



EXTRA doz

SUPLEMENTO DE MOTOR

DOMINGO 11 DE NOVIEMBRE

DEL 2018 | Nº 281

La Voz de Galicia

EL ANTI-TESLA

HYUNDAI KONA, CON 482 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA



LA MOVILIDAD ELÉCTRICA YA NO ES COTO DE LOS BOLSILLOS MÁS PUDIENTES. A MODELOS COMO EL NISSAN LEAF O EL RENAULT ZOE SE UNE AHORA EL UTILITARIO COREANO, CON UNA DE LAS BATERÍAS CON MAYOR CAPACIDAD DEL MERCADO.

4

¿DIÉSEL O GASOLINA? Analizamos diez de los coches más vendidos en España para ver qué carburante contamina más. Los resultados son sorprendentes.

8

PRUEBAS Subaru XV, Kia Sportage, Volkswagen T-Cross, Citroën SpaceTourer, Jeep Renegade, Mercedes AMG GT Coupé, Audi A5 y Range Rover híbrido.

44

UNA BELGA EN BUÑO La historia de una de las primeras motos que circularon por Galicia, restaurada tras casi un siglo de peripecias.

Para los que se lo piensan solo una vez.



seat.es/ibiza

Nuevo **SEAT Ibiza** por 9.990€*.

Unidades limitadas.

Ahora más equipado:

- Llantas de aleación de 38 cm (15").
- Faros antiniebla.
- Radio Media System Color 16,5 cm (6,5").
- Bluetooth con audiostreaming.
- Aire acondicionado.

Start moving.



SEAT

*Sujeto a financiación.

Consumo medio combinado de 3,8 a 5,0 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 100 a 113 g/km. PVP recomendado para Península y Baleares para 1.000 unidades en stock de SEAT Ibiza 1.0 MPI 59 kW (80 cv) Reference Full Connect por 9.990 € 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 30/11/2018 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Finance, S.A. EFC según condiciones contractuales un capital mínimo de 9.500 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Imagen acabado Ibiza FR con opcionales.



la opinión de
JUAN ARES

HAY QUE BAJAR LOS HUMOS

Madrid acaba de encender sus calefacciones y en breves días, cuando cesen las lluvias y los vientos de los temporales que nos asolan, tendremos el primer episodio de contaminación en la capital. Porque está demostrado que el aumento de los niveles de CO₂ depende más de calefacciones y usos industriales que de los automóviles que circulan día a día.

Pero no vamos a salvar de su responsabilidad al automóvil y tenemos que buscar soluciones, algo en lo que, de momento, solo se han aplicado los propios fabricantes, conscientes de que hacia ellos apuntan las responsabilidades.

La nueva normativa WLTP de medición de emisiones en condiciones reales será mucho más dura con los coches, que van a ver incrementados en líneas generales sus niveles de emisión y con ello vendrán las consecuentes subidas, al menos en los impuestos que se pagan según emisiones. Habrá menos motores que queden por debajo de los 120 gramos por kilómetro de CO₂, que marcan el límite entre los que pagan y los que no. Y por eso los fabricantes siguen dedicando ingentes cantidades de dinero a mejorar sus emisiones.

Pero además están buscando las soluciones alternativas en forma de coches híbridos, bien con electricidad, bien con gas, y también con eléctricos que ya superan el listón de los 400 kilómetros de autonomía como nos ha demostrado este mismo mes la coreana Hyundai, una de las adelantadas en este tipo de vehículos.

Las que no parece que estén tan involucradas son las administraciones. Al menos no tenemos noticias de que la alcaldesa

de Madrid, o la de Barcelona estén trabajando en el tema de los parkings disuasorios en los cinturones de sus urbes, ni en la colocación de puntos de recarga para coches eléctricos. Tampoco desde la Administración central se sabe de ningún avance en esta materia, más allá de caer en el fariseísmo de señalar a los coches diésel, sin discriminar nuevos de antiguos, como los causantes de todos los males. Hay declaraciones, como la de la ministra Teresa Ribera, que cuesta creer que sean producto de la ignorancia e invitan a pensar en la mala intención o en desconocidos intereses. En algunos de los escenarios de contaminación en Madrid incluso se aplicarán reducciones de la velocidad máxima a 70 km/h. en la M30, sin tener en cuenta que reducir la velocidad no está demostrado que mejore las emisiones en un trayecto. Si se reduce la velocidad se emplean marchas más cortas que revolucionan más los motores y, además, se circula durante más tiempo en el mismo recorrido. ¿Es bueno esto para reducir emisiones?

Hay ignorancia y hay dejadez, pero algunos políticos parecen que logran réditos cada vez que apuntan y disparan al automóvil. Incluso desde la DGT un trasnochado Pere Navarro nos azuza de nuevo con sus crudas y angustiosas campañas televisivas y apunta en su última cruzada a los despistes al volante y al uso del móvil. Pero al mismo tiempo dice que va a bajar la velocidad en vías interurbanas. ¿Nadie le ha dicho a Navarro que cuando se baja la velocidad también se relaja la atención? ¿No será el momento de poner un carné por puntos aplicado a los cargos públicos y sus decisiones cuestionables?

sumario

16 CITROËN SPACETOURER Una versión «camperizada» para lanzarse a la aventura.

22 ENTREVISTA Tomás Villén, director general de Porsche Ibérica, habla para La Voz de Galicia.

42 GIORGETTO GUGGIARO El mítico diseñador y su última creación: Italdesign Brivido.

46 SALÓN DE LA MOTO DE MILÁN Un repaso a los modelos que veremos el próximo año.



JEFE DE SUPLEMENTOS
JESÚS FLORES

COORDINACIÓN «ON»
JAVIER ARMESTO

ESPECIALISTAS DEL MOTOR
JUAN TORRÓN Y JUAN ARES

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
MARÍA PEDREDA

EN ESTE NÚMERO

REDACTORES
JOSÉ MANUEL PAN, IGNACIO FERREIRO GONZÁLEZ, ÓSCAR AYERRA

¿PORQUÉ MIENTEN SOBRE EL DIÉSEL?

EL PASADO 11 DE JULIO LA MINISTRA DE TRANSICIÓN ECOLÓGICA, TERESA RIBERA, PRONUNCIÓ SU FRASE MÁS CÉLEBRE DICENDO QUE LOS DIÉSEL «TIENEN LOS DÍAS CONTADOS», DESATANDO UNA TORMENTA SOBRE LA VIABILIDAD DE ESTOS MOTORES. ¿TIENÍA RAZÓN LA MINISTRA CUANDO CULPABILIZABA A LOS DIÉSEL DE LA CONTAMINACIÓN MEDIOAMBIENTAL DE NUESTRAS CIUDADES?

Por Juan Ares

Lo primero que hay que tener en cuenta es que hay que relativizar el efecto de los gases de los automóviles en el medio ambiente. La Agencia Internacional de la Energía publicó que en el 2013 el transporte por carretera solo fue el responsable del 14 % de las emisiones de CO₂ en todo el mundo, por detrás de las industrias manufactureras y construcción (17 %), de otros tipos de transporte (18 %) y, muy especialmente, de la generación de electricidad y calor (34 %). En España, el transporte por carretera solo es responsable de un 20,5 % del total de emisiones contaminantes producidas, muy por detrás del 52,8 % producido por los sectores industrial, residencial o comercial.

Con estos datos está claro que la lucha por reducir las emisiones de CO₂ se debe centrar en otros sectores más allá del automóvil.

Pero lo que llama la atención es que la diana del ministerio se haya puesto en el diésel, cuando en la actualidad todos los coches nuevos que salen a la calle con estos motores emiten menos CO₂ que sus versiones de gasolina. La norma Euro6, que deben cumplir, les ha obligado en los últimos años a rebajar emisiones y ahora mismo son más eficaces que los de gasolina en este aspecto, tal y como reflejamos en el cuadro de este reportaje, donde comparamos las emisiones de los modelos diésel y gasolina más vendidos. En emisiones de CO₂ lo más conveniente para reducir emisiones es el empleo de motores de combustión diésel.

El exceso de CO₂, que es el dióxido de carbono, en la atmósfera provoca el efecto invernadero y con ello acelera el calentamiento global. En los últimos meses, los niveles de CO₂ han subido alarmantemente en España y a la ministra de Transición ecológica no



LAS CIUDADES Y LOS COCHES

Es conveniente reducir desplazamientos en coche por las ciudades, pero para ello es mejor hacer aparcamientos perimetrales con transportes colectivos y construir carriles para vehículos alternativos, antes que limitar el uso de coches modernos y respetuosos.

se le ocurre más solución que demonizar el motor diésel, que emite menos CO₂, favoreciendo al de gasolina, más contaminante.

Desde la patronal del automóvil en España se le ha advertido a la ministra que el único problema de los diésel es

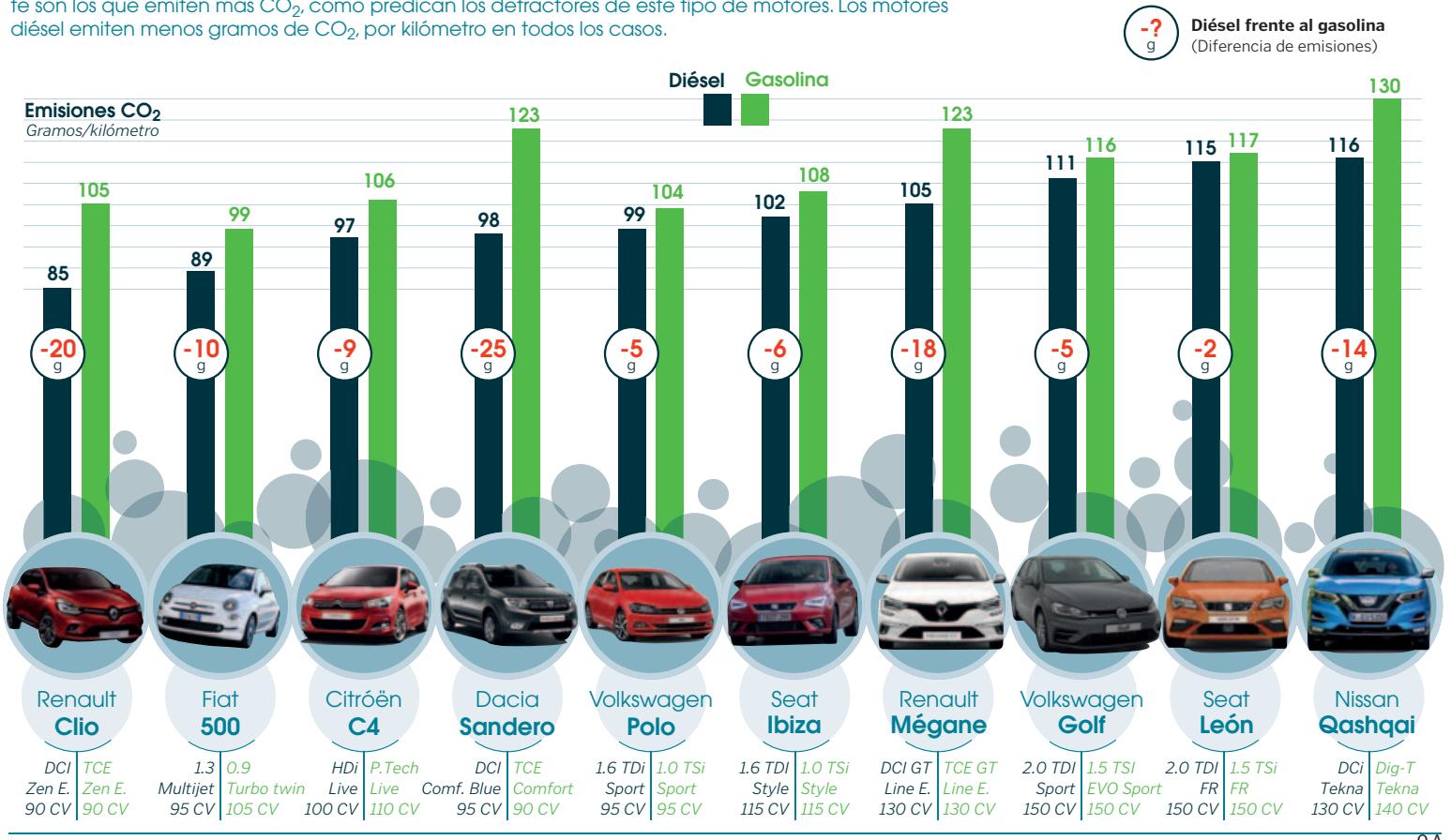
el numeroso parque antiguo de estos motores, vehículos con más de diez años de antigüedad cuyas emisiones son realmente altas al no estar sometidos a la normativa Euro6 que entró en vigor en el 2014.

Una vez demostrada la menor agre-

sividad de los diésel modernos frente a los gasolina en cuestión de CO₂, solo quedaría como pretexto para la ministra en sus tesis los otros gases que emiten los automóviles, que son los NOx (óxidos de nitrógeno y partículas sólidas), que está demostrado que

Emisiones entre los diez modelos más vendidos en España

Hemos escogido los diez modelos más vendidos en España para comparar las emisiones de sus motores diésel y gasolina con similares potencias y acabados para comprobar si los diésel realmente son los que emiten más CO₂, como predicen los detractores de este tipo de motores. Los motores diésel emiten menos gramos de CO₂ por kilómetro en todos los casos.



O.A.

tienen efectos nocivos sobre la salud de las personas, principalmente de tipo respiratorio.

