, con motor eléctrico y un aspecto muy lúdico, pensando en el futuro de las ciudades.



HONDA CR-V, UN CLÁSICO

El Honda CR-V es otro de los veteranos del segmento SUV que en París hacía su debut en Europa y que se pondrá a la venta de inmediato con mejoras importantes en su espacio interior. Para el 2019 se espera que tenga versión híbrida.



EL SUV MÁS LUJOSO Y DEPORTIVO

AUDI ACABA DE LANZAR AL MERCADO EL Q8 COMO EL SUV MÁS LUJOSO DE TODA SU GAMA. EQUIPADO CON LA MÁS ALTA TECNOLOGÍA, SE SITÚA POR ENCIMA DEL Q7 COMO EL MODELO MÁS DEPORTIVO. MÁS ANCHO Y MÁS BAJO, CONSIGUE UN COMPORTAMIENTO EN ASFALTO Y MONTAÑA MÁS PROPIO DE UNA BERLINA DEPORTIVA QUE DE UN SUV CON LLANTAS DE 22.

Por **Juan Torrón**

El nuevo Q8 mide casi 5 metros de longitud y casi 2 metros de ancho y sobre estas medidas los diseñadores de Audi han querido mostrar cómo van a ser las nuevas líneas de diseño de la marca de los cuatro aros. Una parrilla de grandes dimensiones con el formato *singleframe* y su recorte octogonal le confieren un aspecto musculoso y agresivo, al más propio estilo del Lamborghini Urus, con el que comparte chasis y numerosos elementos. Sus llantas pueden ir desde las 19 a las 22 pulgadas y es con esta como más atractivo se muestra un coche, cuyo techo cae en la parte posterior para darle un toque cupé a su línea. En la trasera sus luces recuerdan al Porsche Cayenne al unirse en una línea los dos pilotos, equipados con tecnología led activas.

Es en su interior donde nos damos cuenta del alto equipamiento de este Q8, cuyo peso final se detiene en los 2.145 kilogramos. Y es que su salpicadero se asemeja en mucho al A8 y al A6, con dos pantallas de grandes dimensio-



CUARENTA AYUDAS PARA EL CONDUCTOR

Los diseñadores de su interior han puesto todo su esfuerzo en el diseño y la utilización de materiales para convertir el Q8 en un modelo de auténtico lujo. Además, 40 sistemas ayudan al conductor en el día a día en la carretera, ciudad o montaña.



nes en la zona central, táctiles y de fácil manejo. Un alto equipamiento que llega a tener casi 40 ayudas a la asistencia de la conducción. El acabado no puede ser más lujoso y sus grandes asientos ofrecen un amplio espacio, tanto en las plazas delanteras como en la traseras, donde el asiento puede moverse longitudinalmente para aumentar así la capacidad del maletero hasta los 605 litros. Y en un momento en donde el diésel parece el culpable de toda la contaminación del mundo, Audi propone dos motores de ciclo diésel, uno V6 de 286 caballos capaz de acelerar de 0 a 100 en tan solo 6,2 segundos y otro también con la misma configuración pero con una reducción de potencia hasta los 213 caballos, situándose como el modelo de acceso a la gama. Ya en gasolina la marca propone el 55 TFSI gasolina con 340 caballos. Todos estos motores incorporan el sistema de propulsión *mild-hybrid*, siendo considerados como modelos híbridos por la DGT y por tanto logrando la etiqueta ECO. El precio del Q8 partirá desde los 84.840 euros para el motor 5.0 TDi.



AL MONTE CON LLANTAS DE 22 PULGADAS

El modo en que se comporta el Q8 en montaña sorprende mucho, sobre todo porque con la suspensión neumática puede alcanzar los 25,4 centímetros de altura libre al suelo y su eje trasero direccional le permite defenderse en giros cerrados.

UN COCHE PARA DISFRUTARLO

EL NUEVO OPEL COMBO, EN SU VERSIÓN LIFE DE PASAJEROS, SE HA BENEFICIADO DE LAS SINERGIAS DEL GRUPO PSA PARA HEREDAR LA PLATAFORMA MQB Y FABRICARSE EN VIGO. ESO SUPONE PASAR DE UNA FURGONETA DERIVADA, COMO ERA ANTES, A UN COCHE QUE PUEDE ESTAR A MEDIO CAMINO DE UN MONOVOLUMEN O UN SUV, CON GRANDES POTENCIALIDADES PARA EL OCIO Y EL TIEMPO LIBRE.

Por **Juan Ares**

Le ha sentado bien el cambio al Combo Life, hermanado ahora con el Peugeot Rifter y el Citroën Berlingo y elevado al grado de turismo con la misma plataforma que tiene, por ejemplo el Citroën C4 Spacetourer. Hoy vamos a hablar de la versión Life de pasajeros y dejamos para otra ocasión el furgón, destinado al mundo del trabajo.

Como sus primos franceses el Combo Life tiene dos longitudes a elegir, una de 4,43 metros, ya de por sí amplia, y otra XL que llega a los 4,75 metros.

Se supone que el Combo aporta una personalidad más sobria y robusta, como corresponde a la marca alemana del grupo, y así se aprecia en su frontal, con una gran parrilla y alto capó. Los prominentes pasos de rueda y las barras cromadas del techo le proporcionan un aspecto atlético y desenfadado, mientras el acceso está optimizado para las plazas traseras con unas cómodas puertas corredizas y un portón posterior enorme, que además permite abrir la luneta independientemente para meter pequeños objetos.

ALEGRE INTERIOR

Pero donde realmente sorprende el Combo Life es cuando nos ponemos al volante. Ni se nos pasa por la cabeza que esto tenga nada que ver con una furgoneta. Nos encontramos con un volante multifunción con numerosos mandos incorporados, reposabrazos laterales, una consola central muy alta donde podemos guardar infinidad de objetos con facilidad, una posición de palanca de cambio muy cercana y sobre todo un salpicadero dominado por una pantalla de hasta ocho pulgadas con sistema IntelliLink y conexión para móvil, ya sea Android o Apple. Además, el techo panorámico con espacio de almacenamiento central e iluminación LED, aunque opcional, es muy recomendable para disfrutar de este coche.

En la toma de contacto nos sorprendió su buena insonorización y calidad de rodadura, y además las plazas traseras cuentan con tres



INTERIOR CÓMODO Y BIEN RESUELTO

La ergonomía es lo más destacado del nuevo Opel Combo Life, que, además de un gran maletero y un fácil acceso a sus tres asientos posteriores, brinda a su conductor un espacio adecuado para conducir con comodidad y disponiendo de todas las funciones del vehículo a su alcance.



La insonorización, la comodidad al volante y su alegre interior nos hacen pensar en un monovolumen familiar

asientos independientes con anclajes Isofix que lo convierten en un vehículo ideal para familias numerosas.

En lo que respecta a motorizaciones cuenta con motores diésel que cumplen la norma Euro 6D como el 1.5 de 130 caballos, con una novedosa caja de cambios automática de ocho velocidades, además de otras dos versiones más reducidas con 102 y 76 caballos de potencia.

La única versión de gasolina, que será minoritaria, es un 1.2 Turbo de tres cilindros con 110 caballos de potencia, unida a la caja de cambios manual de seis velocidades.

En cuanto a los precios con los que ya está a la venta en la red de concesionarios este Opel Combo Life, podemos decir que parten de los 21.600 euros de la versión diésel de 76 caballos con acabado Expression y llegan hasta los 28.750 euros de la versión diésel de 130 caballos y acabado Innovation con la caja automática de ocho velocidades.





UN VEHÍCULO POLIVALENTE Y JUVENIL

El Opel Combo Life conserva su carácter alemán dentro del grupo PSA, pero ahora aporta frescura y sobre todo versatilidad para su uso por jóvenes y familias numerosas.



ADAPTADO A TODAS LAS NECESIDADES

Además de conectividad, el Combo Life ofrece facilidades para los practicantes de deportes de naturaleza o para las familias numerosas, con numerosos huecos portaobjetos y fácil acceso a su maletero.



EMBLEMA INDUSTRIAL DE GALICIA

EL 10 DE ABRIL DE 1958 SE FABRICABA EN EL PUERTO DE VIGO LA PRIMERA FURGONETA CITROËN AZU, A LA ESPERA DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA FÁBRICA DE BALAIÇOS. HOY EL CENTRO PSA DE VIGO CUMPLE 60 AÑOS DE HISTORIA.

