

Eco**motor**.es

elEconomista OCTUBRE 2014 Nº67

FORD MONDEO
**DESDE ESPAÑA
AL ABORDAJE**

OPEL CORSA
UN SALTO CUALITATIVO

PORSCHE CAYENNE
LA IDEA QUE RESULTÓ MAGNÍFICA



NUEVO LEXUS NX 300h Híbrido

Diferente desde todos los ángulos.



197 CV, 5,0 l/100km, CO₂: 116 g/km, NO_x: 0,007 g/km

www.lexusauto.es

 **LEXUS**

AMAZING IN MOTION

Emissiones CO₂ de 116 a 123g/km, Consumo combinado de 5,0 a 5,3 l/100km. El consumo de combustible y los valores de CO₂ se miden en un entorno controlado de acuerdo a los requisitos de la Directiva 80/268/CEE. Los valores de combustible y emisiones de CO₂ de su vehículo podrán variar por los factores externos.

6

EN PORTADA
Ford
Mondeo

10

A LA ÚLTIMA
Opel
Corsa

16

EN PORTADA
Porsche
Cayenne

20

MOTOS
Salón de
Colonia



Ecomotor.es

Edita: Editorial Ecoprensa S.A. **Presidente-Editor:** Alfonso de Salas **Vicepresidente:** Gregorio Peña **Director de elEconomista:** Amador G. Ayora **Director General:** Julio Gutiérrez **Director Comercial:** Juan Ramón Rodríguez
Relaciones Institucionales: Pilar Rodríguez **Jefe de Publicidad:** Sergio de María **Adjunto al Director y Coordinador de revistas:** Juanjo Santacana **Director EcoMotor:** Juan Luis Soto
Diseño y maquetación: Pedro Vicente **Redacción:** Miguel Ángel Linares, Jorge Arenas y Fernando Cruz. **Tratamiento de imagen:** Luis Alenda y Daniel Arroyo. **Impresión:** Impresos y revistas S.A. **D.L.:** M-25200-2008

LA DGT COMPRA
30 NUEVOS
RADARES DE
VELOCIDAD



Con un desembolso de dos millones de euros se instalarán en carreteras de 13 provincias. La DGT ya cuenta con recaudar casi 361 millones en 2015.

ARRANCA
LA FÓRMULA 4
EN ESPAÑA.
SE DISPUTARÁ
EN 2015



Después de años de sequía deportiva en nuestro país, hay que celebrar la puesta en marcha de este prometedor campeonato de monoplazas.

SALÓN DEL
AUTOMÓVIL
DE PARÍS, EL
MÁS VISITADO



Con 1.253.513 visitantes, 10.000 periodistas acreditados y 8.200.000 entradas en su página web, es el evento con mayor difusión del sector.

High-tech, el combate del siglo

Cuando accedemos al interior de los nuevos automóviles poco podemos sospechar que, tras sus modernos salpicaderos, se libra una feroz batalla. Las empresas de alta tecnología Google y Apple se están repartiendo la producción mundial con sus dispositivos, invadiendo cada vez más terreno a los fabricantes de vehículos.

Son unos 47 millones de automóviles los que equipan sistemas de Apple, mientras que otros 44 millones recurren al sistema Android. Las preferencias no van por marcas, sobre todo en Estados Unidos, donde muchas firmas automovilísticas trabajan indiferentemente con uno u otro proveedor. Teóricamente, toda la producción mundial de automóviles está cubierta por alguna de estas firmas tecnológicas. Google y Apple invierten en conjunto más de 12.000 millones de dólares en investigación y desarrollo de sistemas informáticos, muchos de los cuales van a parar detrás de las flamantes pantallas, que se han hecho ya un hueco preferente en el interior de nuestros coches. Pero la batalla no se libra solamente en el terreno de las tecnológicas. Los fabricantes de automóviles, recelosos de esta imparable invasión, se reservan bazas informáticas para no depender completamente de sus nuevos y formidables competidores. Si el llamado "info-tainment" que engloba todas las funciones de música, telefonía, o navegación, queda en manos de las grandes compañías tecnológicas, los parámetros propios del vehículo y los referentes a los mecanismos de seguridad son todavía celosamente custodiados por la industria del motor.