Sin embargo también sobre este aspecto desde Anfac, su presidente, José Vicente de los Mozos, señala que «los vehículos diésel tienen prácticamente las mismas emisiones de NOx que uno de gasolina y ya se están aplicando los ensayos en condiciones reales de circulación. Los avances en esta tecnología se han logrado, en gran parte, gracias a la inversión de 10.000 millones de euros por parte de las compañías de automoción en España en los últimos cuatro años para adecuar sus líneas de producción a fin de integrar cuanto antes las exigencias normativas medioambientales y todas las mejoras tecnológicas».

Los modernos motores diésel equipados con filtros de partículas y catalizadores en sus escapes y en muchos casos con aditivos que se añaden a los mismos han logrado reducir drásticamente las emisiones de NOx y de partículas, casi hasta dejarlas al mismo nivel que los de gasolina.

Lo cierto es que la demonización del diésel ha provocado que los compradores de automóviles cambien sus hábitos de compra y elijan motores de

gasolina para sus nuevos vehículos, los cuales como primer efecto subirán sus niveles de CO₂, al mismo tiempo que sus consumos, siempre más altos que los diésel, y perjudicarán sus bolsillos.

La injustificable cruzada contra los diésel puede perjudicar igualmente a las fábricas españolas, que son productoras en un 80 % de vehículos dotados de este tipo de motores. Incluso, en casos como la factoría viguesa de PSA, donde su mayor producción se centra en las furgonetas, estos valores son más altos. Miles de puestos de trabajo de una industria fundamental para nuestro país se pueden ver perjudicados por decisiones poco responsables.

HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS

Muchos apuntan que los coches híbridos y eléctricos pueden ser la solución, el recambio para los denostados diésel. Pero es tan injusto demonizar los motores diésel como entronizar los híbridos y eléctricos. Los coches híbridos, fuera de entornos urbanos a escasa velocidad, trabajan prácticamente igual que los motores de gasolina convencionales. Nos referimos a consumos y por tanto emisiones. Tienen también el problema de unas cajas de cambio automáticas poco eficientes que no ayudan precisamente en sus consumos. Los datos de consumo que algunos fabricantes de híbridos exhibían hasta ahora serán difícilmente igualables con la nueva norma de medición WLTP. Ahí se descubrirá realmente la verdad de los híbridos, al menos de los que conocemos hasta ahora, en condiciones reales.

**¿Qué hacemos
rechazando
el diésel por
contaminante
mientras
compramos
pesados y poco
aerodinámicos
SUV de altos
consumos y
emisiones?**

Por su parte los eléctricos, pese a su escasa autonomía, pueden presumir de emisiones cero, es cierto, en su consumo diario. Pero solo hay que conocer la red energética primaria española, para descubrir que la recarga de las baterías de un automóvil eléctrico depende en gran medida de centrales eléctricas que generan su energía de materiales fósiles como el carbón. Al final es darle la vuelta para acabar en lo mismo. Y encima, cada batería de coche eléctrico son cuatrocientos kilos de litio, que habrá que reciclar cuando acabe su vida útil y eso es muy sucio, por no decir que si se cumplen las previsiones de crecimiento de los eléctricos no habrá litio suficiente para fabricarlos.

¿Estamos preparados para abandonar el diésel o será un error, otro más, en política medioambiental? Parece que alguien no cuenta la verdad.

PEUGEOT FUE LÍDER EN OCTUBRE

TRAS EL ATÍPICO MES DE AGOSTO EN EL QUE EL MERCADO SE VOLVIÓ LOCO ENTRE LAS OFERTAS Y AUTOMATRICULACIONES Y EL TEMOR ANTE SUBIDAS DE PRECIO, LAS MATRICULACIONES SE HAN FRENADO CAYENDO UN 6,6 % EN OCTUBRE, UN MES QUE SE LE DIO MUY BIEN A PEUGEOT.

Por Juan Ares

Parce que el mercado español aún no ha conseguido absorber los miles de turismos que se automatricularon en el mes de agosto y así vemos como en septiembre y octubre se han registrado caídas en las ventas comparadas con los mismos meses del 2017, algo que no se producía desde hace ya dos años.

Aún así las cifras acumuladas del año siguen en positivo, con un 10,7 % de crecimiento y 1.131.000 coches matriculados.

Y como dice el refrán, a río revuelto ganancia de pescadores, y en este caso el pescador aventajado en el mes de octubre fue Peugeot, que lideró el mercado con 7.841 matriculaciones, por delante de Seat con 6.927 y Volkswagen con 5.943. Peugeot ha colocado además entre los diez modelos más vendidos tres de su marca, el 2008, el 3008 y el 308. Sin duda la marca francesa se está beneficiando de su anticipación a la hora de homologar su gama y motores a la nueva norma WLTP de medición de emisiones, lo que le permite vender todos sus modelos, algo que no todas las marcas pueden hacer en estos momentos. A nivel de grupo PSA también empieza a mostrar que es fuerte en España con sus tres centros de producción de Vigo, Zaragoza y Madrid, sacando músculo con cuatro marcas, Peugeot, Citroën, Opel y DS.

Otro dato reseñable en el mes de octubre es que el Dacia Sandero sea de nuevo el modelo más vendido del mes, al tratarse de un coche de bajo precio, lo que parece indicar que los compradores se decantan

también por coches prácticos y utilitarios.

De todas formas, como decíamos, son meses atípicos, aunque en el acumulado del año la tónica general siga siendo el dominio de Seat, con más de 92.000 coches matriculados, y con sus dos estrellas, León e Ibiza, como modelos más vendidos en España.

Octubre también ha confirmado la caída de las matriculaciones de coches diésel, con solo el 32,8 % de los matriculados, frente a un 58,5 % de gasolina y un 8,7 % de híbridos y eléctricos.

La caída del diésel es una contradicción ante el auge de los modelos de línea SUV que crecen un 43,5 %. Parece que lo que menos importa ahora es el consumo.

Dacia Sandero

Un modelo de los llamados «low cost» ha vuelto a liderar las ventas en el mes de octubre. Hay que recordar que en Galicia fue el más vendido en el 2017.



Marca	Unidades
1º Dacia Sandero	2.797
2º Volkswagen Polo	2.170
3º Seat León	1.948
4º Peugeot 2008	1.918
5º Peugeot 3008	1.913
6º Seat Arona	1.761
7º Nissan Qashqai	1.744
8º Renault Clio	1.738
9º Peugeot 308	1.626
10º Opel Corsa	1.558

Fuente: ANFAC

Black smart days.



**»La oferta que no es cosa de un día,
pero tampoco dura para siempre.**

Encuentra tu smart gasolina en nuestro concesionario Mercedes-Benz.

Con un descuento de hasta
4.000€*

smart center Louzao
en A Coruña, Santiago de Compostela y Vigo

smart – una marca de Daimler



ESTÉTICA ELÉCTRICA

El Kona EV eléctrico se diferencia por su calandra delantera que va cerrada al no llevar radiador por detrás. En ella se aloja además la toma de corriente. También son específicas sus llantas, cuyos radios producen un efecto disipador del calor.

EL COCHE QUE DESMONTA LA LEYENDA TESLA

LOS QUE SE CREÍAN QUE TESLA TENÍA LA PANACEA DEL COCHE ELÉCTRICO YA PUEDEN IRSE OLVIDANDO DE PAGAR SEIS CIFRAS POR ÉL Y ABRAZAR LA FILOSOFÍA DE HYUNDAI, QUE OFRECE UN MODELO SUV COMPACTO COMO EL KONA, EN UNA VERSIÓN ELÉCTRICA CON UNA AUTONOMÍA DE 482 KILÓMETROS Y POR UN PRECIO DESDE 38.500 EUROS. ESPERAN VENDER DOS MIL UNIDADES EL PRÓXIMO AÑO.

Por Juan Ares

Alrededor de Tesla se han creado muchas expectativas que no acaban de cuajar industrialmente y amenazan con acabar convirtiendo a la marca en un bulo de puro marketing.

Y seguramente Hyundai se va a convertir en uno de los que asesten la puntilla a Tesla con el coche que hemos tenido ocasión de probar y que ya se comercializa en sus concesionarios. El Kona eléctrico es una realidad y con dos mil unidades previstas puede convertirse en líder del mercado español.

Partiendo de la base del SUV compacto de la marca, con algunas diferencias estéticas como su parrilla delantera cerrada, sus faros Full LED, o sus llantas específicas, Hyundai ha diseñado un coche con un motor eléctrico que tiene dos versiones, una con batería de 64 kilowatios hora capaz de desarrollar 204 caballos y proporcionar una autonomía de 482



TABLERO ESPECÍFICO Y SIN PALANCA DE CAMBIO
El tablero tras el volante nos mantiene informados del sistema eléctrico y en la consola cuatro botones sustituyen a la palanca de cambios.

kilómetros en ciclo WLTP (condiciones reales) y otra más reducida de 39 kilowatios hora, con 136 caballos y autonomía de 312 kilómetros.

Hyundai, que ya tenía una versión eléctrica en el mercado (Ioniq) inicia así una ofensiva de coches ECO que le llevará a tener en el 2025 hasta 38 modelos de energías alternativas con cuatro sistemas diferentes (eléctricos, híbridos, híbridos enchufables y de pila de hidrógeno).

En nuestra toma de contacto —estamos deseando realizar una prueba más exhaustiva— pudimos comprobar que a la comodidad del Kona convencional que habíamos probado antes no se le ha modificado nada en esta versión eléctrica, más allá de que el tablero es diferente, para ofrecer los parámetros de baterías y consumos eléctricos instantáneos, así como la ausencia de palancas de cambio, sustituidas por botones en la consola central que se pulsan para elegir marcha adelante, atrás, punto muerto o parking.

En marcha sorprende por su silen-

cio, apenas es audible un silbido típico de los coches eléctricos, y por sus raudas aceleraciones, también habituales en estas mecánicas. La comodidad es absoluta y en carretera permite alcanzar una velocidad máxima de 167 km/h, limitada para prolongar la autonomía.

La otra cara del coche eléctrico es la recarga de sus baterías y Hyundai también trabaja a fondo en este tema, sabedor de que es crítico para garantizar la viabilidad del coche eléctrico. Con una carga rápida proporcionada por un cargador de 100 kwh el coche carga en 54 minutos un 80% de su autonomía total. Si no hubiese posibilidad de acceder a un cargador de este tipo y hubiese que recurrir a un enchufe convencional de corriente eléctrica (casero), la carga del 100% de la batería se prolonga a 9 horas y 35 minutos.

Los precios del Kona eléctrico son de 38.500 euros con baterías de 39,2 kwh, mientras la de 64 kwh, con 204 caballos y autonomía de 482 kilómetros, se vende por 41.500 euros.





TODAVÍA CONSERVA ADN DE TODOTERRENO

EL SUBARU XV ES EL SUV COMPACTO DE LA MARCA Y ADEMÁS SE HA CONVERTIDO EN SU MODELO MÁS VENDIDO, PERO AHORA VE AMPLIADA SU GAMA CON LA VERSIÓN MÁS EQUIPADA EXECUTIVE PLUS.

Por Juan Ares

Con 4,65 metros de longitud el Subaru XV aglutina todas las virtudes de los SUV asfaltizados, como agilidad, comodidad y seguridad, pero en este caso se trata de un coche con peculiaridades respecto a su competencia, como es su motor bóxer de cilindros horizontales opuestos con bajo centro de gravedad y su tracción integral permanente simétrica, que le da ventajas en la conducción todoterreno pura.

MOTOR DE GASOLINA

Con un motor de gasolina de 1.6 litros y 114 caballos, acelera de 0 a 100 km/h en 13,9 segundos, alcanza una velocidad máxima de 175 kilómetros por hora y su consumo medio combinado es de

6,4 litros a los cien kilómetros. Este motor va unido a una caja de cambios automática de variador continuo CVT.

El XV viene dotado del sistema de seguridad preventiva EyeSight, que detecta posibles colisiones con peatones, ciclistas u otros vehículos gracias al empleo de cámaras HD estereoscópicas montadas en el cristal delantero.

Pero el mercado exige cada día más equipamiento a los SUV compactos y por eso ha surgido esta versión Executive Plus, que incorpora elementos como techo solar, asientos de cuero con reglaje eléctrico para el conductor, llave de acceso inteligente con botón de arranque, asistente de luz, sistema de detección de vehículo trasero y ángulo muerto.

El precio de esta versión Executive Plus es de 26.400 euros, incluidas todas las campañas comerciales.



PANTALLA TÁCTIL MULTIFUNCIÓN

Es el elemento que destaca en lo alto de la consola central, con una diagonal de ocho pulgadas, mientras que tras el volante hay otra pantalla digital, flanqueada por dos relojes de tipo analógico que integran el velocímetro y el cuentarrevoluciones.

UN IBIZA TODAVÍA MÁS EQUIPADO

EL NUEVO IBIZA FULL CONNECT INCLUYE UN COMPLETO EQUIPAMIENTO DE SERIE CON LA ÚLTIMA TECNOLOGÍA EN CONECTIVIDAD Y PANTALLA A COLOR DE 6 PULGADAS. ENTRE LOS ELEMENTOS DESTACAN EL SISTEMA DE CONECTIVIDAD FULL LINK, EL ASISTENTE DE FRENADA DE EMERGENCIA FRONT ASSIST O EL ASISTENTE DE FATIGA. ESTÁ DISPONIBLE CON EL NUEVO MOTOR DE GASOLINA 1.0 MPI, AHORA CON 80 CABALLOS DE POTENCIA.