Por **Juan Torrón**

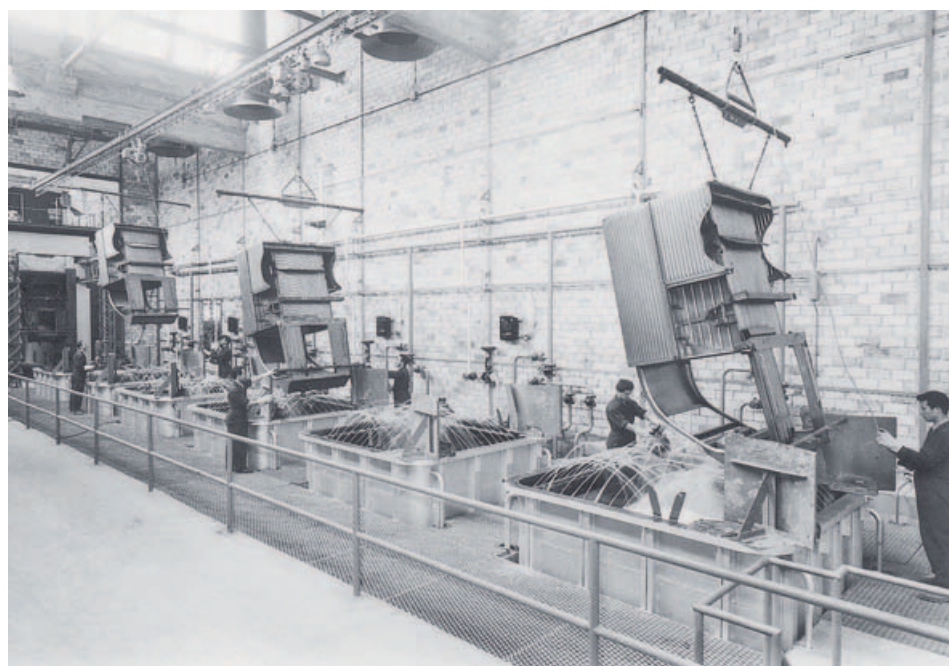
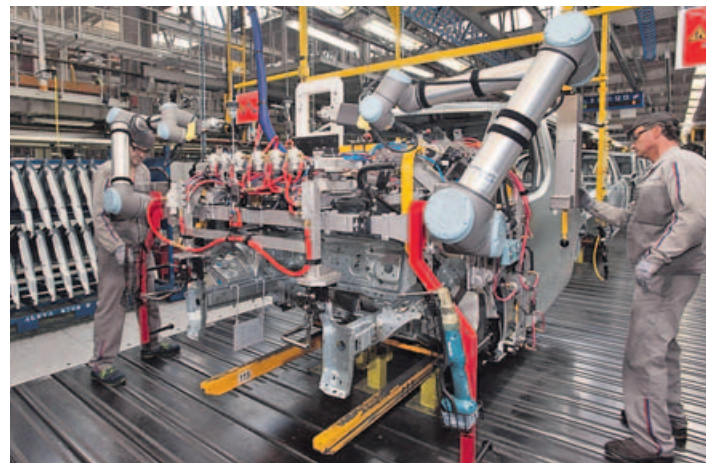
Pocos podían presagiar entonces la importancia que la planta de Vigo iba a tener en el marco internacional de la industria del automóvil. Los 60 años se cumplen justo en un año en el que las furgonetas o mejor llamados vehículos industriales recogen el testigo de aquella primera AZU con el importante proyecto K9. Con la fabricación de los modelos Rifter, Berlingo y Combo, la planta viguesa continúa con la saga de vehículos comerciales *made in Galicia*. Y es que antes se fabricaron modelos como la furgoneta 2 CV, el AYU, la C15 y los anteriores Berlingo y Partner. Sin olvidarnos de los turismos y de ese ZX que en 1991 supuso uno de los grandes lanzamientos de la fábrica, ya que se incrementó la producción anual en 100.000 unidades en solo dos años. A punto de entrar en el año 2000, Vigo empezó a producir el Citroën Xsara Picasso, un vehículo que marcó un antes y un después en el diseño de monovolúmenes compactos. En esas fechas la plantilla se incrementó hasta los 10.000 empleados.

En esos años la producción se situó en los 350.000 vehículos, situando la planta como la segunda más importante del Grupo PSA, pero siendo una importante referencia en materias de competitividad, tecnolo-

gía, calidad y sobre todo en la capacidad de adaptación, tanto del espacio como del personal.

La crisis afectó a una planta que veía que debía reducir su producción y adentrarse en nuevos proyectos para mercados como Rusia, Brasil, Magreb, Turquía y Oriente Medio fabricando productos específicos como el C-Elysee y el 301. La innovación tecnológica ha sido otro de los caballos de batalla para enfrentarse al parón económico. El centro de Vigo fue pionero en la fabricación de vehículos sobre la revolucionaria plataforma modular EMP2, destinada a ser la base de los vehículos de segmentos medios y superiores de Groupe PSA. Gracias a ella se ha ganado en eficiencia, respeto al medio ambiente y comportamientos en carretera. Además, permite la incorporación de las funciones de conectividad y ayuda a la conducción más avanzadas, como las que equipan los Citroën C4 SpaceTourer y Grand C4 SpaceTourer.

La adjudicación de la producción de nuevos modelos como los vehículos comerciales K9 o el SUV compacto V20 es una muestra de la competitividad de la fábrica y augura un futuro brillante que repercutirá en la ciudad. Groupe PSA apuesta por el crecimiento de un sector automovilístico basado en la innovación y la economía del conocimiento.



INDUSTRIA 4.0
Para la próxima década, el Centro PSA apuesta por integrar plenamente en sus procesos los nuevos conceptos de digitalización y las últimas tecnologías, como la modelización 3D, la simulación de flujo y de línea de producción, la gestión del Big Data o la conectividad.

NUEVO PEUGEOT RIFTER

EL DÍA ES TUYO



PEUGEOT i-Cockpit®

ULTRAMODULABLE

TECHO Zenith®

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

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

El nuevo Peugeot Rifter presenta un estilo elegante y poderoso. Su interior, moderno y tecnológico, sus motores innovadores y su nueva caja de cambios automática de 8 marchas te invitan a vivir una experiencia totalmente nueva. Con Peugeot i-Cockpit®, descubre una conducción más ágil e instintiva gracias al volante compacto, al Head-Up Display y a la gran pantalla táctil de 20,32 cm (8"). Siente el control en la carretera y disfruta del Advanced Grip Control para una motricidad mejorada. Gracias a la navegación 3D conectada, la función Mirror Screen, los servicios Peugeot Connect y la recarga de móviles por inducción, el nuevo Peugeot Rifter goza de una gran conectividad. Y para disfrutar de una conducción más segura, déjate acompañar por las ayudas a la conducción de última generación.

Nuevo Peugeot Rifter: Consumo mixto (L/100 km) desde 4,1 hasta 5,7. Emisiones de CO₂ (g/km) desde 109 hasta 131.

ADN EUROPEO Y YA CON HÍBRIDO

EL TUCSON ES EL MODELO DE HYUNDAI MÁS VENDIDO EN EUROPA, ADEMÁS DE HABER SIDO DISEÑADO Y ESTAR FABRICADO EN ESTE CONTINENTE. EL AÑO PASADO SE VENDIERON EN TODO EL MUNDO 600.000 UNIDADES Y AHORA RECIBE IMPORTANTES NOVEDADES, COMO LA HIBRIDACIÓN LIGERA EN DIÉSEL, PARA SEGUIR COMPTIENDO EN EL SEGMENTO DE LOS SUV COMPACTOS. SU PRECIO PARTE DE LOS 25.415 EUROS Y YA ESTÁ EN LOS CONCESIONARIOS.

Por **Juan Ares**

El Tucson ha sido uno de los SUV compactos mejor aceptados en España desde su aparición en el 2004, primero como ix35 y después con su actual nombre. Ahora, para mantener el tirón ante los nuevos modelos de este popular segmento que siguen llegando al mercado español, el modelo de Hyundai recibe mejoras a nivel estético, de equipamiento interior y también de motorizaciones, con la llegada de una hibridación ligera de 48 voltios.

A simple vista, lo que más llama la atención es su parrilla de cascada, que le da más fuerza a su frontal, y sus nuevas ópticas Full LED, que poco a poco se convierten en un estándar en este segmento.