Juan Luis Soto
Director de Ecomotor



Los comerciales Citroën, líderes

Llegar a ser el primero, el más valorado, el de más éxito, no suele ser fruto de la casualidad. Al menos, en Citroën no lo es. Hay razones poderosas para haber sido líder indiscutible en el mercado de vehículos comerciales en lo que va de año, con 14.051 matriculaciones y un 17,1 por ciento de penetración. El principal motivo es una gama de vehículos comerciales de calidad, completa y fiable, pensada para dar una respuesta eficaz al cliente profesional. A su éxito ha contribuido, en gran medida, un vehículo producido en España: el Citroën Berlingo, que se fabrica en Vigo y que es el modelo más vendido en lo que va de año, con 10.325 unidades matriculadas. Además de triunfar en casa, el Berlingo lleva la calidad "made in Spain" a todo el mundo, ya que una gran parte de su producción se destina a la exportación.

La marca sigue desarrollando modelos punteros para este mercado, como demuestran novedades como el Berlingo Electric, también producido en Galicia, y el nuevo Citroën Jumper, presentado este año, que destaca por un exterior actual, un interior con una pantalla táctil de cinco pulgadas y una nueva gama de motores eficientes.

Alfredo Vila
Director General Citroën y DS España y Portugal



ŠKODA OCTAVIA

Consumo combinado gama Octavia: [3,2-6,4] l/100 km. Emisiones de CO₂ gama Octavia: [85-149] g/km. 



ŠKODA SPACEBACK

Consumo combinado gama Spaceback: [3,8-5,8] l/100 km. Emisiones de CO₂ gama Spaceback: [99-134] g/km. 

SI BUSCAS RENTABILIDAD PARA TU EMPRESA, AQUÍ TIENES DOS BUENOS EJEMPLOS

¿Por qué elegir un ŠKODA?

- › Espacio interior
- › Diseño
- › Seguridad
- › Fiabilidad
- › Servicio
- › Tecnología
- › Soluciones inteligentes
- › Costes de utilización eficiente
- › Greenline

La clave perfecta para el crecimiento de tu empresa se encuentra dentro de la flota de vehículos ŠKODA.

www.skoda.es

A LA ÚLTIMA FORD MONDEO

FICHA TÉCNICA: Motores: De 3 y 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Gasolina y diesel ♦ Potencias: Desde 125 a 240 CV ♦ Dimensiones: 4.871 x 2.121 x 1.482 mm ♦ Batalla: 2.850 mm
♦ Capacidad maletero: 516 litros ♦ Velocidad máxima: Desde 192 a 240 km/h ♦ Consumo medio: Desde 3,6 a 7,3 l/100 km ♦ CO2: Desde 94 gr/km ♦ Precio: Desde 21.800 euros
Más información en www.ecomotor.es

Al ver por vez primera el nuevo Ford Mondeo no podemos dejar de pensar en la británica Aston Martin. Es cuestión de genes, pues la extinta relación entre ambas marcas han dejado en el Mondeo unas señas de identidad compartidas. La poderosa calandra deportiva y la elegancia natural de su nueva carrocería diferencian al primer vistazo al Mondeo del resto de las berlinas rivales de última generación.



Una vez dentro, nos llama la atención el prolífico equipamiento de serie, muy bien presentado en ergonómico diseño, algo ya habitual en los últimos modelos Ford. En el acabado superior Titanium destaca la pantalla de 8", los asientos con 10 ajustes eléctricos y calefacción, sistema de mantenimiento de carril, reconocimiento de señales de tráfico, arranque sin llave o los sensores de aparcamiento, entre otros. En el acabado de acceso Trend, la generosidad de equipo tampoco se queda corta y nos encontramos por ejemplo con equipos tan sofisticados como el sistema de control por voz Sync, climatizador bi-zona, sensores de luces y lluvia, arranque en pendiente, Start&Stop, sensor de presión de neumáticos,....en fin, bastante más de lo habitual. Esta dotación, junto con la calidad general y los agresivos precios comerciales del nuevo Mondeo le convierten en una opción muy interesante entre los de su clase. El hecho de



TÉCNICA SOFISTICADA

NUNCA EN ESPAÑA SE HABÍA FABRICADO UNA BERLINA DE GAMA ALTA COMO EL NUEVO MONDEO. PARA ELLO SE HA TRANSFORMADO EN PROFUNDIDAD LA FÁBRICA DE ALMUSSAFES, ELEGIDA PARA PRODUCIR EL FORD CON MAYOR TECNOLOGÍA DEL MUNDO Por Juan Luis Soto



estar fabricado en España, aporta para nosotros un atractivo más al buque insignia de la marca, que se lanza con dos carrocerías, berlina de cinco puertas y familiar. También, por primera vez en Ford, se ofrece una versión con motor híbrido de 187 CV, con transmisión automática y en carrocería sedán de 4 puertas.