Por **Andrés Losada**

El Seat Ibiza Full Connect toma como base el equipamiento de los acabados Reference Plus y Style Plus, a los que añaden varios elementos. En el caso del primero, disponible en color blanco, llantas de aleación de 15 pulgadas, rueda de repuesto y faros delanteros antiniebla; y en el Style Full Connect, disponible en Azul Mistery, Blanco Nevada y Gris Magnetic, llantas de aleación de 16 pulgadas y también la rueda de repuesto.

El único extra que el cliente podrá elegir es el paquete Confianza Seat por 300 euros, siempre que finance con VWFS, que incluye 5 años de garantía, mantenimiento y asistencia en carretera.

El Ibiza Full Connect, no solo ofrece un alto estándar en equipamiento funcional, sino que además se comercializa exclusivamente con el nuevo motor de acceso 1.0 MPI de 80 CV, manteniendo la misma eficiencia que la anterior versión de 75 caballos: consumo en ciclo combinado de 5 litros a los 100 kilómetros y 112 g/100 km de emisiones de CO₂.

Con todos los descuentos especiales para esta versión, el Ibiza tiene un precio de 9.990 euros para el Reference Full Connect y de 12.990 euros para el Style Full Connect.

Hay que destacar que tanto el acabado Reference Plus como el Style Plus ya incluyen control electrónico de estabilidad ESC, ABS, EBD y EBA, airbags frontales con desconexión del pasajero y airbags de cortina.



KICKSCOOTER EXS

SEAT Y LA MICROMOVILIDAD

Seat ha llegado a un acuerdo estratégico con Segway, empresa líder mundial de movilidad eléctrica personal, y el primer fruto de esta alianza es el patinete KickScooter eXS, una solución de micromovilidad para aquellos usuarios que quieren moverse de forma sostenible y eficaz en la ciudad. El vehículo permite a los usuarios cubrir la etapa final de cualquier viaje, llegando a lugares donde los coches no pueden acceder fácilmente. Gracias a sus grandes ruedas de 8 pulgadas, la conducción resulta ágil y los amortiguadores delanteros y traseros proporcionan un manejo suave. La combinación de batería y motor permite alcanzar hasta 25 km/h.

El eXS está equipado con luces delanteras y traseras LED, iluminación ambiental personalizable, pantalla LCD, control de crucero, antirrobo disuasorio y tiene la posibilidad de conectar una batería adicional para aumentar aún más su auto-



nomía, que alcanza un máximo de 45 kilómetros dependiendo de las condiciones.

Estará a la venta ya en el Black Friday y podrá adquirirse en todos los concesionarios de la marca a partir de diciembre a un precio de 599 euros.



UNO DE LOS SUV COMPACTOS MÁS BUSCADOS

DENTRO DEL SEGMENTO DE LOS SUV COMPACTOS, EL KIA SPORTAGE SE SITÚA ENTRE LOS MÁS VENDIDOS DE NUESTRO PAÍS. AHORA RECIBE PEQUEÑOS RETOQUES ESTÉTICOS, AUNQUE SU MAYOR NOVEDAD SERÁ LA LLEGADA DE UN MOTOR «MILD HYBRID» PARA REDUCIR SUS CONSUMOS Y EMISIONES.

**MÁS DE 15.000
CLIENTES EN LO QUE
VA DE AÑO**

El Sportage es un duro competidor dentro del segmento de los SUV compactos. Solo hay que ver las matriculaciones hasta octubre, la marca ha vendido en lo que va de año más de 14.500 unidades de este modelo. Su diseño, su nivel de equipamiento y sobre todo su precio, acompañado de los 7 años de garantía, son sus mejores bazas.



Por Juan Torróñ

Disponible desde tan solo 18.885 euros, el modelo de acceso a la gama, el nuevo Sportage recibe unos pequeños retoques exteriores que apenas llaman nuestra atención. Sus cotas de tamaño se mantienen con sus 4,4 metros de longitud, 1,8 metros de anchura y una altura total de 1,6 metros. Su parrilla presume ahora de más cromados en la parte inferior, mientras sus faros continúan adentrándose en las aletas laterales y reforzando el diseño del capó con sus dos nervios muy marcados.

Pero los cambios más importantes

están bajo el capó. El nuevo Sportage montará los motores diésel de su hermano el Kia Ceed, es decir, el 1.6 litros CRDi que ofrece 115 y 136 caballos, este último disponible con caja de cambios de doble embrague y tracción a las cuatro ruedas. Pero la novedad más destacada está en la utilización de la tecnología *mild hybrid* sobre el motor de 2 litros, que ya aportaba 185 caballos y que ahora puede ver incrementada esa cifra en 13 caballos más con la incorporación de un motor eléctrico de tan solo 48 voltios. La marca está intentado ahora, como ya ocurre con otros modelos, que esta versión sea reconocida como vehículo híbrido para disfrutar así de

su etiqueta azul.

En cuanto a los motores de gasolina los bloques no cambian, pero han sido ajustados con la incorporación de nuevos filtros de partículas para cumplir con la nueva normativa de emisiones. Sus dos potencias serán de 132 y 177 caballos, esta última disponible también con caja automática y tracción a las cuatro ruedas.

En su interior los acabados varían según los cinco niveles, pero ya puede ofrecer al conductor cámara de visión trasera, conectividad con cualquier smartphone y la posibilidad de una pantalla de 8 pulgadas para las versiones más equipadas, capaz de conectarse al Kia Connected Services.



**La marca propone
un Sportage con
motor 2 litros
diésel y otro
eléctrico capaz
de ofrecer 16
caballos extras**



EL SUV PEQUEÑO Y ESPAÑOL

EL T-CROSS DERIVA DEL POLO, AUNQUE ES CINCO CENTÍMETROS MÁS GRANDE Y SE FABRICA COMO ESTE EN NAVARRA. LLEGARÁ A PRINCIPIOS DEL 2019, CON DOS MOTORES DE GASOLINA DE 95 Y 115 CABALLOS Y UN DIÉSEL DE 95.

Por Juan Ares

Junto a esos 5 centímetros más de longitud, el nuevo T-Cross goza de una ventaja respecto al Polo y es que la banqueta del asiento trasero es deslizante y permite ganar 14 centímetros de espacio a costa de empequeñecer el maletero, que de todas formas cuenta con 385 litros de capacidad mínima. Además, los pasajeros van más altos que en el Polo.

Al igual que este dispondrá de dos motores 1.0 de gasolina turboalimentados de tres cilindros, con 95 o 115 caballos. La oferta se completa con el motor diésel, que es un cuatro cilindros 1.6 litros de 95 caballos. Las cajas de cambio son manuales de 5 o 6 velocidades y habrá también opcionalmente un cambio de doble embrague DSG de siete velocidades.

Ya de serie contará con el sistema de vigilancia Front Assist, que detecta a los peatones y ciclistas y puede realizar frenadas de emergencia en ciudad. También contará

con control de crucero adaptativo a partir del acabado Advance. Este equipamiento ya es muy completo, con volante de cuero multifunción, Climatronic, ayuda al aparcamiento y llantas de 16 pulgadas. Hay un acabado superior Sport con faros LED, modos de conducción, asientos deportivos, iluminación ambiental, cámara trasera y el panel de instrumentos digital que acabará siendo el estándar en todos los coches en el futuro. Las llantas además crecen hasta las 17 pulgadas. Para este acabado Sport habrá también paquetes de equipamiento R.

El T-Cross llegará al segmento que más está creciendo en ventas en Europa, el de los SUV urbanos. Su tamaño es solo doce centímetros más corto que el T-Roc. En su equipamiento cuenta con una pantalla central de ocho pulgadas y opcionalmente también se puede escoger el sistema de cierre y arranque sin llave y el de asistencia para luz en carretera, que activa automáticamente las cortas o largas.



EQUIPADO A TOPE

No faltan luces ambientales de diferentes colores, ni cargador de móviles por inducción, además de cuatro tomas USB y un práctico cajón bajo el asiento del copiloto.



NUEVO PEUGEOT 508

WHAT DRIVES YOU?



PEUGEOT i-Cockpit®

NIGHT VISION

CONTROL DE CRUCERO ADAPTATIVO

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

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

Gama Nuevo Peugeot 508: Consumo mixto (l/100km) desde 5,7 hasta 5,7. Emisiones de CO₂ (g/km) desde 98 hasta 131.

COMPAÑERO DE AVENTURAS

EL MERCADO DE LOS VEHÍCULOS CAMPER ESTÁ EXPERIMENTANDO UN GRAN AUGE EN TODA EUROPA Y LOS FABRICANTES ESTÁN ATENTOS LANZANDO NUEVOS MODELOS PARA CUBRIR LAS EXPECTATIVAS DE LOS CLIENTES. CITROËN, CON SU MODELO SPACETOURER, ES UNO DE LOS QUE SE LANZA A LA AVENTURA CON UNA VERSIÓN «CAMPERIZADA» FIRMADA POR EL ESPECIALISTA TINKERVAN, QUE YA ESTÁ A LA VENTA CON UN PRECIO DESDE 38.990 EUROS.



Por Juan Ares

El SpaceTourer es un vehículo polifuncional, dedicado al transporte profesional, aunque también puede tener versiones para pasajeros. Ahora añade esta versión *camperizada* que busca clientes en un mercado que se estima que en Europa crecerá este año un 30%.

Es un coche que permite disfrutar de la naturaleza y la aventura y, además de sus funciones de transporte, puede convertirse en el hotel de noche para sus pasajeros.

En su equipamiento interior destaca por una mesa que, girando los asientos delanteros, puede dar servicio a cuatro personas, además de camas con colchón viscoelástico, también para cuatro pasajeros y con la posibilidad de un techo desplegable, para la versión Master, que convierte el SpaceTourer en un dúplex.

Para la higiene personal, una ducha eléctrica de doce litros de capacidad completa el equipamiento específico. Tinkervan ha conseguido colocar en el interior dos camas, una para niños de 1,58 x 1,20 mts. y otra para adultos de 1,58 x 1,95. La mesa plegable se puede montar también en el exterior, donde se coloca un avance con un toldo.

Entre los accesorios que se pueden montar está una nevera de 31 litros, una toma exterior de 220 voltios, un portabicis en el portón y una cama infantil adicional.

El SpaceTourer camperizado también ofrece, para los más exigentes, una versión 4x4, realizada por otro especialista, Dangel, que permite adentrarse por caminos y pistas de montaña con prestaciones semejantes a las de un todoterreno. Esta versión estará disponible a partir del próximo año.

Los SpaceTourer tienen distintas variantes de carrocería, desde la XS de 4,60 metros de longitud, hasta los 5,30 de la talla XL. Su altura de 1,90 metros le permite entrar en cualquier aparcamiento.

Los motores son los diésel BlueHDI de 120, 150 y 180 caballos, respectivamente, el último con cambio automático EAT8.





HABITACIÓN CON VISTAS

Tinkervan ha convertido el SpaceTourer en un hotel con vistas, colocando colchones a lo largo de todo el interior y con soluciones como el bidón ducha para lavarse, un toldo lateral para disfrutar del exterior, una mesa plegable o una nevera de 31 litros.



LA VERSIÓN MASTER, CON TECHO DESPLEGABLE

Por 9.900 euros más se puede disfrutar de esta versión, que añade un techo desplegable bajo el que se puede montar otro colchón para dos adultos. El portabicis también es opcional.



LORENZO PRUEBA EL CUPRA E-RACER

LAS PRESTACIONES DE LOS COCHES ELÉCTRICOS EN CIRCUITOS Y COMPETICIÓN SORPRENDEN A TODOS AQUELLOS QUE PRESENCIAN LAS SILENCIOSAS CARRERAS DE LA FÓRMULA-E O CUALQUIER OTRA MANIFESTACIÓN DEPORTIVA CON COCHES DE EMISIÓNS CERO. SEAT, A TRAVÉS DE CUPRA, ESTÁ IMPPLICADA EN EL DESARROLLO DE UN COCHE PARA COMPETIR EN EL CAMPEONATO DEL MUNDO DE TURISMOS ELÉCTRICOS DEL 2020.

Por Juan Ares

Los pilotos del equipo Ducati de Moto GP, apoyado por la marca española Cupra, han tenido la oportunidad de conocer de cerca el Cupra e-Racer, el vehículo de carreras cien por cien eléctrico que está desarrollando la marca de Martorell.

Los dos pilotos, Andrea Dovizioso y Jorge Lorenzo, han compartido sus impresiones acerca de este impresionante automóvil de competición, que desarrolla 680 CV de potencia y es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos. El Cupra e-Racer competirá en el 2020 en los circuitos de todo el mundo y demostrará que un coche impulsado por energía eléctrica también puede ser competitivo y ofrecer el mejor espectáculo.

El propio Andrea Dovizioso, piloto de Ducati en Moto GP, entrevistó a su compañero de equipo, Jorge Lorenzo. Los dos embajadores de Cupra conversaron sobre las curiosidades y peculiaridades del e-Racer, después de que el mallorquín lo probara por primera vez.

—Andrea Dovizioso: ¿Qué te ha parecido el e-Racer?

—Jorge Lorenzo: Es un coche bastante diferente. Por ejemplo, algo que me ha sorprendido mucho es que no tiene retrovisores. En su lugar hay cámaras que retransmiten la imagen de atrás y de los laterales al interior del vehículo.

—AD: ¿Y a nivel de conducción? Recuerdo que el Cupra TCR era muy ligero y eso nos permitió aplicar un mayor empuje en las curvas. ¿Cómo es conducir un coche de competición eléctrico?