Pero también han cambiado sus parachoques, ópticas traseras, doble salida de escape, portón, llantas con gamas entre 16 y 19 pulgadas y once nuevos colores.

En el interior mejora el salpicadero, con nuevos plásticos blandos, asientos calefactados y una pantalla flotante que se ofrece en tres tamaños. Han mejorado también los asientos, de corte más deportivo y calefactados, mientras el espacio del maletero es muy generoso con 513 litros de capacidad.

MOTOR HÍBRIDO

Por primera vez Hyundai presenta un motor Mild Hybrid de 48 voltios, uniéndose a otras marcas que ya emplean esta tecnología de hibridación ligera. Se trata del motor diésel de 2.0 litros y 185 caballos que gracias a la tecnología de 48 voltios consigue mejoras de hasta un 7 % en consumos y emisiones. Va unido además a una caja de cambios auto-



ÓPTICAS FULL LED

Empiezan a ser un estándar en la categoría de los SUV compactos.

mática de ocho velocidades.

Pero la oferta de motores diésel va más allá con una motorización 1.6 CRDi que se ofrece con dos potencias, de 115 y 136 caballos, esta última con caja de cambios automática de doble embrague y siete velocidades.

En gasolina la oferta de motores del Tucson abarca los motores 1.6 GDi y TGD, este con turbo y 4X4, con 132 y 177 caballos, respectivamente.

Por supuesto el Tucson ya incorpora las tecnologías de seguridad vigentes en este segmento como son la frenada de emergencia, el detector de fatiga, el mantenimiento de carril, reconocimiento de señales, control de crucero adaptativo o la cámara de 360 grados.

Los precios parten de los 25.415 euros de la versión 1.6 GDi de 131 caballos y llegan a los 43.115 del 2.0 CRDi Mild Hybrid de 185 caballos. Ya está en los concesionarios.





UN INTERIOR MÁS ELEGANTE

El tablero del automóvil viene ahora presidido por una pantalla flotante en la parte central superior, y además han mejorado los materiales y el diseño de elementos interiores como son los asientos.



DINAMISMO EN ASFALTO Y «OFF ROAD»

El Tucson se maneja bien por ciudad, pero también por carretera y en caminos «off road», sobre todo en las versiones 4x4. La gama de motores más potentes y cajas de cambios contribuyen a conseguir sensaciones a su volante.



ESPACIOSO

El Tucson mide 4,48 metros de longitud y su maletero se puede adaptar de los 513 litros en la posición normal de los asientos a los 1.503 con los traseros plegados, una operación fácil que se hace en apenas unos segundos.



EL REGRESO AL FUTURO DEL GRAN 500

EL 500X, DE FORMATO GRANDE Y CON POTENCIALIDADES DE SUV EN LA GAMA ITALIANA, SUFRE AHORA UNA REMODELACIÓN QUE AFECTA MÁS A SU EQUIPAMIENTO Y MOTORES QUE A SU ESTÉTICA, DONDE LO MÁS NOTABLE ES LA LLEGADA DE LOS FAROS FULL LED. ESTE MODELO YA ESTÁ A LA VENTA Y DURANTE ESTE MES SU PRECIO PARTIRÁ DE LOS 11.900 EUROS.

Por **Juan Ares**

De todas las versiones del 500 es esta, dotada de carrocería alta y 4,27 metros de longitud, la más versátil. Fiat continúa con su línea estilística tradicional, a la que ahora añade la mejora de luces tanto delante como detrás con pilotos también de LED.

Decíamos que esta versión X es la variante SUV de la gama, que tiene tres acabados, uno Urban y otros dos Cross y City Cross, con estética todocamino con protectores de bajos en el frontal. Estas versiones permiten escoger además tracción integral solo con el motor diésel Multijet de 150 caballos, mientras el resto de la gama son tracción delantera.

Donde se nota más diferencia es en el interior, con un puesto de conducción renovado en el que destaca el display central del cuadro de instrumentos que ofrece diferentes informaciones que se eligen desde teclas del volante. En el centro de la consola una pantalla táctil de 7 pulgadas permite acceder al sistema Uconnect, donde se pueden enlazar los móviles



con Android Auto y Apple Car Play.

En la lucha que mantienen todos los fabricantes por optimizar sus motores de combustión, Fiat acaba de incorporar una nueva generación de motores de gasolina denominados FireFly. El 500X incluye un propulsor de 1 litro, de tres cilindros con 120 caballos, y otro de 1.3 litros con 150 caballos; ambos llevan una caja automática de doble embrague. Son nuevos motores, de aluminio, muy ligeros, que tienen mejores consumos y emisiones. La oferta de gasolina la completa un más antiguo 1.6 de 110 caballos.

En diésel las opciones son los Multijet II Turbo de 1.3, 1.6 y 2.0 litros, con 95, 120 y 150 caballos, respectivamente, este último con cambio automático de nueve velocidades como opción.

SISTEMAS DE ASISTENCIA

Donde ha mejorado mucho el Fiat 500X es con los sistemas de asistencia a la conducción que incorpora. Utilidades como el reconocimiento de señales de tráfico, el avisador de velocidad respecto a esas señales, el aviso del cambio de carril, el control de crucero adaptativo, el freno de emergencia, los faros automáticos o el detector de tráfico cruzado posterior ayudan al conductor en las maniobras en carretera o en ciudad.

No faltan tampoco los sensores de lluvia que activan el limpiaparabrisas o de luces, ni la cámara de visión trasera, que facilita las maniobras marcha atrás y el aparcamiento. También es práctico el sistema de entrada y arranque sin llave.

Los compradores del nuevo Fiat 500 X disponen de paquetes de financiación combinados con seguros y soluciones de *leasing* con cuotas mensuales asequibles, incluso ligadas al número de kilómetros que se hagan con el coche.

El 500X ya compite en el segmento de los urbanos con más fuerza.



PERSONALIZABLE Y MÁS EQUIPADO

Las mejoras en el 500X van desde las luces hasta el tablero de instrumentos o la pantalla central con el sistema Uconnect disponible. Pero conserva además la frescura de su diseño y la versatilidad, con un espacio interior amplio y un maletero de 350 litros de capacidad.





XOÁN A. SOLER

LOS VULNERABLES, LA PARTE MÁS DÉBIL DE LA CARRETERA

PEATONES, CICLISTAS Y MOTORISTAS. SON LOS USUARIOS VULNERABLES, LOS MÁS FRÁGILES. SUS ACCIDENTES SUELEN TERMINAR CON GRAVES LESIONES. ES HORA DE DEDICARLES ATENCIÓN PORQUE SU SINIESTRALIDAD ESTÁ AUMENTANDO AÑO TRAS AÑO.

Por **José Manuel Pan**

La Organización Mundial de la Salud (OMS) los define como colectivos vulnerables. Son la parte más débil, la que siempre sale perdiendo en el conflicto diario de la carretera. Son, por este orden, los peatones, los ciclistas y los motoristas. Un informe de la Fundación Línea Directa realizado en colaboración con el Centro Zaragoza se refiere a ellos como los protagonistas de «la tragedia silenciosa» de la seguridad vial cuando revela el dato de que en los últimos diez años han muerto en España casi 10.000 de esos usuarios vulnerables y 500.000 sufrieron distintas lesiones. En esos diez años hubo medio millón de accidentes que tuvieron como víctimas a esos colectivos, y 13.000 se produjeron en Galicia. El propio director general de Tráfico, Pere Navarro, ya alertó sobre la necesidad de proteger a

estos usuarios cuando dio a conocer las cifras de la siniestralidad del año pasado. «Cada año va bajando el porcentaje de los fallecidos sobre cuatro ruedas y va ascendiendo el de los colectivos vulnerables, por lo que hay que prestar especial atención a estos usuarios», afirmó Navarro. El año pasado murieron en las carreteras españolas 351 peatones, 78 ciclistas y 359 motoristas, que vienen a representar el 46 % del total de los fallecidos en accidentes de tráfico durante el 2017.

SIN PROTECCIÓN

Los usuarios vulnerables de la carretera son aquellos que no disponen de un escudo protector, es decir, que es su propio cuerpo el que recibe todo el impacto en caso de accidente. En Galicia, más de la mitad de los vulnerables que sufrieron siniestros en los últimos diez años eran motoristas; el 38 % eran peatones, y el 8 %, ciclistas. El informe de la Fundación



No tienen un escudo protector. Es su cuerpo el que recibe todo el impacto

Línea Directa destaca además que el repunte en la siniestralidad registrado en el conjunto de España durante los últimos años afectó en mayor medida a esos usuarios, fundamentalmente por su fragilidad en la carretera.