Para terminar con las novedades técnicas que aporta el nuevo modelo, resaltar los inéditos cinturones traseros inflables, que funcionan en caso de colisión mediante un mecanismo pirotécnico, como el de los airbags.

Ya puestos a conducirlo, lo más reseñable del Mondeo es que aporta mucho placer en ello. Bien aplomado, con una dirección especialmente precisa y unas amortiguaciones (hay varios tarados según la motorización) muy cómodas y filtrantes, incita a hacer kilómetros con gran eficacia y seguridad en todo tipo de carretera. Cuando llegamos a las rutas más sinuosas, apreciamos en cuanto a agilidad y frenada el drástico aligeramiento de su estructura, 115 kilos por debajo de su antecesor. Algunas versiones pueden disponer del sistema Ford Interactive Vehicle Dynamics, que nos permite elegir entre tres modos de conducción (Confort, Normal y Sport) modificando el tacto de dirección y las regulaciones de la suspensión.

Hemos podido probar ya dos motorizaciones, tanto de gasolina como diésel. El primero, un sorprendente 1.5 Ecoboost de 160 CV nos ha gustado especialmente por su insospechada elasticidad y sus buenas respuestas. En cuanto al diésel, el 2.0 TDCi de 150 CV sobresale por un consumo especialmente parco y muy fácil de estabilizar alrededor de los cinco litros a los cien kilómetros, cifra muy reseñable en un coche de las dimensiones del Mondeo.

Muy tecnológico, amplio, con un maletero líder en el segmento y muy satisfactorio en la conducción, el nuevo Mondeo añade una guinda sin duda decisiva en su planteamiento comercial. Se trata de un abanico de precios más que interesantes pues, desde la versión de acceso por 21.800 euros (Plan Pive y descuentos aplicados) hasta los 36.650 euros de la versión más cara, la berlina de Ford es de lo más competitivo del segmento. Sobre todo al tener en cuenta su generosidad en el equipo de serie.



FICHA TÉCNICA: Motores: De 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Gasolina, diésel e híbrido ♦ Potencias: De 115 a 200 CV ♦ Dimensiones: 4.830 x 1.828 x 1.456 mm ♦ Batalla: 2.817 mm
♦ Capacidad maletero: 515 litros ♦ Velocidad máxima: De 197 a 220 km/h ♦ Consumo medio: Desde 4 a 5,8 l/100 km ♦ CO2: Desde 104 gr/km ♦ Precio: De 23.930 a 40.500 euros
Más información en www.ecomotor.es

La fiera pierde la timidez y se deja ver

DESPUÉS DE RENOVAR TODA LA GAMA POR ABAJO, LE TOCABA EL TURNO A LA BERLINA GRANDE DE PEUGEOT. UN LLAMATIVO CAMBIO DE ESTILO Y VARIAS NOVEDADES MECÁNICAS ACTUALIZAN AL 508. Por Juan Luis Soto



Parte del espectacular diseño del "concept car" Exalt se ha trasplantado a la nueva carrocería del 508. Resultado, un coche bastante más llamativo y personal que el anterior. La estrecha calandra con el león de la marca en el centro (como los Peugeot de los años 80), los afilados faros delanteros y los pilotos de luz diurna en forma de bumerán, se suman a unas líneas muy fluidas para dar mayor prestancia frontal a la berlina francesa. A partir de ahora, cuando veamos en el retrovisor un 508, lo identificaremos al momento sin error.

En el interior encontramos un espacio amplio y acogedor, en el que destaca un acabado sobresaliente. La principal novedad se encuentra en la pantalla táctil multifunción de 7", con la cual podremos controlar casi todas las funciones del vehículo y que también sirve para la otra gran novedad del equipo, junto con los detectores de ángulo muerto, y que es la cámara de marcha atrás. El manejo de la pantalla es fácil y muy intuitivo, pudiendo controlar con ella equipo de sonido, ordenador de a bordo y climatización, lo que ha hecho innecesario el anterior mando central situado sobre la consola y ganar sitio.