—JL: La conducción es diferente a la del TCR. Lo que más me ha sorprendido ha sido la aceleración, la del e-Racer es más potente. Nunca había notado una fuerza como esta



en un turismo de carreras. El sonido también cambia: recuerda el vuelo de un mosquito.

—AD: ¿Y la frenada? ¿Te ha parecido diferente a la de un coche de gasolina?

—JL: La principal diferencia es que hay que tener en cuenta el mayor peso del e-Racer. Por lo demás, recuerdo que el TCR también respondía muy bien cuando frenaba. Ambos dan mucha sensación de estabilidad al volante. ¿Crees que el futuro de las competiciones de motos pasa por la electrificación?

—AD: Sí. Seguramente. Creo que el

mayor reto es intentar que las baterías pesen menos. La técnica avanza rápido y estoy convencido de que en pocos años se logrará que sean más ligeras. ¿Y tú qué opinas?

—JL: ¡Sí! Estoy seguro de que en un futuro la competición eléctrica ganará más peso, pero... creo que ninguno de los dos estaremos en activo. Lo veremos desde la televisión.

—AD: Pues, ¿sabes qué? No me conformo con verlo... iyo también voy a probar el Cupra e-Racer!

Recientemente el Cupra e-Racer ha realizado unas jornadas de prueba

en el circuito de Castellolí con Jordi Gené a su volante, donde el coche demostró su potencial. Lo que más sorprendió a Gené fue la aceleración y también el bajo centro de gravedad del coche.

Hay que tener en cuenta que su interior alberga cuatro motores eléctricos alimentados por baterías de 6.072 celdas que pesan 450 kilogramos, el tercio del total del coche, y que van ubicadas en el suelo del mismo. Sin duda alguna, las carreras de coches eléctricos serán una parte muy importante en el futuro de la competición.



www.kia.com

¿Quién dijo que los millennials usan más la tecnología que nosotros?



SPORTAGE

Quien lo diga es porque no conoce el Nuevo Kia Sportage, con cámara de visión 360°, cargador wireless o tecnología Mild Hybrid. Conviértete en la envidia de tus hijos con el Nuevo Kia Sportage y las nuevas tecnologías que incorpora.

Nuevo Kia Sportage. Nunca deja de sorprender.



The Power to Surprise

Consumo combinado (l/100 km): 4,9-7,8. Emisiones CO₂ (g/km): 128-178.

*Consultar manual de garantía Kia.



PRESTACIONES EN ESTADO PURO

RENAULT LANZA LA TERCERA GENERACIÓN DEL MÉGANE R.S. CON LA AMBICIÓN DE SEGUIR SIENDO LA REFERENCIA, AL IGUAL QUE SUS ANTECESORES, DEL MERCADO DE LOS VEHÍCULOS DEPORTIVOS DEL SEGMENTO C.
EL NUEVO MÉGANE R.S. SE FABRICA EN LA FACTORÍA DE PALENCIA. ESTA PLANTA ESPAÑOLA, QUE SE ENCUENTRA ENTRE LAS MÁS PUNTERAS DEL GRUPO RENAULT, HA SIDO RESPONSABLE DE LA FABRICACIÓN DE MÁS DE 4 MILLONES DE UNIDADES DE LA GAMA MÉGANE DESDE 1995.

Por Redacción

La gama Mégane R.S. se ha caracterizado siempre por su espectacular *look* y sus grandes prestaciones, batiendo en varias ocasiones el récord de vuelta en dos ruedas motrices en el mítico Nordschleife de Nürburgring. Ha comercializado en España más de 2.700 unidades desde su aparición en el 2003, incluyendo dos generaciones y diversas series limitadas como las R26 o las Trophy, entre otras. El nuevo Mégane

R.S. concentra todo el saber hacer y la pasión de Renault Sport, y ofrece un placer de pilotaje integral, tanto en carretera como en circuito.

Se caracteriza especialmente por: un chasis que asocia eficacia, agilidad, estabilidad y confort a través del sistema 4Control de cuatro ruedas directrices y cuatro amortiguadores con topes hidráulicos; un motor 1.8 turbo de última generación que suministra 280 caballos y 390 Nm gracias al desarrollo realizado conjuntamente por los ingenieros de Renault Sport Cars y Renault Sport Racing; la posibilidad de elegir entre cuatro versiones adaptadas para todos los usos, con doble oferta de cajas de velocidades (manual o EDC) y de chasis (Sport o Cup); unos equipamientos tecnológicos punteros, como R.S. Vision, Multi-Sense y la nueva versión de R.S. Monitor.

El Renault Mégane R.S. estrena una nueva variante del motor 1.8 turbo de inyección directa nacido de las sinergias de la alianza Renault-Nissan. Esta versión desarrolla una poten-



PASOS DE RUEDAS MÁS ANCHOS

Los laterales de la carrocería son específicos y permiten ensanchar 60 mm. las aletas en la parte delantera y 45 mm. en la trasera (respecto al Mégane GT). Con una altura de la carrocería 5 mm. más baja y nuevas ruedas de 18 o 19 pulgadas, estas nuevas proporciones hacen que este coche sea naturalmente más agresivo.



cia de 280 CV (205 kW) a 6000 rpm. y un par de 390 Nm disponible de 2400 a 4.800 rpm. El par, un factor esencial del placer de pilotaje y de conducción, está entre los mejores de la categoría. Con el aprecio unánime de los propietarios de Mégane III R.S., la caja de velocidades manual de seis relaciones continúa su carrera mientras la oferta se enriquece con una caja de velocidades de doble embrague EDC, también de seis relaciones. Para garantizar una perfecta fiabilidad, esta caja ya presente en la gama Renault se ha reforzado para resistir el par y el régimen de un motor deportivo.

Exteriormente el Mégane R.S. se distingue también por un color emblemático: el Naranja Tonic, que viene a enriquecer el muestuario de colores de Renault Sport. Al igual que el amarillo Sirius, este nuevo color se ha beneficiado de un desarrollo específico para que su brillo y reflejos sean únicos, poniendo de relieve las líneas del coche. Su precio parte desde los 36.200 euros.



Tecnología 4Control exclusiva en el segmento

El sistema 4Control mejora la agilidad en las curvas cerradas y la estabilidad en las curvas rápidas: a baja velocidad, las ruedas traseras giran en sentido opuesto a las delanteras dentro de un límite de 2,7 grados. A alta velocidad, las ruedas delanteras y traseras giran en el mismo sentido dentro de un límite de 1 grado. Esto permite giros más cortos y cambios de carril sensiblemente más rápidos.

«PORSCHE FABRICA SUEÑOS DESDE 1948»

TOMAS VILLÉN, DIRECTOR GENERAL DE PORSCHE IBÉRICA, NOS ADELANTA CUÁLES SON LAS LÍNEAS FUTURAS DE LA MARCA ALEMANA. UN HOMBRE APASIONADO DEL DEPORTE Y LA FAMILIA, PERO MUY ESPECIALMENTE DE TODO LO QUE RODEA AL MUNDO PORSCHE, CUYOS VALORES TRANSMITE EN SU DÍA A DÍA A TODO EL EQUIPO QUE CONFORMA LA MARCA.

Por Juan Torrón

Transmitirle a la gente cuál va a ser la estrategia futura de la compañía Porsche no es una labor fácil. Cómo se estructura, cómo se organiza y sobre todo como se enfoca el futuro, así comienza Tomás Villén hablando de su pasión.

—Hace setenta años, nuestro fundador creó el coche que a él le gustaría conducir y que no existía, poniendo así en marcha su sueño. Hoy, setenta años después, nosotros hemos bebido de esa filosofía y actualmente en vez de fabricar coches fabricamos sueños. Da igual el motor, la carrocería... Nos mueve la deportividad y la exclusividad y ahora también la movilidad. Somos la marca más deportiva, con grandes victorias en cientos de campeonatos.

—¿Llegará a desaparecer el volante algún día?

—Nos cuesta pensar que el volante desaparezca algún día, pero si llega ese momento no nos vamos a cerrar a nada. Ahora mismo ya vamos a la última en tecnología ofreciendo motores de gasolina, híbridos y, en unos meses, eléctricos.

—¿Hablamos de futuro?

—Trabajamos con cuatro apartados clave: el primero es el cliente, todo lo que hacemos está dirigido a ellos y por eso somos la marca con mayor ratio de fidelidad. El segundo es ser el mejor empleador y así disponer del mejor equipo, cuidar al máximo las relaciones entre todos. Tercero, la innovación dentro de un negocio sostenible y aquí nos gustan los retos que nos plantean los clientes. Y por último buscamos la rentabilidad, que no es fácil al ser una marca exclusiva y de bajo volumen. Porsche representa tan solo el 6 % dentro del Grupo Volkswagen, pero más del 20 % de los beneficios, y esto nos da nuestra propia independencia. Nuestras decisiones siempre deben poner en valor la marca.

Porsche es sinónimo de deportividad,



pero hemos logrado conjugar términos tan curiosos como innovación y tradición, prestaciones y uso diario. Nuestros coches llaman la atención por la calle y eso que solo somos el 1 % de las ventas, pero eso es lo que nos da la exclusividad.

Nuestras ventas no se frenaron ni durante la crisis y actualmente tenemos que decir que cada año batimos nuestro propio récord. Además disponemos de una alta rentabilidad en nuestra red que se sitúa en torno al 3 %. Creo que somos la única marca que todos sus directores, incluido yo, hemos gestionado alguna vez un concesionario y



**Nuestros
clientes nos
retan cada
día, son muy
especiales**

esto nos permite afrontar los problemas que aparecen cada día como si fuesen una final de Champions.

—¿Se acaba el diésel?

—En el 2017 lanzamos un Panamera sin diésel y actualmente lideramos el segmento, con un alto porcentaje de híbridos. No creo que vayamos a perder muchos clientes. Hemos sabido explicarle a los porschistas que esta tecnología es muy buena para ellos. No quiero despedirme sin dedicar unas palabras de entusiasmo a toda la familia Porsche y decírselos que estamos preparados para afrontar el futuro cargados de deportividad y exclusividad.

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

LA FAMILIA MERCEDES AMG SIGUE CRECIENDO

TRAS LA IRRUPCIÓN DEL SENSUAL DEPORTIVO GT, MERCEDES NO DEJA DE AMPLIAR SU GAMA Y AHORA ES SU VARIANTE DE CUATRO PUERTAS LA QUE ANUNCIA SU PUESTA EN EL MERCADO CON UNA VERSIÓN AMG GT 53 4MATIC, DE 435 CABALLOS, CON UN PRECIO DE 135.700 EUROS.

Por Juan Ares

La verdad es que en la última década los concesionarios de Mercedes ya no tienen sitio en sus exposiciones para todos los modelos de su gama, ampliada hasta límites impensables. La apuesta deportiva del AMG-GT, que llegó en el 2015 se verá complementada en 2019 con una versión Coupé que en realidad es un cuatro puertas, aunque también hay que decir que dispone de un amplio portón posterior. Es una carrocería más familiar que la del radical Coupé, ya que puede acoger a cuatro pasajeros, o cinco si se elige esta configuración, pero sigue gozando de *delicatessen* técnicas como la dirección de sus ruedas traseras.

Mercedes anuncia que ya lo pondrá a la venta antes de fin de año con precios que parten de esos 135.700 euros de la versión 53 4Matic de 435 caballos, la única con motor de seis cilindros en línea de la gama, que se extiende después con los V8. El motor es de 3 litros de cilindrada y consigue cifras de aceleración 0-100 km/h en solo 4,5 segundos o una velocidad máxima de 285 km/h. (suponemos que para autopistas alemanas).

MICRO HIBRIDACIÓN

Pero lo más notable es que además cuenta con un sistema de micro-hibridación a través de una red de 48 voltios con la que consigue la clasificación energética Eco de la DGT. Este sistema se basa en un motor eléctrico que a su vez funciona como arrancador, ubicado entre el motor de combustión y la caja de cambios y que asiste con una potencia de 22 caballos al sistema

propulsor, mejorando sus consumos y emisiones. En las frenadas su cometido se invierte, actuando como alternador y recuperando energía en sus baterías.

El conjunto propulsor se completa con la mejor caja de cambios del grupo alemán, que es la AMG Speedshift TCT de nueve velocidades.

Con un tamaño de 5,05 metros, este modelo se convierte en alternativa del Porsche Panamera o del BMW M6 Gran Coupé, en un segmento de deportivos GT, familiares y lujosos, que no para de crecer a pesar de su precio.

Desde que Mercedes decidió potenciar AMG como su sello deportivo, estas versiones se han ido democratizando en toda la gama, empezando ya desde el Clase A, con una versión AMG A35 4Matic de 306 caballos.



Aunque lo denominan 'coupé', en realidad es un cuatro puertas con un gran portón



UN COCHE FAMILIAR
En su vista trasera se aprecia el gran portón posterior y las puertas de gran tamaño, mientras que en el interior pueden entrar cuatro o cinco pasajeros, según se elija.



2.04 P.M.
TERMINANDO LA ÚLTIMA
ESCULTURA PARA LA EXPO

6.29 A.M.
CARGANDO DOS PALÉS
PARA LA ENTREGA
URGENTE

3.48 P.M.
CUADRANDO EL BALANCE

5.53 P.M.
CARGANDO EL SMARTPHONE
PARA SUBIR MIS BOQUETOS

8.30 A.M.
ACTUALIZANDO EL SITE

6.47 A.M.
SINCRONIZANDO
LA RUTA DEL GPS



NUEVO CITROËN BERLINGO VAN COMO TÚ, SABE HACER DE TODO.