ASÍ SON SUS LESIONES

Para realizar el informe se analizaron 500 reconstrucciones periciales de accidentes muy graves en los que se vieron implicados usuarios vulnerables. El estudio indicó que los peatones atropellados sufren lesiones principalmente en la cabeza y en las piernas que les suelen causar importantes traumatismos craneoencefálicos y fracturas muy graves. Las heridas de los ciclistas se concentran también en piernas y cabeza, con graves lesiones craneales. Por último, los motoristas sufren lesiones en distintas partes del cuerpo, aunque la mayoría en las extremidades inferiores, con graves fracturas de fémur, de tibia o de pelvis.

NUÉVAS FORMAS DE MOVILIDAD

El repunte de la accidentalidad de estos colectivos se produce justo cuando surgen nuevas formas de movilidad personal, frágiles y muy vulnerables, como el patinete eléctrico.

GAMA LEXUS 100% HÍBRIDO

Tecnología híbrida autorrecargable



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.lexusauto.es/lacoruna

 **LEXUS**
EXPERIENCE AMAZING

ES EL GIGANTE DE LOS ELECTRODOMÉSTICOS EN EL REINO UNIDO, PERO AHORA DYSON DA UN PASO MÁS ALLÁ Y QUIERE CREAR SU PROPIO COCHE ELÉCTRICO. SU DUEÑO, EL INGENIERO JAMES DYSON, APUESTA FUERTE POR ELLO CON UN PRESUPUESTO DE 2.000 MILLONES DE LIBRAS (2.300 MILLONES DE EUROS). FAMOSO POR SUS ASPIRADORAS, SECADORES DE PELO Y DE MANOS, MILES DE PERSONAS TRABAJAN AHORA EN LA SEDE DE DYSON EN LA PEQUEÑA CIUDAD INGLESA DE WILTSHIRE, PARA DISEÑAR LOS MEJORES MOTORES Y BATERÍAS ELÉCTRICOS DE TODO EL PLANETA.



Internet se ha llenado de bocetos de cómo sería el coche eléctrico de James Dyson, basados en el diseño de sus aspiradoras y otros productos.



DYSON: DEL ASPIRADOR SIN BOLSA AL COCHE ELÉCTRICO

Por **Rita Álvarez Tudela**

La idea de conseguir este reto es como caminar sobre el filo de un cuchillo, pero me parece emocionante y estimulante», reconoce James Dyson, hijo de un profesor de Norfolk que convirtió lo que era una empresa emergente, allá por el año 1993, en un negocio global valorado en casi 10.000 millones de libras. Para este inventor, el hecho de que ellos nunca hayan hecho un coche eléctrico hasta ahora es una ventaja: «Si intentas hacer algo radical y diferente es una buena idea no tener experiencia, sino ser ingenuo e inquisitivo».

El futuro automóvil es un auténtico misterio, pero tiene claro que no será completamente autónomo y que tendrá conductor, pues cree que a la gente le gusta conducir, es absolu-

tamente aburrido si estás sentado y no lo estás haciendo, y además, cree que es «increíblemente peligroso» no tener el control.

Muchos comparan la aventura en los coches eléctricos con la de Elon Musk en Tesla en Estados Unidos, pero Dyson no quiere ser visto como otro multimillonario tecnológico polémico. «Espero hacerlo de manera muy diferente a Tesla a todo tipo de niveles. Mi enfoque es el tecnológico», explicó, pues puntualiza que está arriesgando su propio dinero, no el de los accionistas.

Dyson está convencido de que los coches eléctricos se volverán omnipresentes en un futuro cercano y que todas las personas terminarán teniendo uno. Su plan es tener el primero en el 2020 y poder ponerlos a la venta al año siguiente. Para lograrlo,

apunta a que sabe perfectamente «lo que tenemos que hacer». Da pocos datos sobre el momento del proceso en el que se encuentra, pero reconoce que está «desarrollando un nuevo tipo de batería: más segura, más rápida de cargar y capaz de impulsar vehículos por más tiempo».

El lugar en el que diseña los prototipos y los prueba no puede ser más especial. Una antigua base aérea de la Segunda Guerra Mundial. En ella no falta una pista para comprobar la velocidad, otra más estrecha para la conducción y viejos búnkeres cubiertos de hierba. «Elijo hacer todo yo, no tenemos consultores», admite Dyson, para dejar claro que si necesita una batería mejor encontrará a las personas adecuadas y la creará.

Todavía no está claro si Dyson hará el coche eléctrico en su totalidad en

el Reino Unido. De hecho, la compañía recibió fuertes críticas cuando trasladó la fabricación al extranjero. El propietario echa balones fuera y señala que desde entonces ha creado más y mejores trabajos de ingeniería en suelo británico.

En su opinión, el gran desafío al que se enfrenta la empresa es tener a «recién graduados», pues reconoce que nunca encuentra a los suficientes. De hecho, explica que se ha enfrentado a todos los ministros de Educación británicos recientes por este tema. En su opinión, el único que sí respondió fue Jo Johnson, pero ya no está al frente de esa cartera. Su respuesta es respaldar los estudios en su empresa y financiarlos en su totalidad. Y además, que el 40 % sean mujeres, frente al 14 % que hay en otras instituciones y empresas.

Nuevo Hyundai TUCSON

Tu recompensa.



¿Suerte en la vida? Es posible. Pero tú sabes que esa suerte te la has ganado con tu dedicación en todo y a todos. Y es que, cuanto más te esfuerzas más suerte tienes ¿a que sí? Como el Tucson: a través del trabajo y la innovación, Hyundai ha creado un SUV que aúna la **última tecnología en seguridad** y conectividad con la distinción y comodidad de un diseño interior y exterior únicos. Disfruta de su nueva **pantalla táctil** Display Audio de 7" con Apple CarPlay™ y Android Auto™. Obsérvalo todo con su monitor 360° con selector de ángulo de visión. Y siéntete seguro con su **Tracción HTrac 4x4** y los increíbles faros Bi-LED automáticos. Ah y si quieres, también tiene una **versión híbrida ligera de 48 voltios**. ¿A qué esperas? Súbete, estás de suerte, tu recompensa ha llegado.



Gama Hyundai Tucson: Emisiones CO₂ (gr/km): 123-175. Consumo mixto (l/100km): 4,7-7,7.

Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP. Modelo visualizado: Tucson Style. 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. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es



INMENSO, ROBUSTO Y REFINADO

NISSAN FABRICÓ SU PRIMER PICK-UP EN 1935, HACE MÁS DE 80 AÑOS. EL NAVARA ES UN VEHÍCULO IMPONENTE QUE SE MUEVE CON SOLTURA GRACIAS A SU MOTOR BITURBO DE 190 CABALLOS Y CON MUY BUENAS APTITUDES OFF-ROAD. EN LA VERSIÓN DOBLE CABINA TIENE UNA SUSPENSIÓN QUE SE TRAGA TODOS LOS BACHES Y UN EQUIPAMIENTO Y CONFORT ELEVADOS. ES UNO DE LOS VEHÍCULOS MÁS FUERTES QUE HEMOS PROBADO Y AL QUE PUEDE DÁRSELE PERFECTAMENTE UN USO FAMILIAR, ADEMÁS DE SER UNA EXCELENTE HERRAMIENTA DE TRABAJO.

Por **Javier Armesto**

El NP300 Navara se comercializa en dos versiones: King Cab, con una mayor capacidad de carga a costa de sacrificar espacio y comodidad para los pasajeros, y Doble Cabina, que es el modelo que hoy traemos aquí. En ella, las plazas traseras son estándar pero tampoco excesivamente amplias, porque el protagonismo absoluto de este modelo se lo lleva la caja de carga. Mide 1,7 por 1,5 metros, tiene casi medio metro de altura y soporta más de mil kilos de peso.

Para cerrar la caja existen varias opciones: una lona enrollable, una cubierta deslizante tipo persiana y otra que se abate hacia arriba sobre unos hidráulicos. También se puede equipar con una capota dura que incluye ventanas practicables.

El aspecto exterior del Navara es muy musculoso, con grandes grupos ópticos y numerosos cromados en la parrilla, la defensa trasera, los antiniebla y los retrovisores exteriores. Las plataformas laterales ayudan a subirse al vehículo, que está sobreelevado, para superar todo tipo de obstáculos: no hay más que ver la distancia



Fuera del asfalto su capacidad es muy buena, con ángulos de ataque y salida amplios, altura al suelo de 23 centímetros en el eje trasero y una profundidad de vadeo de 60 centímetros



DESDE 26.000 EUROS

La gama de motorizaciones parte de 163 caballos. Todas tienen garantía de 5 años o 160.000 kilómetros. El confort interior es elevado.



CAJA DE CARGA

Lleva de serie un sistema de sujeción con fijaciones móviles que van sobre raíles. Hay revestimientos y varias cubiertas opcionales.

entre el neumático y los pasos de rueda para darse cuenta del recorrido de la suspensión.

El interior recuerda al Nissan Qashqai o al X-Trail. La posición es muy cómoda, con unos asientos anchos y confortables, aunque podían sujetar algo más lateralmente. El acabado es robusto pero con detalles de confort como el volante en piel y con mandos incorporados o los espejos de cortesía iluminados.

MOTOR

El Navara que hemos conducido tiene un motor diésel de 2,3 litros con doble turbo, 190 caballos y cambio automático de 7 velocidades. Arrastra una masa de más de dos toneladas, así que no es una bala, pero el empuje está garantizado en cuanto hundimos el pie en el acelerador. Tiene una agilidad sorprendente para un vehículo de estas dimensiones y solo hay que tener cuidado porque la frenada, que es algo esponjosa, se alarga si vamos lanzados. La velocidad máxima son 180 kilómetros por hora.

Lo mejor es la suspensión trasera Multilink, que amortigua de forma excelente cualquier irregularidad

que pisemos. En combinación con el bastidor de sección cerrada hace que el Navara tenga un comportamiento dinámico muy bueno en cualquier situación. Está correctamente insonorizado y no escuchamos ruidos de muelles de ningún tipo. El consumo medio son 6,9 litros a los 100 y lleva depósito de AdBlue para reducir emisiones.

Fuera del asfalto su capacidad es muy buena, con unos ángulos de ataque y salida amplios, una altura al suelo de 23 centímetros en el eje trasero y una profundidad de vadeo de 60 centímetros. Mediante una rueda podemos elegir circular con dos ruedas motrices; el modo 4x4 automático, en el que el coche gestiona cada rueda en función de la adherencia; y 4x4 corto, para conducción extrema sobre arena, nieve o barro.

Nuestra unidad de prueba, cedida por el concesionario Anta Motor, era la versión N-Connecta, que incluye apertura y arranque sin llave, climatizador bizona, cámara de aparcamiento con visión de 360 grados, frenada de emergencia, navegador y pantalla táctil de 7 pulgadas que se sincroniza con nuestro smartphone. También incorpora llantas de 18 pulgadas.



CONTROL DE DESCENSO DE PENDIENTES

Mantiene una velocidad y frenada constantes (sin tocar el pedal del acelerador ni el del freno) para bajar las cuestas con seguridad por empinadas que sean. El Navara se mueve muy bien en el campo.

Por **Juan Torrón**

HISTÓRICOS DE SEAT

Un 124 Especial B para la embajadora de la marca, María Castro

Seat abrió las puertas de su museo y rescató para la boda de la actriz gallega María Castro, con José Manuel Villaba, un coche muy especial, el Seat 124 Especial B. El fabricante español englobado en el grupo Volkswagen

quiso aprovechar esta ocasión para compartir con su embajadora de marca este día tan especial. María lo utilizó por las calles del Parador de Baiona y disfrutó en el asiento de atrás con su ya marido de las virtudes de los

coches de antaño. Un día antes, la actriz aprovechó su estancia en Baiona para realizar una plantación de 100 árboles junto con los vecinos afectados por los incendios en la zona de la Virgen de la Roca.



AUGASA MAZDA

Visita del presidente de la marca

El presidente de Mazda España, José María Terol, visitó las instalaciones de Augasa, en donde fue recibido por su gerente, Moncho Vilaso. En su visita destacó los 25 años que la concesión cumple el próximo mes de enero, así como la implicación de todo su personal en la marca japonesa. Terol también tuvo palabras de agradecimiento para destacar la penetración de Mazda en la ciudad de Vigo, ya que el concesionario ha logrado duplicar los buenos resultados que ya cosecha Mazda en el mercado español. Augasa abrió sus puertas en 1994.



SPORTPASIÓN

Dani Pedrosa prueba el airbag de Alpinestars

El piloto español de Moto GP visitó las instalaciones de Sportpasión para presentar los últimos productos de la marca de ropa de moto Alpinestars. Dani Pedrosa habló y demostró cómo funcionan las nuevas prendas en materia de seguridad, al incorporar los airbags que actúan al instante en caso de accidente. El piloto del equipo Honda Repsol no desveló sus planes de futuro, aunque sí dijo que le gustaría seguir vinculado totalmente al mundo de las motos haciendo un pequeño guiño a la labor de mánager, aunque todo apunta como piloto de pruebas de KTM.

CENTRO PORSCHE A CORUÑA

Concurso fotográfico A Coruña y mi coche

Carlos Blanco, director gerente del Centro Porsche A Coruña, presentó este primer concurso de fotografía. Una experiencia pionera en el sector que pretende unir la ciudad de A Coruña con el mundo de la automoción. Fotógrafos aficionados y profesionales podrán expresar con sus instantáneas la experiencia de conducir un coche, sea de la marca que sea, por el entorno de la ciudad, buscando la fotografía más atractiva. Si convencer al jurado, formado por siete profesionales, podrán optar a disfrutar de un curso de conducción Porsche.



AUTOVIASA OPEL

30 años al servicio de la marca alemana

De la mano de Jose Gregores, Autoviasa se fundó hace treinta años en la carretera de la autovía Vigo-Baiona, de ahí su nombre. Hoy, y tras cambiar su ubicación a la plaza de España en 1999, Autoviasa es toda una referencia en la representación de la marca alemana Opel. En estos años han atendido a más de 47.000 clientes, ha sido premiado con el galardón de taller oro en más de nueve ocasiones y reconocido por la marca en numerosas ocasiones. Hoy Gregores y todo su equipo afrontan con gran interés esta nueva etapa de Opel, ya integrada en el Grupo francés PSA.

FOTO: M. MORALES

CONDUCE EL ÚNICO
MINI COOPER S DEL
CAMPEONATO GALLEGO.
PABLO ÁLVAREZ SIEMPRE
ECHÓ DE MENOS EL
QUE FUERA EL PRIMER
COCHE DE SU VIDA, POR
ESO CUANDO ADQUIRIÓ
UNO PARA RESTAURAR
HACE CINCO AÑOS
QUISO UNIR LA PASIÓN
POR ESTE VEHÍCULO
CON LA DE SER PILOTO
DE RALIS. LO LOGRÓ, Y
AHORA SU EQUIPO ES
YA UN CLÁSICO DE LAS
PRUEBAS GALLEGAS,
CON FRECUENTES
SALIDAS NACIONALES
E INTERNACIONALES.
ALLÁ POR DONDE PASA,
EL ESPECTÁCULO ESTÁ
ASEGURADO. ¿QUIÉN
PUEDE RESISTIRSE A UN
COCHE DEL AÑO 71?



EL MINI QUE ARRASA EN LOS RALIS

PILOTO Y COPILOTO

Pablo Álvarez
y José A. Varela
compiten dentro
del Grupo 5 en
Galicia y del
Grupo 2 en el
resto de España.
También han
corrido en
Portugal, donde
los coches
clásicos como su
Mini tienen un
éxito tremendo.
En noviembre
volverán al país
vecino.





Texto **Carlos Pereiro**
Fotos **Marcos Míguez**

Si hay algo que Pablo Álvarez no puede ocultar al resto del mundo es su pasión por el mundo del motor. Más aún, si en la ecuación incluimos el legendario modelo Mini Cooper. Su relación con él es especial. Fue el primer coche que condujo con el permiso y el carné en la cartera. «Originalmente pertenecía a mi padre y luego pasó a mí. Lo vendimos pero siempre me quedó esa espinita ahí clavada, hasta que en el 2013 compramos uno, lo restauramos y lo preparamos para ralis», dice.