Surround Rear Vision

Carga de hasta 1.000 kg
20 ayudas a la conducción

Nuevas Versiones: Driver & Worker

Grip Control con Hill Assist Descent
Cabina Extenso® de 3 plazas delanteras
Freno de estacionamiento eléctrico
Pantalla táctil de 20,3 cm (8")
con Citroën Connect Nav

POR

159 €
/MES*

En 60 cuotas

Primera cuota 3.929,74€

TIN: 4,75%. TAE: 5,07%

Oferta válida hasta el 30/11/2018

INSPIRED
BY PRO

CITROËN prefiere TOTAL [1] Cuota mensual sin IVA en Península y Baleares de 159€ al mes, para un Nuevo Berlingo Van Talla M BlueHDi 75 CONTROL. PVP recomendado de 15.012,25€ [transporte, descuentos e impuestos incluidos] para profesionales, autónomos o Pymes. Valor Base Arrendamiento (PVP y transporte sin IVA) 12.406,81€, a 60 meses por leasing a través de PSA Financial Services Spain, EFC S.A., Sujeto a aprobación financiera. TIN 4,75%. TAE 5,07%. Una primera cuota de 3.929,74€ sin IVA [4.754,99€ IVA incluido] y 59 cuotas de 159€ sin IVA [192,39€ IVA incluido], una fianza de 192,39€, y un valor residual igual a una cuota. Sin comisión de apertura. Importe total del arrendamiento financiero y de la opción de compra: 16.298,39€ sin IVA [19.721,06€ IVA incluido]. Oferta no acumulable válida hasta el 30/11/2018 dirigida a profesionales y autónomos que no actúen con un propósito ajeno a su actividad comercial, empresarial, oficio o profesión, en el sentido de la vigente normativa sobre consumidores y usuarios y a Pymes. Consulte condiciones en www.citroen.es. Vehículo visualizado no se corresponde con el ofertado. Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473.

Gama NUEVO BERLINGO: Consumo medio (L/100Km): 4,2 a 4,6. Emisiones de CO₂ (g/Km): 109 a 119





COCHE GRANDE A PRECIO PEQUEÑO

EL FIAT TIPO, EN CUALQUIERA DE SUS VARIANTES DE CUATRO Y CINCO PUERTAS O FAMILIAR, ES UNO DE LOS COCHES MÁS SORPRENDENTES DEL MERCADO POR SU RELACIÓN TAMAÑO-PRECIO. AHORA LLEGAN VERSIONES MÁS EQUIPADAS.

Por Juan Ares

El Fiat Tipo es el modelo compacto de la marca italiana, con tres carrocerías diferentes, la de cinco puertas, la sedán de cuatro con maletero separado y la familiar Wagon. Con medidas de 4,36 metros en el caso de la cinco puertas, vemos que su gama de precios parte desde 10.500 euros según anuncia el fabricante si aprovechamos todas las campañas que ofrece en sus concesionarios, y además con cuatro años de garantía.

Ahora la gama se complementa con dos acabados que aportan algo más de tecnología, tal y como demanda el mercado. Son el Mirror y el Street.

El Mirror se distinguirá fácilmente por el color de la carrocería azul Venecia, que vemos en las fotos, y por los detalles cromados en espejos o manillas de puertas, y como indica su nombre está dirigido a jóvenes amantes de la tecnología, para lo cual se le añade de serie la pantalla táctil de siete pulgadas del sistema Uconnect HD Live con integración del Apple Car Play y también compatible con Android Auto.

De esa manera el conductor o pasajeros podrán integrar todas las posibilidades de su smartphone en el sistema

del vehículo, para manejarlo así con más seguridad.

La otra novedad es la versión Street, también pensada para los jóvenes, ya que incluye llantas de aleación en color negro brillante de 16 pulgadas, lunas traseras tintadas. También las luces diurnas son del tipo LED.

MOTORES GASOLINA Y DIÉSEL

Las versiones Mirror y Street están disponibles en las tres versiones de carrocería del Tipo, como vemos en la foto de arriba, con una gama de motores que van desde el gasolina 1.4 de 95 caballos hasta el 1.4 T-jet de 120 caballos, además de los motores diésel 1.3 Multijet de 95 y 120 caballos, este con cambio automático DCT.

Además de sus precios sin competencia en el segmento de los compactos, Fiat ofrece para sus Tipo una amplia gama de productos de financiación, tanto para compra como para leasing.



MIRROR CON COLOR ESPECÍFICO

El color azul Venecia y los detalles cromados delatan al Tipo Mirror, igual que la conectividad interior con pantalla de 7 pulgadas para Apple Car Play y Android Auto.



GAMA LEXUS

100% HÍBRIDO

Tecnología híbrida autorrecargable



LEXUS GALICIA-BREOGAN AUTOLUX S.L.

Avda. das Mariñas, 288 - 15172 Perillo - Oleiros (A Coruña) - Tel. 981160 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



LOGRA EL EQUILIBRIO CASI PERFECTO

EL AUDI A5 SPORTBACK ES UNA DE LAS BERLINAS «PREMIUM» MÁS EQUILIBRADAS DEL MERCADO. CON 4,73 METROS DE LONGITUD DESTACA SOBRE TODO POR SU CARROCERÍA CON SU SILUETA CUPÉ QUE LE DA UN ASPECTO MUY DINÁMICO. ADEMÁS, LA MARCA DE LOS CUATRO AROS HA CONSEGUIDO UNA GAMA MUY HOMOGÉNEA AL COMBINAR MOTORES GASOLINA, DIÉSEL Y DE GAS CON CAJAS MANUALES Y AUTOMÁTICAS.



Por Juan Ares

La unidad que tuvimos la oportunidad de probar tenía un motor 3.0 TDI de 218 caballos, equipada con tracción Quattro y caja de cambios de siete velocidades S tronic.

Es el tercer escalón en la gama diésel del A5, que tiene también motores 2.0 de 150 y 190 caballos y otro más alto 3.0 de 286. Pero la sensación que nos brindó es que esta configuración puede ser el mejor compromiso entre prestaciones y consumos.

La verdad es que el A5 ha sido un acierto en la gama del Audi y el equilibrio general es su mejor virtud. Es un coche que en su interior ofrece una magnífica comodidad, pese a su aspecto cupé, con buena habitabilidad en las plazas traseras, sobre todo con dos ocupantes en ellas. Además, el maletero no desdice del de otras berlinas de parecido tamaño, con 480 litros y accionamiento eléctrico en su portón.

En el puesto del conductor nos gusta la elección del tablero digital configurable de 12,3 pulgadas, que cada día se estandariza más en todos los modelos y marcas del grupo Volkswagen. Además este modelo todavía llevaba la rosca del sistema MMI en la consola, para manejar la pantalla de infoentretenimiento colocada en lo alto del tablero y donde podemos ver el navegador, el teléfono manos libres, la música y hasta la configuración del vehículo.

Este sistema ya no se utiliza en los nuevos modelos lanzados en el último año, sustituido por pantallas táctiles.

A nivel de equipamiento también se agradece que lleve faros xenón con luces diurnas LED, ya de serie.

La ligereza del A5, unida a su nuevo esquema de suspensiones, provoca agradables sensaciones a su volante. Es un coche fácil de domar, que lee bien las instrucciones que se le transmiten a través de volante y pedales, ágil y equilibrado. De todas las variantes de motor/cambio que hemos probado en la gama Audi, esta se nos antoja especialmente optimizada para un coche con pretensiones deportivas como este. Sus 1.715 kilos se manejan bien gracias a los 218 caballos de su motor con los que el A5 Sportback es capaz de alcanzar 250 km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en solo 6,4 segundos. Es claramente prestacional, pero si somos cuidadosos con el acelerador nos brinda también otras bondades como un consumo medio de solo 4,6 litros a los 100 kilómetros, con emisiones por debajo de los 120 gramos de CO₂ por kilómetro. Sin duda, la aerodinámica juega a su favor.

El A5 Sportback es un gran acierto dentro de la gama de Audi, una alternativa a las berlinas convencionales A4 y A6 y en este caso la versión probada tiene un precio de 53.000 euros, aunque llevaba algunos extras que hay que pagar aparte.



LA DIGITALIZACIÓN HA LLEGADO PARA QUEDARSE

Audi sigue extendiendo sus tableros digitales entre sus modelos, además de las tabletas sobre la consola para las labores de información de tráfico, teléfono o navegador. En este modelo hay en la actualidad dos posibles acabados, el Advanced, más clásico, y el Sport.



LÍNEAS ESCULPIDAS
El nuevo frontal con luces LED, junto al largo capó y la carrocería de líneas muy marcadas, convierten al A5 en un atleta del asfalto, sin perder un ápice de elegancia y seriedad. Es un coche cómodo y práctico en el día a día que no le hace ascos a las curvas ni a las carreteras de montaña.

LA REINA YA NO QUIERE HUMOS

LA REINA DE INGLATERRA PASEA POR SUS PROPIEDADES EN BALMORAL EN LOS FAMOSOS TODOTERRENOS DE LA MARCA BRITÁNICA, QUE AHORA LE PERMITIRÁN BAJAR LOS HUMOS—LOS DEL COCHE, CLARO—CON UNA SORPRENDENTE VERSIÓN HÍBRIDA ENCHUFABLE QUE GOZA DE LA ETIQUETA CERO MEDIOAMBIENTAL Y QUE MUY PRONTO SERÁ UN ATRIBUTO NECESARIO SI USTED CIRCULA POR EL CENTRO DE MADRID Y OTRAS CIUDADES EUROPEAS.



Por Juan Ares

El secreto de esta etiqueta en un coche mastodóntico que pesa 2.460 kilos, mide 4,87 metros de largo y 1,80 de alto es que dispone de un sistema de propulsión híbrido con un motor gasolina de 2 litros con 300 caballos de potencia, al que se une otro propulsor eléctrico capaz de generar el equivalente a otros 116 caballos que actúan sobre su tracción total mediante una caja de cambios automática de 8 velocidades. La potencia conjunta supera los 400 caballos.

Como en todos los híbridos enchufables, el motor eléctrico ayuda al de combustión en arranques, aceleraciones y en general cuando se solicita toda la potencia, aunque el conductor puede elegir también un modo de conducción exclusivamente EV (eléctrico), en cuyo caso tendrá una autonomía máxima de alrededor de 50 kilómetros.

Las baterías de ion-litio que alimentan al motor eléctrico se encuentran alojadas bajo el maletero y tienen 13,1 kWh de capacidad. Se recargan en enchufes con

vencionales en 7,5 horas o en cargadores rápidos en menos de tres horas. El precio de este vehículo parte de los 89.000 euros.

En nuestra toma de contacto hemos comprobado que el Range Rover P400e se beneficia del motor eléctrico para ser todavía más contundente en sus reacciones al pedal del acelerador. Y también sus consumos mejoran mientras dura la carga de las baterías. Para los que busquen un coche que les pueda dar mucha autonomía eléctrica, este no es el modelo, ya que en EV se acaba pronto su recorrido y a partir de ahí es su motor de gasolina el que funciona.

De todas formas es una alternativa para ciudades como Madrid cuando activa sus protocolos de anticontaminación, ya que al poseer una etiqueta 0 podrá circular y aparcar gratis en el centro en cualquier situación.

Eso manteniendo sus proverbiales cualidades de coche campero, de los que es un auténtico avanzado, sin perder a cambio ni un ápice de comodidad en su rodadura por asfalto. De hecho, en autopistas y autovías es cuando muestra sus mejores maneras.





EL SORPRENDENTE ENCHUFE

El Range Rover Sport híbrido enchufable tiene la toma de corriente en su parrilla frontal, pero con esa salvedad mantiene la estética de todos los Range Sport del 2018.

LUJO Y CONFORT

Dejando a un lado sus evidentes actitudes montañosas, el Range Rover Sport P400e añade al lujo y confort, habituales en su gama, el silencio cuando rueda en modo eléctrico.



UN SUV COMPACTO Y CON ESTILO

EL JEEP RENEGADE ES UNA BUENA OPCIÓN PARA AQUELLOS QUE BUSCAN ALGO DIFERENTE, TANTO POR FUERA COMO POR DENTRO. DEPENDIENDO DE LA VERSIÓN, LA ALTURA DE LA CARROCERÍA AL SUELO PUEDE SER DE HASTA 21 CENTÍMETROS, LO QUE AUMENTA SUS POSIBILIDADES «OFF-ROAD». HEMOS PROBADO EL NUEVO MOTOR DE GASOLINA DE 120 CABALLOS, QUE LO MUEVE BIEN, Y ES MUY ESTABLE CON SOLO DOS RUEDAS MOTRICES.



Por Javier Armesto

Ejeep Renegade no se parece a la mayoría de los SUV compactos actuales. En vez de una línea afilada y con grupos ópticos rasgados, presenta unos volúmenes cuadrados y un frontal dominado por unos faros circulares que enmarcan la clásica parrilla de la marca americana. Las protecciones negras que perfilan los bajos del vehículo y los pasos de rueda, y las barras en el techo le dan un aspecto muy campero.

El modelo 2019 estrena una nueva gama de motores de gasolina sobrealimentados. El que hemos conducido tiene 120 caballos y no es muy rápido en el 0 a 100, pero eso no supone nada porque sale muy bien en cuanto hundimos el pie en el acelerador. Tiene tres cilindros, así que es ligeramente más rumoroso a bajo régimen, pero una vez en marcha se convierte en un coche muy silencioso.