Así, hace ahora cinco años Pablo aunó su amor por el automovilismo con el de un modelo que tenía algo especial. Dos pájaros de un tiro. Comenzó a inscribirse en diferentes

pruebas de regularidad, siendo la de Lalín la primera. Luego Asturias, Portugal... Y hace apenas unos días, el Rallye A Coruña, con un trazado que el piloto conoce bien al haber sido durante años un colaborador habitual para su organización y funcionamiento.

De acuerdo, es obvio que el Austin Mini Cooper S de Pablo y Jose A. Varela, su copiloto, no puede competir de tú a tú con un Fiesta R5 o un Mitsubishi EVO IX, al menos sobre el propio asfalto y los tiempos que en él se logran. Fuera de él, ya es otro cantar. No todo va a ser velocidad. Ser el único Mini del campeonato gallego tiene sus propias ventajas y una es, sin duda, la gran popularidad de la que el coche goza entre los aficionados. Ahí, el Mini de Pablo y José es un campeón indiscutible.

«Es un coche espectacular», ríe Pablo. «Es muy fácil derrapar con él. Puedes ponerlo muy rápido al límite. Posee una estética preciosa», añade. Esto último no es una exageración. El piloto coruñés recuerda una anécdota sucedida durante el Rallye de Narón, en el que compartía asistencia con Jorge Pérez y su Clio R3. Allí la sorpresa le invadió al comprobar cómo se había generado de la nada una cola enorme para poder fotografiar su coche clásico. Los mecánicos de Pérez reían y comentaban la jugada.

«Para los niños es la leche. Flipan al ver un coche tan pequeño». La realidad es que si uno lo ve en persona puede parecer casi un juguete en comparación con los vehículos de hoy en día. Es del año 71. Muchas cosas han cambiado, pero la esencia ha conseguido conservarla, y de qué manera. «Pesa unos 700 kilos, tiene una relación peso/potencia muy buena. No posee una velocidad punta bestial, ni siquiera es capaz de frenar más que una Vespa. El disco de freno es poco más grande que un cedé».

Todo esto no es baladía. La conducción del Mini se convierte en un reto en sí mismo dada sus características únicas. La mayoría de los pilotos probablemente acabarían en la cuneta si trataran de salirse un poco de la norma. «Es muy peculiar a la hora de ser pilotado. Ya parte de una posición extrañísima, con el volante casi en el centro. Los pedales también los notarás cambiados».

Esa habilidad al volante ha quedado demostrada en más de una ocasión. Las marcas que maneja el Mini de Pablo son contundentes, llegando a figurar entre los primeros clasificados de su categoría reiteradas veces. Compite dentro del grupo cinco en Galicia, y dentro del dos en España. ¿Un objetivo? Lograr colocarse en ese podio siempre que se pueda.

Por supuesto, todo aquel aficionado o curioso ya entrado en años se acerca a Pablo para poder contarle alguna historia sobre el Mini que tuvo en su día, tales como aquella noche en la que hasta ocho jóvenes se subían en uno para poder ir a la discoteca de turno o al campo de la fiesta vecino. En Portugal, país al que es regularmente invitado a participar, la pasión por los modelos clásicos roza el tremendismo. «Tienen un respeto por ellos bestial. En noviembre corre-

« **Con 700 kilos, la relación peso/potencia es buena, pero no frena más que una Vespa**

remos de nuevo», cuenta.

Además de José A. Varela como copiloto, Pablo cuenta con la inestimable ayuda de Santiago Freire y César Santos, sus mecánicos. Todo queda en casa, pues los medios de que disponen son limitados, pero las ganas y la constancia suplen lo que sea. «No somos profesionales, más bien somos fanáticos del Mini», bromea el piloto. Aunque sus compañeros ya se lo han comentado en más de una ocasión, que la mano se le echa porque conduce este coche en concreto, el día que cambie de modelo tendrán que dejar de estar a su lado.

Conviene recordarlo. La competición automovilística es cara, por eso Pablo y su equipo tratan de tomarlo como una aventura entre piezas y asfalto. Entre montajes y desmontajes. La gracia está en pasarlo bien, en convertir esas horas de taller en dos jornadas de derrapes y espectáculo. Contar y escuchar anécdotas del pasado mientras surgen otras nuevas.



EL PONTIAC FANTASMA

FUE EL PRIMER COCHE COMPLETO TRANSPARENTE DEL MUNDO. LA UTILIZACIÓN DE PLEXIGLÁS PERMITIÓ CONSTRUIR UN VEHÍCULO ÚNICO Y SOLO PARA SER EXHIBIDO EN EL SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE NUEVA YORK DE 1939. FUE UN ÉXITO NO SOLO POR PERMITIR VER LAS ENTRAÑAS DEL COCHE, SINO POR OFRECER UN ASPECTO CASI FANTASMAGÓRICO GRACIAS A LA UTILIZACIÓN DE COLORES BLANCOS, COBRES O CROMADOS EN SU INTERIOR. DESDE ENTONCES FORMA PARTE DE LA HISTORIA DEL AUTOMÓVIL

Por **Óscar Ayerra**

General Motors se gastó en aquel momento 25.000 dólares para construir este Pontiac, una cifra astronómica teniendo en cuenta que su homónimo idéntico de chapa estaba a la venta por 1.200. Una gran apuesta que denota la confianza que las propias marcas tenían, ya en aquella época, para destacar en el gran escaparate del motor.

NUEVO MATERIAL

Este material plástico llamado polimetilmetacrilato o plexiglás surgió a principios de los años 30 de manera fortuita en la compañía química alemana Rohm & Haas mientras trabajaban con vidrios

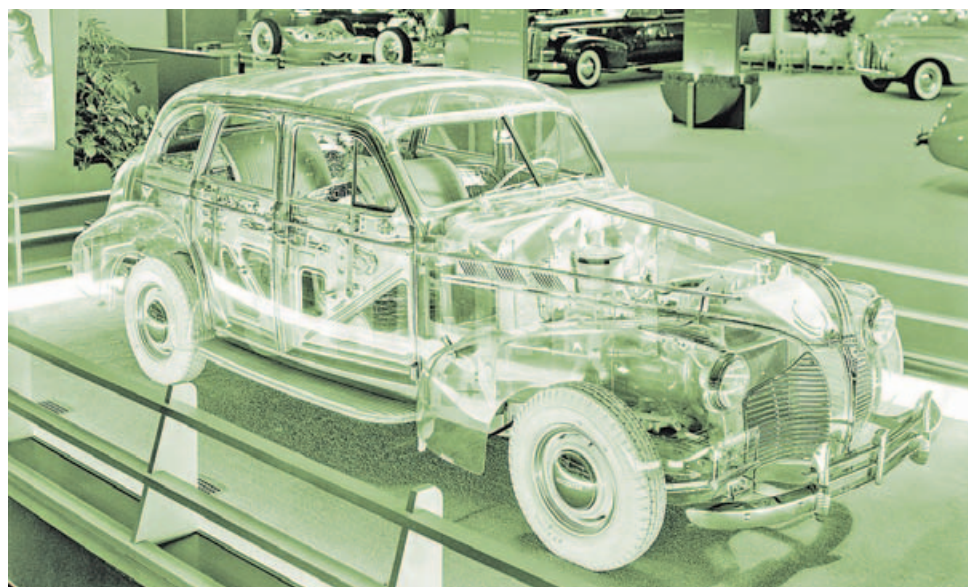
laminados de seguridad, y sus cualidades resultaron ser tan exóticas como desconocidas en aquel momento. Consistía en un material hecho de ácido acrílico, 20 veces más resistente que el vidrio a los impactos, contaba con un porcentaje de transparencia del 93 %, excelente aislante térmico y acústico, además de su casi infinita maleabilidad. En un primer momento se comenzó a utilizar en el mercado aeronáutico como sustituto de ventanas, torretas o cúpulas de ametralladoras. Un ejemplo fueron las cúpulas transparentes del famoso bombardero B25 utilizado en la Segunda Guerra Mundial.

La misma empresa alemana descubridora del plexiglás fue la encargada de



UN EXHIBICIONISTA DE CUATRO RUEDAS

La transparencia de sus formas fue un concepto innovador y sobre todo embaucador para el público que visitaba el salón, lo que se convirtió en un éxito como estrategia de venta.



reemplazar la chapa exterior de un Pontiac Deluxe Six por placas transparentes moldeadas únicamente con calor, operación que exigía un nivel de destreza alto. Para el material estructural interno se realizaron moldes de todas las partes en colores pastel y cobres para enfatizar su carácter etéreo y algo inquietante, como así lo describían algunas revistas de la época. A diferencia de muchos otros coches posteriores realizados en este material o similar, su motor de seis cilindros era completamente funcional, solo limitado por la fuerza y las tensiones a las que este material transparente se vería sometido en carretera. Por este motivo, con sus casi 80 años de vida, este auto solo ha recorrido alrededor de 200 kilómetros. Debido al éxito de atracción de público, General Motors encargó una segunda unidad para la exposición de San Francisco de 1940, pero años más tarde esta unidad fue destruida. Hoy en día solo existe el modelo de la primera versión.

DE EXPOSICIÓN EN EXPOSICIÓN

Tras el salón del automóvil, el Pontiac Ghost (fantasma), como era denominado, se embarcó en una gira promocional por todo el país que duró varios años. Muchos concesionarios tuvieron en sus escaparates, durante al menos unos días, este fantasmal auto de plexiglás como estrategia de atracción y venta. Incluso se exhibió hasta 1947 en el Smithsonian Museum de Washington. Museo en el que solo tienen cabida aquellas piezas que por su singularidad hayan contribuido a la historia americana de una u otra manera.

Una vez pasada la novedad, al final de la década de los 40, se mantuvo durante 30 años invisible en algún concesionario de la marca, salvo en una breve aparición en homenaje a la marca Pontiac en 1973. En el año 79 es comprado por el coleccionista Leo Gephart, famoso por ser uno de los pioneros como creador de subastas de coches clásicos. A principios de los 80

cambia de nuevo de manos y se mantiene en la misma familia hasta que en el 2011 sale a subasta alcanzando la cifra de 308.000 dólares, unos 250.000 euros. Una cifra aparentemente alta, ya que en su versión de chapa podría costar sobre 25.000 euros hoy en día. La historicidad de esta unidad, unida a su exclusividad —solamente existe un ejemplar—, pueden hacer que su valoración siga disparándose.

CASI TRANSPARENTE

A pesar de su edad el estado es excepcional, solo se le ha realizado alguna restauración parcial en los años 80 y solo es posible ver los años que tiene si nos acercamos a unos centímetros de su carrocería. En algunas zonas el plexiglás adolece de ciertas grietas, imposibles de recuperar si no es cambiando el panel. Lo que sorprende es que este material siga conservando sus características casi intactas en gran parte de los paneles.



Salió a subasta en 2011 y por él se pagaron más de 250.000 euros. Su historicidad y exclusividad hacen que su valoración siga subiendo

grandes diseñadores
FLAVIO MANZONI



EL FERRARI LAFERRARI

El Proyecto F150, llamado a suceder al mítico Enzo, se convertía en el 2013 en un extraordinario superdeportivo, el primero con propulsión híbrida fabricado en Maranello, y también el primero desarrollado íntegramente por su departamento de diseño.



RENOVAR LA LEYENDA

RESPONSABLE DE LA RENOVACIÓN DE FERRARI DESDE EL 2010, FLAVIO MANZONI HA SABIDO CONJUGAR LOS MÁS INNOVADORES AVANCES TECNOLÓGICOS CON LA HISTÓRICA TRADICIÓN DEL FABRICANTE, INTEGRANDO DISEÑO E INGENIERÍA PARA ACTUALIZAR EL EXCLUSIVO CARÁCTER DE SUS MODELOS.

Por **Ignacio Ferreiro González**

Simultáneamente a los éxitos de modelos híbridos en las más importantes pruebas de velocidad, que desde comienzos de esta década acreditaban las prestaciones que la combinación de motores de combustión y eléctricos pueden proporcionar, los más prestigiosos fabricantes de deportivos se lanzaban a incorporar a sus catálogos modelos con esta configuración. En el 2011 Porsche presentaba el *concept car* que finalmente se convertiría en el 918 Spyder, al año siguiente McLaren hacía lo propio con el P1, y en marzo del 2013 Ferrari se unía al grupo presentado en el Salón de Ginebra una nueva joya: el LaFerrari.

Equipado con un V12 de 6262 centímetros cúbicos en posición central, «el más potente motor atmosférico jamás usado en un Ferrari de carretera», a cuyos 800 caballos de potencia se suman los 163 proporcionados por su motor eléctrico,

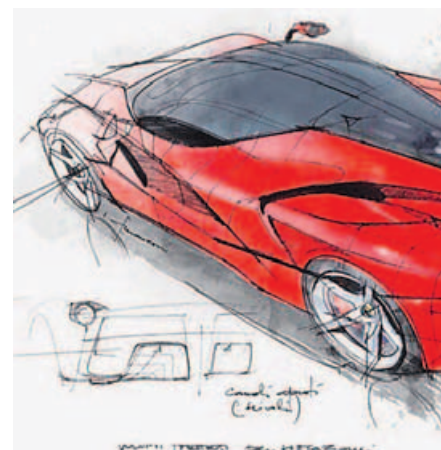
e incorporando además avances heredados de la Fórmula 1 como el HY-KERS, el exclusivo modelo, capaz de superar los 400 km/h, se anunciaba como «el vehículo de mayor rendimiento y eficiencia jamás construido en la historia de Ferrari». Con una producción limitada a 499 unidades, al modelo inicial se sumaría tres años más tarde la versión Aperta, de la que se fabricarían exclusivamente 210.

El LaFerrari no era solamente el primer híbrido de la marca, era también el primer modelo diseñado íntegramente por el departamento de Diseño del fabricante, que desde el 2010 dirigía Flavio Manzoni, cuya propuesta sería seleccionada frente a la presentada por Pininfarina.

Nacido en 1965 en la ciudad de Nuoro, en Cerdeña, Manzoni seguía los pasos de su padre, arquitecto, y cursaba estudios de arquitectura en Florencia, aunque con una especialización en diseño indus-



En el 2015 el Ferrari LaFerrari recibía en Essen el prestigioso premio Red Dot Design Award



trial que le permitiría incorporarse al Centro Stile Lancia en 1993. Dedicado inicialmente a diseñar el interior tanto de modelos de Lancia como de Maserati, en 1999 se traslada a Barcelona como director de Diseño Interior de Seat, para volver a Lancia, ya como director de Diseño, en el 2001, hasta ser nombrado Director de Diseño del Grupo Fiat en el 2004.

El Grupo Volkswagen será su siguiente destino, como director de Diseño Creativo, desde el 2006 hasta el 2010, cuando finalmente es reclutado por Ferrari para suceder a Donato Coco como director de Diseño, con el objetivo de consolidar el Centro Stile Ferrari y desarrollar la nueva identidad del fabricante de Maranello.

Desde su incorporación, Manzoni



TECNOLOGÍA Y DISEÑO

Integrar la carrocería como un «componente» que suma prestaciones al automóvil, en vez de concebirla como un mero ejercicio de estilo, es la filosofía seguida en modelos como el LaFerrari (izquierda y abajo a la izquierda), el 488GTB del 2015 (abajo, derecha) o el Portofino de 2017 (abajo, centro).



organizará el departamento de diseño de Ferrari, que pasará de ser una oficina con cuatro empleados a ocupar un edificio en el que en la actualidad trabajan más de 80 personas, y coordinará el diseño de modelos desarrollados en colaboración con Pininfarina, como F12 Berlinetta que recibía en el 2014 en premio Compasso D'oro o el California T. El LaFerrari será el primer modelo con diseño propio de la marca, al que seguirán otros como el FXX-K; el 488GTB que ganaba el premio de diseño Red Dot Best of the Best en el 2016; el GTC4 Lusso, que en el 2017 era galardonado en París como «más hermoso supercoche del año»; el Portofino, de nuevo premio Red Dot en el 2018, o la nueva serie Monza SP, inspirada en modelos clásicos de competición.



INNOVACIÓN Y TRADICIÓN

El extraordinario historial de Ferrari proporciona la inspiración para la nueva gama Icona de series limitadas basadas en modelos clásicos, inaugurada por el Monza SP1 presentado el pasado mes de septiembre. Recupera el nombre y las líneas de «barquetas» de competición fabricadas a mediados del pasado siglo, incorporando las más avanzadas evoluciones mecánicas.

SUSPENSIONES SEMIACTIVAS

Se pueden graduar en nueve posiciones. Están firmadas por WP y detectan también si vamos con pasajero o equipaje, adaptándose a cada situación.