El comportamiento en curva es muy estable, a pesar de tener solo dos ruedas motrices. Para optar a la tracción total hay que irse a la versión diésel de 170 caballos, que incluye un sistema de descenso de pendientes, un cambio que imita el efecto de una reductora y un mando en la consola central que permite elegir entre cuatro programas de conducción.

Nuestra unidad de prueba, cedida por el concesionario Fiateira Motor, era el modelo Limited, que incluye un completo equipamiento de seguridad: alerta de cambio involuntario de carril, luces de freno traseras adaptativas, control de velocidad de crucero que mantiene la distancia con el coche de delante y aviso de ángulo muerto. Además incorpora llantas de 17 pulgadas, faros full LED, navegador, compatibilidad con Android Auto y Apple Car Play, sensores de parking, cámara trasera, acceso y arranque sin llave, y detalles exteriores como la cola de escape.

El Jeep Renegade está disponible desde 20.500 euros en la versión básica con este mismo motor. Hay otro gasolina de 150 caballos y dos diésel de 120 y 170 caballos, y los tres pueden llevar cambio automático.





ESTÉTICA ROBUSTA

El interior sigue esta tónica, con gran protagonismo de las salidas de ventilación centrales y un asidero encima de la guantera. Los plásticos son oscuros, aunque se pueden elegir zonas bitono y molduras de varios colores rodeando las tomas de aire y los altavoces, además de la base de la palanca.



PRÁCTICO Y TECNOLÓGICO

El suelo del maletero puede colocarse a dos alturas y hay pequeñas redes y argollas para sujetar objetos. Una gran pantalla de 7 pulgadas domina el panel de instrumentos del Renegade.



TODOTERRENO

El diésel de 170 caballos incluye un mando en la consola central que permite elegir entre cuatro programas: automático, nieve, arena y barro. La versión Trailhawk incorpora uno más, para conducción sobre zonas de roca.



DS 3 CROSSBACK, ICONO DEL ESTILO

ESTILO ESCULTURAL Y PROPORCIONES INÉDITAS, INNOVACIONES EXCLUSIVAS Y REFINAMIENTO ÚNICO. LA VERSIÓN CIEN POR CIEN ELÉCTRICA E-TENSE DEL DS 3 CROSSBACK LLEVA MÁS ALLÁ LOS LÍMITES. CONSTRUIDO SOBRE UNA NUEVA PLATAFORMA QUE LE ABRE HORIZONTES, TANTO TÉCNICOS COMO ESTILÍSTICOS. URBANO Y RUTERO, DEJA A UN LADO LO CONVENCIONAL Y OPTA POR TECNOLOGÍAS ESPECTACULARES.

Por Redacción

Del E-Tense stacan sus proyectores DS Matrix Led Vision, los tiradores de las puertas escamoteables que se despliegan automáticamente y un puesto de conducción totalmente digital. Una modernidad que va de la mano con un gran confort, una gran cantidad de equipamiento de seguridad y funciones de ayuda a la conducción, entre ellas la conducción autónoma de nivel 2, todo ello con un confort y una acústica sin precedentes. Elegante y atractivo, el DS 3 Cross-

back atraerá a aquellos que buscan las últimas tecnologías en un SUV elegante y dinámico.

El DS 3 Crossback se adapta perfectamente a la segunda generación de DS: liderazgo tecnológico y refinamiento único. Con el DS 3 Crossback, DS Automobiles escribe un nuevo capítulo de su historia: el de la electrificación. En su versión E-Tense, el DS 3 Crossback es cien por cien eléctrico, «sin comprometer ni el estilo ni las prestaciones», declaraba Yves Bonnefont, director general de DS Automobiles.

«El DS 3 Crossback ofrece una nueva

experiencia en el automóvil, única, siguiendo la línea de las prestaciones excepcionales del DS 7 Crossback. Reúne todos los ingredientes para atraer a una clientela exigente que no quiere renunciar al tamaño y a lo compacto. Los amantes de la belleza quedarán seducidos por su diseño escultural, la creatividad de sus interiores y el cuidado que se ha dado a los más mínimos detalles. Las tecnologías vanguardistas permitirán a los clientes una experiencia de conducción llena de confort, tranquilidad, serenidad y placer, en cualquier tipo de uso y recorrido, ya sea con los motores térmicos

o en 100% eléctrico. DS 3 Crossback reúne la esencia de DS: refinamiento y tecnología en una carrocería compacta. Marca una etapa determinante en el crecimiento de DS Automobiles», declaraba Eric Apode, Director de Producto de DS Automobiles.

Tanto visto de perfil como desde atrás, es un vehículo con proporciones perfectas, grandes ruedas, no muy largo, pero con una anchura que impone y un impresionante aplomo en carretera. A simple vista, se diferencia de los demás. Una silueta escultural que expresa su fuerza, rematada con unas luces cautivadoras.



PERSONALIZABLE

En el exterior, diez tipos de llantas, diez colores de carrocería (incluido el fabuloso Bleu Millenium del «dream car» DS X E-Tense) y tres colores de techo conforman la lista de elementos para personalizar el vehículo. La clave es una gran variedad de combinaciones para todas las personalidades.



Por Juan Torrón



LEXUS - BREOGAN AUTOLUX

El «roadshow» del Lexus UX 250h llega a Galicia

En las instalaciones de Breogán Autolux, como centro autorizado para toda Galicia de la venta de Lexus que tiene en A Coruña y Vigo, se presentó estos días al público el nuevo UX250h. Un crossover que llega para romper

todas las reglas de diseño y eficacia y que presumirá de su motorización híbrida característica de la marca japonesa y que ya corresponde a su tercera generación recargable. Su parrilla frontal y su diseño trasero no de-

jan indiferente a los amantes del automóvil, pero es en su interior donde los diseñadores han aportado toda su genialidad, inspirándose en el concepto arquitectónico japonés denominado «engawa».



CENTRO INFINITI GALICIA La marca apuesta por eficiencia y diseño

La dirección de la marca Infiniti se desplazó al centro de su marca en A Coruña para presentar su nueva gama ECO de motores eficientes. Propulsores que ya cumplen con las actuales normativas europeas en emisiones y que ya se montan en Q30 y QX 30, ambos de gasolina, y también en el Q50 híbrido. Mientras esto ya ocurre, el Centro Infiniti de Galicia espera la llegada del motor VC Turbo a primeros de año bajo el capó del nuevo QX 50. Infiniti aprovechó para anunciar que en el 2025 la mitad de sus vehículos serán electrificados.



CENTRO PORSCHE VIGO

Un lugar donde vivir la experiencia Porsche

De la mano de Tomás Villén, director general de Porsche Ibérica, el Grupo Pérez Rumbao inauguró las nuevas instalaciones de Porsche para la zona sur de Galicia. Con más de 2.000 metros cuadrados presumen de la tecnología más moderna, en espacios como exposición, sala de configuraciones, recambios y por supuesto un moderno taller. Además, como destacó Ramón Seijas, consejero delegado del grupo, «ya nos adelantamos al futuro y disponemos desde ya de cargadores rápidos para el futuro modelo Taycan, que se podrá recargar en tan solo 15 minutos».



MOTOROCASIÓN A CORUÑA

Una oferta de más de 600 coches usados

Motorocasión ofrece hoy una exposición en A Coruña de más de 600 vehículos usados, de gerencia, de exposición o kilómetro cero en los pabellones de Expocoruña. Abierto desde la 11 de la mañana hasta las 20 horas, los visitantes, que deberán abonar dos euros por la entrada, podrán elegir entre una amplia oferta de vehículos totalmente garantizados y con la posibilidad de financiación. A medida que se vayan realizando las operaciones de compra, los concesionarios reponen otra unidad. En esta ocasión, las mejores ofertas las podrán encontrar sobre modelos diésel.



DESPPIERTA, EMOCIÓN SOLO VERLO



NO HAY NINGUNA DUDA DE QUE BMW ES UNA DE LAS MARCAS CAPACES DE DESPERTAR LAS MAYORES EMOCIONES CADA VEZ QUE PRESENTA UN NUEVO MODELO. SOLAMENTE HAY QUE VER ESTE NUEVO SERIE 8 CABRIO QUE LLEGARÁ AL MERCADO EL PRÓXIMO AÑO PARA RECUPERAR LA PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL.

Por Juan Ares

El Serie 8 Cabrio enamora a primera vista. Tras las voluptuosas formas de su carrocería y su largó capó esconde un chasis inusualmente rígido para tratarse de un cabrio, pero además conserva las esencias con una espectacular capota de lona que aplaudirán los más puristas.

Ya no se hacen muchos coches así, sin complejos, con sus 4,85 metros de largo, con cuatro plazas para disfrutar a cielo abierto y además con una apuesta valiente donde a un poderoso motor V8 de gasolina de 530 caballos se une una alternativa diésel, en los tiempos que corren, en base a un seis cilindros en línea de 320 caballos.

Entrar con ese coche en el club de los 500 caballos es una gran baza para una marca que ya tiene entre sus cabrios un

preciosista i8 Roadster híbrido enchufable. Para que no digan.

La esencia deportiva de este Serie 8 Cabrio estará en el M850i xDrive dotado ya de serie con el paquete M, y mejor si además se le ponen las opcionales luces láser con iluminación variable, con haces de luz que iluminan a 600 metros.

Viajar descapotado no siempre es cómodo pero en BMW han dotado a su estrella de calefacción para el cuello con salidas de aire en los reposacabezas delanteros y hasta calefacción en el volante.

El M850i Cabrio anuncia una espectacular aceleración 0-100 km/h en solo 3,9 segundos, y los que ya sienten la tentación de este coche deben pensar en un precio que rondará los 150.000 euros, lo que lo convertirá en uno de los cabrio más exclusivos del mercado.



Nueva Gama SUV de Hyundai.



SANTA FE

TUCSON

KONA

Ya puedes Superar tus límites, Unirte a algo grande y Vivir intensamente.

Y además, elegir cómo quieres hacerlo con las posibilidades que la

Nueva Gama SUV de Hyundai te ofrece.

Si eliges lo último, eliges el **Nuevo Hyundai Tucson**. Con él, la última tecnología en seguridad, conectividad y prestaciones, viajarán siempre a tu lado.

Con el **Hyundai Kona**, el estilo, la conectividad, el diseño de vanguardia y la electricidad te inspirarán allá donde vayas. Y por último, el más grande, el **Nuevo Hyundai Santa Fe**: sofisticación, espacio y lujo hasta el último detalle. Tú lo eliges.

Nueva Gama SUV de Hyundai desde 13.900€

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

Finisterre Motor: Avda. Finisterre, 326 - A Coruña

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

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



Gama Hyundai Kona: Emisiones CO₂ (gr/km): 108-160 Consumo mixto (l/100km): 4,1-7,1.

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

Gama Hyundai Santa Fe: Emisiones CO₂ (gr/km): 147-215 . Consumo mixto (l/100km): 5,6-9,3.

Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP. PVP recomendado en Península y Baleares para Gama SUV de Hyundai: Kona 1.0 TGDI 88,3kW (120CV) 4X2 ESSENCE (13.900€). Incl. IVA, transporte, impuesto, Matriculación, descuento promocional, aportación de concesionario, oferta de mantenimiento y Plan Cambia a Hyundai aplicable por la entrega de un vehículo usado bajo titularidad del comprador durante al menos los 6 meses previos a la fecha de compra de un vehículo nuevo Hyundai. Oferta aplicable para clientes particulares que financien con el producto Hyundai MOVE a través de Banco Cetelem S.A.U. un importe mínimo de 12.000€ a un plazo mínimo de 36 meses y una permanencia mínima de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación de la entidad financiera. No se incluyen los gastos asociados a financiación (Comisiones, Intereses o Programas de Seguro) que pueden consultarse en la web www.hyundai.es/configurador. PVP recomendado para clientes que no financien 15.400 €. Oferta válida hasta 30/11/2018. Modelos visualizados: Tucson Style, Kona Style y Santa Fe Style (llantas solo disponibles como accesorio). Mantenimiento vinculado a la financiación del vehículo. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje ofrecida por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Consulta las condiciones de oferta, mantenimiento y garantía en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es

CUANDO LA CARRETERA SE PONE BORROSA

LA LLUVIA ES LA PRINCIPAL ENEMIGA DE LOS CONDUCTORES. EL PAVIMENTO RESBALADIZO Y LA FALTA DE VISIBILIDAD OBLIGAN A REDUCIR LA VELOCIDAD Y A EXTREMAR LAS PRECAUCIONES. LA CARRETERA SE VUELVE MÁS PELIGROSA Y LOS EXPERTOS RECOMIENDAN HACERLE AL COCHE UN CHEQUEO DE INVIERNO REVISANDO NEUMÁTICOS, LUCES Y LIMPIAPARABRISAS.

Por José Manuel Pan

La Guardia Civil inspeccionó hace una semana los neumáticos de ocho mil vehículos en Galicia. Fue la primera advertencia de la llegada del tiempo lluvioso, de la nieve y de las heladas. Es una época en la que la conducción requiere altas dosis de precaución porque las carreteras se vuelven más peligrosas. Revisar el coche para afrontar el invierno es la principal recomendación de los expertos. Lo siguiente ya depende de los conductores y del resto de usuarios de la carretera.

NEUMÁTICOS Y ESCOBILLAS

Los neumáticos son el primer objetivo en una revisión del coche ante la llegada del mal tiempo. Son los que garantizan la adherencia del vehículo a la carretera y por eso deben estar en perfectas condiciones, explica Manel Da Silva, jefe de servicio posventa en Gándara Motor, concesionario y servicio oficial de Volkswagen-Audi en Ferrol. Este experto recomienda un «chequeo de invierno» al coche. «Es el momento ideal para revisar los neumáticos, los niveles, el líquido refrigerante, el sistema de alumbrado y las escobillas».