SALTO CUALITATIVO

LA NUEVA TRIUMPH TIGER 1200, CON 141 CABALLOS, SUSPENSIONES ELECTRÓNICAS Y EL EQUIPAMIENTO MÁS COMPLETO QUE SE PUEDE LLEVAR HOY EN DÍA SOBRE DOS RUEDAS, ES LA MOTO TOTAL. HEMOS TENIDO OCASIÓN DE PROBAR LA VERSIÓN XCA, EL TOPE DE GAMA.

Por **Javier Armesto**

La Tiger 1200 es heredera directa de la Tiger Explorer, pero el salto en calidad es grande. El motor sigue a la vista, suspendido del vigoroso chasis tubular, con protecciones y cubrecarter en la parte inferior. El basculante monobrazo deja la llanta completamente a la vista y el escape en esta versión es el opcional Arrow, de titanio y fibra de carbono.

El cuadro de mandos es totalmente nuevo. Completamente digital y en color, la pantalla de 5 pulgadas cambia automáticamente del modo día al modo noche cuando se oscurece o pasamos por un túnel. Los mandos de las piñas están iluminados, algo

prácticamente inédito en una moto.

La posición es cómoda y relajada, con las piernas abrazando suavemente el enorme depósito. Yo mido 1,83 y la cúpula me cubre casi por completo en la parte más alta, si me inclino un poco ya no recibo aire en el casco. Tampoco hay rebufos en los brazos y solo la parte inferior de las piernas queda un poco desprotegida.

Para ponerla en marcha no necesitamos ninguna llave, basta con llevar un mando en el bolsillo y pulsar el botón de encendido. Se podrán llevar la moto, pero una vez apagada no podrán volver a arrancarla.

El motor tricilíndrico rinde 141 caballos, dos más que la Explorer. El sonido que emite es grave, sobre

todo al iniciar la marcha, pero cuando lo subimos de vueltas se destapa un bramido imponente. Es un motor sin fisuras, sin baches en todo su régimen, y que estira de forma progresiva pero rotunda. La única pega es que despiden un poco de calor, algo habitual en motos de esta cilindrada y potencia.

El cambio es otra de las grandes novedades. Incorpora Quick-Shifter, que permite subir de marchas sin tocar la maneta ni dejar de acelerar. Para bajar, basta también con un golpe de pedal. De todas formas, si preferimos el estilo clásico hay que decir que el embrague antirrebote es pura mantequilla y ni siquiera hace falta apretar la maneta hasta el final.

Podemos elegir hasta seis modos de

conducción, incluyendo dos *off-road* y uno que permite configurar por separado todos los parámetros relativos al mapa motor, ABS, suspensiones y control de tracción. La estabilidad en curva, incluso frenando o rectificando la trazada, es enorme. El sistema de alumbrado incluye unas luces led que se encienden por tramos en función de la inclinación.

La moto ha rebajado el peso respecto a la Explorer hasta los 248 kilos en seco, que desaparecen en cuanto nos ponemos en marcha y permiten moverla con agilidad en carreteras reviradas. El depósito es de 20 litros, quizá algo corto aunque el consumo es bastante bajo: en un recorrido mixto no superó los 6 litros a los 100.



UN EQUIPAMIENTO MUY COMPLETO

La Yamaha Tracer 900 GT cuesta 13.299 euros. Además de las maletas, incluye de serie puños calefactables, control de velocidad de cruce, faros full led y caballete. Mención especial merece la pantalla, regulable en 5 posiciones y con una aerodinámica extraordinaria que genera cero turbulencias y permite ir por autopista con mucha comodidad a velocidades elevadas.



ESTA MOTO VALE PARA TODO

LA YAMAHA TRACER 900 HA ABANDONADO EN SU VERSIÓN GT LA VOCACIÓN DE TRAIL ASFÁLTICA QUE TENÍA EN SUS INICIOS. AHORA ES UNA SPORT TOURING EN TODA REGLA, CON UNOS PANELES LATERALES QUE FUNCIONAN COMO UN SEMICARENADO, UNA PANTALLA REGULABLE MUY BIEN ESTUDIADA, ASIENTO AMPLIO Y GRANDES ASAS PARA EL PASAJERO. NO SE NECESITA MÁS.

Por **Javier Armesto**

La Tracer 900 GT mantiene el excelente chasis de aluminio original, pero se ha alargado el basculante seis centímetros para lograr una mayor distancia entre ejes, lo que favorece la estabilidad a alta velocidad. También se ha modificado el manillar, más estrecho y bajo.

El panel de instrumentos cuenta con una pantalla de 5 pulgadas totalmente digital y en color que muestra numerosa información. Se oscurece automáticamente cuando pasamos por un túnel o se hace de noche, y puede configurarse mediante una ruleta situada en la pinya derecha.

El depósito ha aumentado hasta los 18 litros, lo que garantiza una autonomía cercana a los 400 kilómetros. A nosotros nos ha dado una media de 5,1 litros a los 100 y eso que no nos hemos cortado con el puño del gas.

Las maletas rígidas vienen de serie. Tienen 22 litros cada una, por lo que no cabe un casco en ellas, para eso tendremos que montar un top-box. Se han diseñado así para no aumentar excesivamente la anchura de la moto y que pueda moverse mejor entre el tráfico. Sin ellas, la Tracer sigue teniendo una imagen muy atractiva y deportiva. Y si queremos más espacio, podemos ponerle las maletas de la Yamaha FJR.

MOTOR

El motor es un poema: un tricilíndrico que rinde 115 caballos a 10.000 revoluciones, aunque el par máximo lo obtiene a 8.500. Tiene tres modos de conducción, estándar A y B, y dos niveles del control de tracción, además de poder desconectarlo, y pueden regularse por medio de botones separados en la pinya izquierda. El sonido es profundo y contundente, sin baches en toda la curva de potencia. Es adictivo y cuando dejamos de acelerar se escucha un bonito ronroneo.

La escala de las revoluciones cambia de color según aumentan y un testigo azul se enciende para indicarnos que es el momento de subir de marcha. El cambio *quickshifter* permite hacerlo sin embragar, solo con un toque de palanca y sin dejar de acelerar. Es una gozada y para las reducciones contamos con un embrague antirrebote y una maneta que son todo suavidad.

Las suspensiones son totalmente regulables, tanto la horquilla invertida delantera, en compresión y rebote, como el amortiguador trasero, que dispone de un pomo giratorio muy accesible. El tarado es firme, al igual que el asiento, lo que hace que la moto se pegue al asfalto como una lapa y no haga ningún extraño. Curvar con ella es fabuloso porque solo pesa 215 kilos incluyendo el depósito de combustible y de aceite llenos.

Opel

GRANDLAND X



Por

199€ / mes

Entrada: 3.688,14€. 48 cuotas.
Cuota final: 11.999,67€. TAE 6,67 %

SOLO ESTE MES CON:

4 AÑOS
DE GARANTÍA Y
MANTENIMIENTO



EL FUTURO ES DE TODOS

Consumo mixto (l/100km) / Emisiones de CO₂ (g/km) – Gama Grandland X: 4,0-5,4 / 104-128.

Opel Grandland X Selective 1.2T 96kW (130cv) PVP recomendado 21.200€ en Península y Baleares. Precio 21.200€ para particulares y unidades financiadas bajo la marca Opel Financial Services a través de Banco Cetelem S.A.U. IVA, transporte incluido. Ejemplo de financiación a 48 meses. Entrada 3.688,14€. Importe solicitado 17.511,86€. Importe financiado: 18.037,22€ (incluye comisión formalización 3%: 525,36€). 47 cuotas de 199€ y 1 cuota final de 11.999,67€. TIN 5,49% TAE 6,67%. Importe Total Adeudado 21.352,67€. Precio total a plazos: 25.040,81€. Gastos de matriculación no incluidos. Sujeto a aprobación financiera. Oferta válida desde el 01/10/2018 hasta el 31/10/2018. PVP recomendado para el cliente que no financie 21.975,13€. Modelo visualizado Opel Grandland X Ultimate (con equipamiento opcional). Equipamientos opcionales disponibles según versiones y acabados. Las imágenes y la información mostradas pueden no reflejar las últimas especificaciones del fabricante, los colores pueden variar, las opciones y/o accesorios pueden aparecer a un coste adicional. Consulte condiciones de la oferta en su Concesionario Opel. Flexcare incluye ampliación de garantía durante 2 años, asistencia en carretera durante 2 años y mantenimiento anual durante 4 años; solo en la red oficial de Opel. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. Consulta condiciones en tu concesionario.