Da Silva advierte que un limpiaparabrisas deteriorado puede impedir ver la carretera cuando llueve intensamente. Todos los talleres tienen en estas fechas ofertas especiales para ese chequeo preventivo que recomiendan desde Gándara Motor y que puede evitar problemas en la carretera.

LAS LUCES, TODO EL DÍA

La falta de visibilidad es uno de los problemas en esta época del año. Anochecer pronto y la lluvia y la nieve dificultan la circulación por carretera. Las autoridades recomiendan llevar las luces del coche encendidas todo el día para aumentar las condiciones de visibilidad.



La dificultad por nieve en la carretera

	Nivel verde	Nivel amarillo	Nivel rojo	Mucho espesor
CIRCULACIÓN	100 En autopistas y autovías	60 Turismos y autobuses	30 Turismos con cadenas	Prohibido circular a todos los vehículos
	80 En el resto de vías	○ Camiones y vehículos articulados	○ Resto de vehículos	
MANIOBRAS	○ Los camiones tienen prohibido adelantar	!○ Reducir la velocidad en curvas y descensos	○ Prohibido adelantar a vehículos inmovilizados	<ul style="list-style-type: none"> Aparcar lo más orillado posible para dejar paso a los quitanieves No abandonar el vehículo si no se tiene un refugio al que acudir
	• Evitar los puertos de montaña	• Evitar maniobras bruscas		

LOS COLORES DEL RIESGO EN LA CARRETERA

Cuando llueve la carretera deja de verse con claridad, como sucede en la foto de arriba. A la izquierda, las advertencias de colores que la DGT establece para fijar los niveles de riesgo con presencia de nieve en la carretera.

B.A.

CHALECOS REFLECTANTES

Los peatones son una parte vulnerable del tráfico, y más en estas fechas. Deben hacerse visibles al máximo, huir de las ropas oscuras y llevar chalecos y paraguas reflectantes.

LOS PROBLEMAS CON LA NIEVE

Conducir con nieve tiene grandes riesgos. Se reduce la visibilidad y se pierden referencias sobre la carretera. Hay que seguir en todo momento los consejos de la DGT.

REDUCIR LA VELOCIDAD

Con lluvia es necesario prestar la máxima atención al volante y reducir la velocidad. Con la carretera mojada las distancias de frenado aumentan de la misma forma que los riesgos.

MÁS QUE UN SUV, UN ALFA ROMEO.



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

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 PROTECCIÓN DE PAGOS CORREDURÍA 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




 grandes diseñadores
GIORGETTO GIUGIARO

EL ITALDESIGN BRIVIDO

Presentado en el Salón de Ginebra del 2012, el Brivido plantea una conjunción de deportividad y sostenibilidad en un Gran Turismo híbrido que incorpora las últimas tecnologías bajo una llamativa carrocería construida a base de aluminio y fibra de carbono.



MARCANDO EL CAMINO

CON MÁS DE 300 MODELOS COMERCIALES Y 200 PROTOTIPOS DISEÑADOS, GIORGETTO GIUGIARO, QUE COMPLETA CON LEONARDO FIORAVANTI Y MARCELO GANDINI EL TRÍO DE GENIALES DISEÑADORES ITALIANOS NACIDOS EN 1938, HA VENIDO INFLUYENDO DURANTE DÉCADAS EN LA LÍNEA A SEGUIR POR LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL.

Por **Ignacio Ferreiro González**

A El pasado mes de febrero se cumplían 50 años desde que en 1968 se estableciera en Moncalieri, en las afueras de Turín, la Società Italiana Realizzazione Prototipi, poco después renombrada como ItalDesign. La nueva empresa contaba como aval con el prestigio que se había ganado ya el diseñador Giorgetto Giugiaro, cofundador con Aldo Mantovani, Gino Boaretti y Luciano Bosio.

Giugiaro había tenido una precoz trayectoria en el mundo del automóvil. Nacido en 1938 en la localidad piamontesa de Garessio, a 100 kilómetros de Turín, y tras haber cursado estudios de pintura y dibujo técnico, a los 17 años se incorporaba al Centro Stile Fiat a las órdenes de Dante Giacosa, donde permanecería hasta 1958, cuando Nuccio Bertone, tras ver en una exposición

uno de sus diseños, le ofrecía el puesto de diseñador que había dejado vacante Franco Scaglione en su carrocería.

Los éxitos conseguidos con diseños para Bertone como los Alfa Romeo 2000/2600 Sprint Coupé y Giulia Sprint GT, el Fiat 850 Spider, el Iso Grifo A3C, o el Maserati 5000GT continuarán después en Ghia, a la que se incorpora en 1965, con modelos como el Maserati Ghibli o el DeTomaso Mangusta, hasta que en 1967 funde su propio estudio, Studio Italia Styling, y finalmente un año más tarde se constituya ItalDesign.

ItalDesign extenderá su actividad a otros sectores de la industria, desde relojes, cámaras fotográficas o armamento hasta trenes, y en automoción desarrollará desde su inicio dos líneas simultáneas: por un lado el desarrollo de modelos comerciales para los más importantes fabricantes europeos, a los que se sumarán pronto otros japo-



**En 1999
Giugiaro
era elegido
'Diseñador del
Siglo' por un
jurado de 120
especialistas y
periodistas**

neses, coreanos o chinos, y por otro la realización de prototipos, presentados habitualmente en el Salón de Turín, que le permitían mostrar su visión de la evolución del automóvil y anticipar en muchos casos propuestas que terminarán por ser incorporadas por la industria.

La relación de automóviles de serie diseñados por Giugiaro en ItalDesign es extensa, e incluye gran cantidad de modelos muy populares, sea por su éxito comercial o por su repercusión e influencia en otros posteriores; desde la primera serie del VW Golf (1974), los Maserati Bora y Merak (1971/1972), Lotus Esprit (1972), los Alfasud o el Alfetta GTV (1972/1974), Lancia Delta (1979), Fiat Panda (1980) o el cinematográfico DeLorean DMC-12 (1981), hasta los Maserati Coupé y Spyder (2002), o el Alfa Romeo Brera (2005), pasando por bien conocidos modelos diseñados para Seat en los 80 y 90 como los Ibiza,





Málaga, Toledo, Córdoba y León.

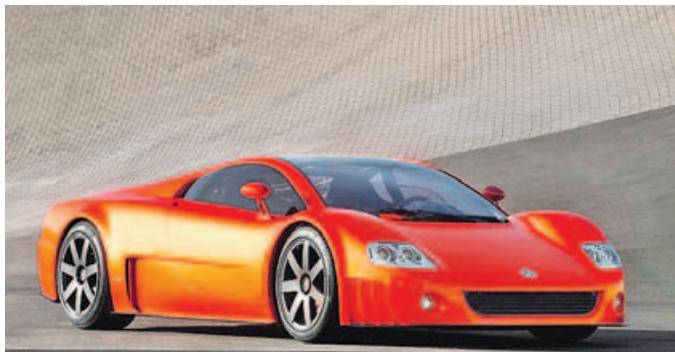
Paralelamente, ya en 1968 se presentaba el vanguardista Bizzarrini Manta, abriendo la lista de *concept-cars* de ItalDesign, desarrollados en su mayor parte sobre mecánicas reales, al que se sumarán los Alfa Romeo Iguana y Carabo (1968/1971), Porsche Tapiro (1970), los Maserati Boomerang y Medici (1972/1974), el Lancia Megagamma que anticipaba el concepto de monovolumen (1978), Lotus Etna (1984), ItalDesign Aztec (1988), los BMW Nazca M12 y C2 (1991/1992), los VW W12/Nardo (1997) o el Toyota Alessandro Volta que exploraba las posibilidades de un híbrido deportivo (2004), y que seguirá recibiendo incorporaciones hasta fechas recientes, con modelos como el Brivido que ilustra este artículo, un Gran Turismo híbrido de cuatro plazas que plantea además las posibilidades de las nuevas tecnologías aplicadas al automóvil.

Formando parte desde 2010 del Grupo Volkswagen, ItalDesign seguiría siendo dirigida por Giorgietto Giugiaro hasta 2015, cuando se retira de la empresa para fundar con su hijo Fabrizio GFG Style, desde la que sigue trabajando tanto en el sector de la automoción como en el de la arquitectura.



PROPYESTAS DE FUTURO

Bizzarrini Manta de 1968 (izquierda, arriba), BMW Nazca de 1991 (arriba), VW W12 Nardo de 1997 (abajo, izquierda) y Toyota Alessandro Volta de 2004 (abajo).





RESTAURACIÓN COMPLETA

Originalmente no tenía faro ni suspensión trasera, para cambiar de marcha era necesario soltar la mano del manillar derecho y accionar la palanca situada a la altura de la rodilla derecha mientras se accionaba el embrague para seguidamente acelerar. Casi hay que ser una especie de malabarista, aunque para Ramón (izquierda), su actual dueño, no tiene ningún secreto.

LAS PERIPECIAS DE UNA BELGA EN BUÑO

MATRICULADA CON EL NÚMERO 3.033 Y CON LA C DE CORUÑA, ESTA MOTOCICLETA DE LA MARCA FN —ABREVIATURA DE FABRIQUE NATIONALE—, CONSTRUIDA EN BÉLGICA EN 1928, LLEGÓ A GALICIA UN AÑO DESPUÉS Y ESTUVO MÁS DE 50 AÑOS RECORRIENDO INCANSABLE LA COSTA NOROESTE CORUÑESA, PRIMERO COMO MOTO DEL CURA DE BUÑO Y DESPUÉS COMO VEHÍCULO DE CORREOS. HOY, CON 90 AÑOS RECIÉN CUMPLIDOS POR FIN DESCANSA CERCA DE CARBALLO, YA RESTAURADA, BAJO LA ATENTA MIRADA DE SU CONSERVADOR, RAMÓN, UN APASIONADO DE LAS MOTOS ANTIGUAS.

Por Óscar Ayerra

Esta moto podría haber pasado desapercibida si no no llega a ser porque todavía es recordada, en pleno siglo XXI, por su característico sonido que hacía cuando en los años 50 y 60 era la encargada de transportar el correo a Bergantiños, una pequeña comarca en el noroeste gallego. «El ruido era inconfundible, sabíamos cuándo llegaba el correo a nuestro pueblo por el estruendo de su motor», así recordaba Ramón, su actual propietario, cuando en el año 2010 se lo escuchó decir a un aficionado

nado de motos en una de las concentraciones de motos clásicas a las que suele asistir. En aquel momento decidió averiguar el paradero de esta singular motocicleta. Hecho que ocurrió meses después en Buño, una pequeña localidad cerca de Malpica (A Coruña). Bajo cientos de kilos de leña dormitaba, casi fosilizada, una estructura de hierros y piezas oxidadas. Comenzaba así el rescate de una de las primeras motos matriculadas en Galicia.

FABRICADA EN BÉLGICA

Todo comenzó en 1929 cuando un médico gallego afincado en Santiago

lograba traerla desde África. Era bastante habitual que muchas de estas motos se entregasen a la colonia belga de África para fines militares gracias a su contrastada fiabilidad en terrenos tan duros, para más tarde venderse. Tras su estancia en Compostela, fue adquirida por el cura de Buño a principios de los años 30. El sacerdote se dedicó, durante muchos años, a visitar a sus feligreses en esta montura tan singular. Durante la guerra civil pudo incluso salvarse de las multitudinarias confiscaciones y requisas militares gracias a que la iglesia solía estar exenta.

Tras la guerra, según aclara su actual dueño, un accidente en un puente cercano a Coristanco, una localidad a 22 kilómetros de Malpica, puso fin a la vida de este cura, quedando la moto con importantes daños. Esta FN pasa entonces por varias manos hasta que llega a principios de los años 40 a Indalecio, un joven aficionado a las motos, que más tarde sería el encargado, con su mujer, de la oficina de correos de la zona de Buño. Entre los años 40 y 60 la moto sufrió múltiples arreglos, reparaciones y actualizaciones que fueron cambiando su fisonomía. Recibió suspensiones,

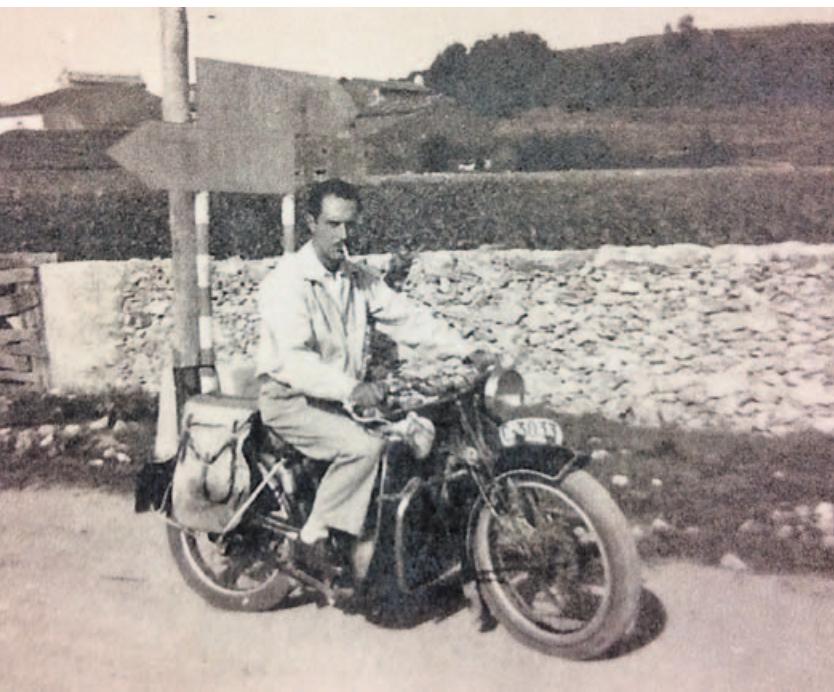


CON PIEZAS DE VARIAS MOTOS

Así se la encontró su actual dueño en 2010. A lo largo del tiempo sufrió diferentes modificaciones, principalmente por la falta de piezas originales. El cambio, la dirección, el depósito, el escape, las marchas o partes del chasis fueron cambiados a lo largo de su existencia.

DOS PROPIETARIOS PECULIARES

El cura de Buño (derecha). Montado en la FN belga recorría la comarca antes de perder la vida en ella a principios de los años 40. Abajo, el siguiente propietario, Indalecio, quién la utilizaría entre otras labores como transporte del correo en los años 50 y 60, hasta que la jubiló a principios de los 70.



horquillas, y partes mecánicas de otras monturas donantes que sustituían a las piezas originales, dado la imposibilidad de comprarlas a la fábrica belga.

Según recuerda el hijo de Indalecio, «mi padre pasaba muchas horas encima de la moto, viajaba desde Buño a Málaga y también a A Coruña». En aquella época las carreteras, en su mayoría, eran de tierra y se encontraban en un estado deplorable, lo que suponía una exigente prueba de fiabilidad para cualquier motocicleta, y el dueño estaba obligado a saber de mecánica.

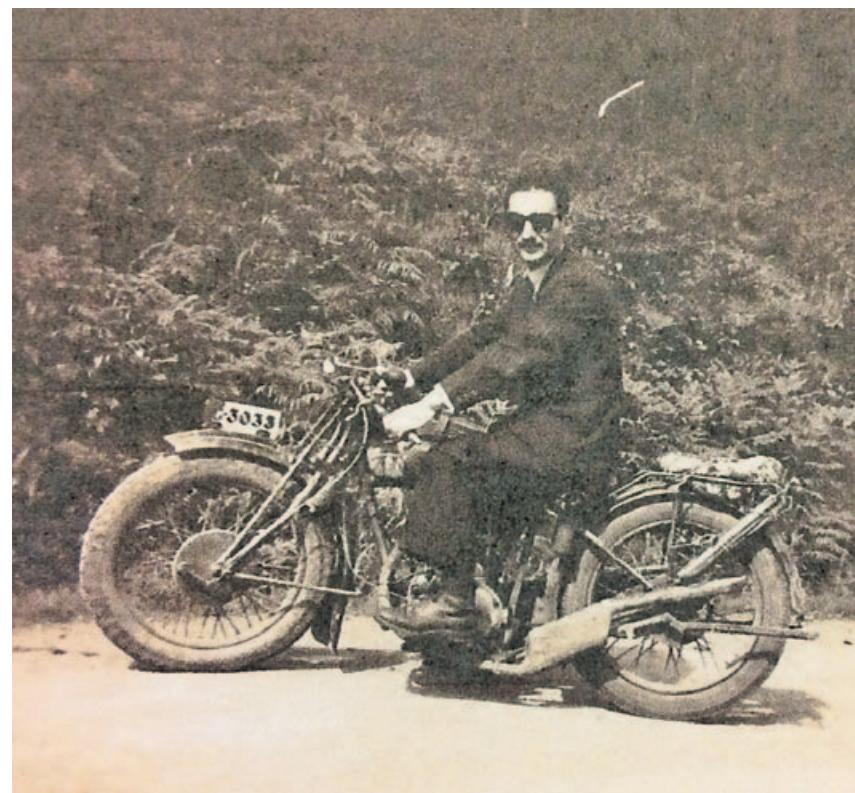
LA BIELA BELGA

A principios de 1961 la moto sufrió un grave problema, la rotura de una biela la dejó inválida. Una pieza imposible de conseguir en España, pero no así para Indalecio, según narra su hijo: «Mi padre tuvo la ocurrencia de enviar una carta a la Casa Real belga, donde explicaba su problema técnico y una solicitud formal de la pieza en cuestión». Recordemos que Fabiola de Bélgica, de origen español, acababa de casarse con

el rey Balduino unos meses antes. Meses después, añade, «la Guardia Civil de Carballo se presentó en nuestra casa con un pequeño paquete para mi padre. El recambio había llegado desde Bélgica». Lo que empezó siendo una broma casera



«Mi padre tuvo la ocurrencia de enviar una carta a la Casa Real belga solicitando la pieza que le faltaba»



del «si cola, cola» con el país centroeuropéo resultó ser un método de lo más efectivo.

Durante los años siguientes esta incombustible motocicleta ejercía de vehículo multitarea. Incluso prestaba servicio en la famosa cerámica de Buño como vehículo de carga y de personas, como, según le han contado a su actual dueño, «una tabla entre el asiento del conductor y la pequeña vaca trasera hacia de banco improvisado para tres viajeros». Finalmente, a principios de los 70 se le busca el retiro en un pequeño almacén de la familia donde permanecerá hasta el 2010, en el que sale de su escondite forzoso.

RESTAURACIÓN METICULOSA

Dos años necesitó Ramón, su actual propietario, para devolverle la vida. Varios meses solo para documentarse sobre qué partes habían sido sustituidas a lo largo de su existencia. Un proceso que siguió con el desmontaje, catalogación y restauración de cada una de las piezas que componían este rompecabezas de hierro. Y por supuesto, muchas horas invertidas en la búsqueda exhaustiva de piezas originales en webs del sector, y visitas a varios mercadillos europeos de recambios de clásicas. «Todavía me falta el escape original» aclara con rabia Ramón, una pieza muy difícil de conseguir y que sigue buscando. Provisionalmente lleva uno de acero. Solamente el faro delantero, que en sus inicios la motocicleta no llevaba, es la única licencia que por seguridad ha instalado, «desmontable, eso sí, por si se deja como salió de fábrica en 1928».

La Fabrique Nationale

Esta marca nace a mediados del siglo XIX en Bélgica como una fábrica de armamento y municiones pero enseguida, y llevada por el auge centroeuropéo de las carreras de ciclos, construye sus primeros cuadros de bicicleta en 1895, siendo en 1901 cuando fabrica su primer ciclo con motor. Cuatro años más tarde construye la primera motocicleta de cuatro cilindros del mundo. Durante los años siguientes, la fiabilidad de sus motores, contrastados en numerosas pruebas y carreras de resistencia, hacen de esta marca un referente hasta mediados de los años 30, que, por diferentes motivos, la constructora belga descuida algunos puntos que ponen en tela de juicio dicha fiabilidad, siendo el principio de su decadencia. En la Segunda Guerra Mundial la fábrica es bombardeada y no es hasta 1949 cuando vuelve a construir motocicletas. En la década de los 50 se dedica a producir pequeños ciclomotores de dos tiempos hasta que finalmente en 1967 cesa su producción, aunque no así su apartado armamentístico. Hoy en día permanece como una de las principales fábricas a nivel mundial de armamento militar.

LAS MOTOS QUE VEREMOS EN EL 2019

EL SALÓN EICMA DE MILÁN MOSTRÓ UN AÑO MÁS LAS NOVEDADES SOBRE DOS RUEDAS. EL ESTILO RÁCING SE HACE PRESENTE INCLUSO EN MODELOS VINTAGE, Y, JUNTO A LA LLEGADA DE LAS MOTOS ELÉCTRICAS Y LA APARICIÓN DE MARCAS CHINAS CON GRAN RELACIÓN CALIDAD/PRECIO, PROMETE ANIMAR EL MERCADO ESTA TEMPORADA.

Por Javier Armesto



PEUGEOT E-METROPOLIS

El futuro eléctrico también ha llegado a las motos. Este maxiescúter de tres ruedas puede cargar sus baterías hasta un 80 % en menos de cuatro horas. Alcanza los 135 km/h y la autonomía estimada es de 200 kilómetros. El amortiguador trasero lleva su propio depósito, un detalle exclusivo.

SUZUKI KATANA

El regreso de una moto mítica. En 1981 la marca japonesa se asoció con el diseñador italiano Roberto Frascoli y nació un modelo de estética vanguardista que ahora se actualiza. Lleva la pantalla de la GSX-R 1000, las suspensiones son Kayaba y las pinzas de freno, Brembo de cuatro pistones. Bajo el asiento, 150 CV.



MV AGUSTA F CLAUDIO

Despedida de un modelo con todo el aura artesanal y el diseño inconfundibles de la marca italiana. Esta «superbike» de calle alcanza los 205 caballos y estira su motor hasta las 14.200 revoluciones. Escucharla debe ser un poema.



MOTO GUZZI V9 BOBBER SPORT

Los enormes neumáticos se inspiran en los que utilizaban los pilotos en el periodo posterior a la Segunda Guerra Mundial. El manillar y el asiento se han rebajado para adoptar una postura más racing, pero los amortiguadores traseros Ohlins aseguran comodidad.



ZONTEX 310 X

Una «sport touring» de origen chino que ha dejado boquiabierto a todo el mundo por su diseño, acabado y equipamiento. Por 4.200 euros ofrece llave inteligente, pantalla regulable e iluminación Full LED. El motor rinde 35,4 caballos.



DUCATI MULTISTRADA 1260 ENDURO

ImpONENTE estampa para una moto que ofrece 158 caballos y cambio automático para subir y para bajar marchas. Las suspensiones electrónicas y un depósito de 30 litros hacen de ella una aventurera.





NISSAN INTELLIGENT MOBILITY



NISSAN MICRA

VERSIÓN ACENTA CON MOTOR 66kW (90CV)

**TODO INCLUIDO
POR 7€/DÍA***

37 MESES | TAE: 6,43% | ÚLTIMA CUOTA: 8.281,82€

SIN ENTRADA Y CON 3 AÑOS DE:

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



Consumo mixto: 5,2 l/100 km. Emisiones de CO₂: 118 g/km. Consumo y emisiones homologados de conformidad con la normativa europea aplicable.

*PVP recomendado para Micra ACENTA 66kW (90CV) Ivory en Península y Baleares 11.800€. Incluye Precio Franco Fábrica, transporte, Nissan Assistance, descuento promocional e IVA. 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 13.710,90€ en cuotas de 210€ al mes (7€ al día) durante 36 meses y una última cuota de 8.281,82€. Sin entrada: Sin Comisión de Apertura. TIN 6,25%. TAE 6,43%. Precio total a plazos 15.841,82€. Importe Total Adeudado de 15.841,82€. Importe mínimo a financiar 7.000€. Permanencia mínima 24 meses. La oferta y el importe a financiar incluyen 3 años de Pack Auto (Seguro Auto con Franquicia 600€ + Securplus + Seguro de Neumáticos): 1.292,31€, 3 años de Vehículo de Sustitución: 150,59€ y mantenimiento de 3 años (con límite de kilometraje): 468€. Las revisiones incluidas son las estándar según el Libro de Garantías y Certificado de Mantenimiento. Oferta válida hasta el 31/12/2018 financiando con Magic Plan 3D de RCI Banque SA, Sucursal en España. No compatible con otras campañas. Para más información acude a tu concesionario Nissan más cercano. La imagen visualizada puede no corresponderse con el vehículo ofertado.



Nuevo Clase C Berlina. Nunca dejes de superarte.

Dinamismo, inteligencia y deportividad con un mayor control.

Ajusta tu modo de conducción gracias al DYNAMIC BODY CONTROL. Además, sus motores de cuatro cilindros aumentan el dinamismo y la eficacia. ¿Preparado?

Consumo mixto 4,4-4,8 (l/100 km)
y emisiones de CO₂ 117-126 (g/km)³.

¹Ejemplo de Mercedes-Benz Complete para un Clase C 200 d Berlina con AMG Line exterior + Avantgarde interior + Paquete Advantage por 299€ al mes IVA incluido, a 48 meses y 80.000 km. Aportación inicial de 13.043€ IVA incluido. Oferta válida hasta el 31/12/2018 para clientes mayores de 31 años, solicitud aprobada hasta el 15/01/2019 y contrato activado hasta el 28/02/2019. Permanencia mín. 24 meses. Mercedes-Benz Complete es una marca comercializada por Mercedes-Benz Renting, S.A. -Avda. de Bruselas 30, 28108 Alcobendas (Madrid). El modelo visualizado puede no corresponder con el ofertado. ²Inc. piezas de desgaste, excepto neumáticos. ³Los valores de CO₂ indicados han sido obtenidos mediante ensayo "NEDC CO₂" según el art. 2 nº 1 del Reglamento de Aplicación (UE) 2017/1153. En caso de modificación legislativa del ciclo de conducción europeo, se aplicará el sistema de ensayo que proceda en cada momento. En tal caso, los datos en el certificado de conformidad y en la ficha técnica podrían variar e influir en el tramo aplicable a los Impuestos de Matriculación y/o sobre Vehículos de Tracción Mecánica. Más información en www.mercedes-benz.es

Clase C 200 d por 299€/mes¹ en 48 cuotas.

Aportación inicial: 13.043€

Con seguro, garantía y mantenimiento incluidos².



LOUZAO

Concesionarios Oficiales Mercedes-Benz

A Coruña • Santiago • Ferrol • Vigo • Pontevedra • Vilagarcía • Ourense. www.louzao.mercedes-benz.es