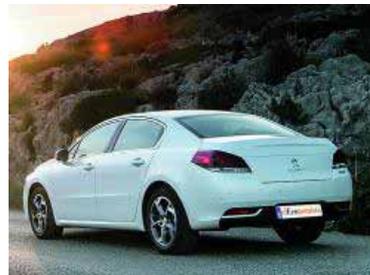
La puesta en marcha se realiza por un botón y durante los primeros kilómetros lo que más nos llama la atención es una insonorización muy eficaz. Incluso con los motores diésel, siempre más indiscretos, el silencio de marcha es excelente. En las versiones automáticas más potentes, disponemos de un botón para pasar a modo Sport, que retrasa el paso de una relación



Sin abandonar las proporciones de su antecesor, el 508 se enriquece con una serie de elementos, de factura más moderna, que le ponen al día para competir con sus nuevos rivales.

a otra. En este uso más enérgico, el 508 destaca por su buen hacer dinámico, bien asentado sobre una suspensión muy refinada y con una dirección rápida y precisa, conducir por montaña el 508 ofrece muy buenas sensaciones, no siempre habitual en un coche con un peso de alrededor de tonelada y media.

El 508 se ofrece con carrocería de cuatro puertas, familiar SW o una variante RXH, inicialmente exclusiva del motor híbrido pero ahora también con motor diésel de 180 CV.





KYMCO

DONDE QUIERA QUE VAYAS

HAY EMOCIONES QUE REQUIEREN
OTRA TIPO DE LIENZO



K-XCT 125i/300i ABS

PURA CONCENTRACIÓN

La excitación de sentir el impulso de un potente motor de inyección electrónica en cada kilómetro. El placer de trazar curva tras curva con la agilidad que proporciona un bastidor más compacto y ligero. La seguridad de poder contar con un módulo ABS de última generación en cada instante de tu viaje. ¿Cómo se explican?

No todas las emociones pueden explicarse del mismo modo.



SEGURO DE
ROBO INCLUIDO



SEGURO
INCLUIDO



PRUEBA DE
CONDUCCIÓN

FICHA TÉCNICA: Motores: De 3 y 4 cilindros en línea ♦ Combustibles: Gasolina y diésel ♦ Potencias: De 75 a 115 CV ♦ Dimensiones: 4.021 x 1.944 x 1.479 mm ♦ Batalla: 2.510 mm
 ♦ Capacidad maletero: 285 litros ♦ Consumo medio: De 3,7 a 5,2 l/100 km ♦ CO2: De 99 a 122 gr/km ♦ Precio: Desde 13.450 euros
 Más información en www.ecomotor.es

10
OCT
2014

El nuevo Opel Corsa da un salto cualitativo

YA NO ES EL PEQUEÑO DE LA FAMILIA, PERO SIGUE SIENDO UNO DE LOS NIÑOS MIMADOS. EL OPEL CORSA SE PONE AL DÍA CON UNA SERIE DE CAMBIOS QUE AFECTAN AL DISEÑO, LA TECNOLOGÍA Y LOS MOTORES. A LA VENTA EN ENERO DE 2015, DESDE 13.450 EUROS. **Por Jorge Arenas**

Hace ahora 32 años que salió de la planta de Figueruelas (Zaragoza) el primer Opel Corsa. Desde entonces, esta fábrica ha dado vida a casi el 80% de la producción total, alcanzando 12,4 millones de unidades. Una cifra, por cierto, que no está nada mal para este utilitario que suma ya cuatro generaciones.

Ahora se acaba de presentar el nuevo modelo. En la marca lo denominan Opel Corsa E y se refieren a él como un nuevo modelo, algo que, en sentido estricto, no es así. Sí es, en cambio, un profundo lavado de cara, que modifica el aspecto exterior e interior, igual que ciertos elementos que tienen que ver con el chasis y los motores. Pero no hay nada más allá de esto, es decir, no existen cambios estructurales profundos ni nuevas plataformas, ni siquiera cambian apenas las medidas o el peso total del popular y polivalente Corsa.

Si atendemos al diseño, la parte delantera destaca por su frontal más bajo con los faros ubicados en los extremos, que ofrecen una imagen de mayor anchura y horizontalidad. En el lateral y la zaga los cambios son menos evidentes, pero también se observan unos trazos



sutiles, que dinamizan y hacen más moderna la línea del coche. Por su parte, el interior da un salto cualitativo gracias a la disposición de la consola y a los nuevos materiales acolchados que recubren la parte superior del salpicadero. Esto último le hace parecer un poco más "premium" y menos generalista.

Pero más importante aún que todo esto es la llegada del nuevo motor tricilíndrico 1.0 turbo de 115 CV, que nos ha dejado muy buenas sensaciones por su elasticidad y su capacidad de aceleración, unidas a un consumo bastante contenido (4,9 l/100 km). *Downsizing* en estado puro. Va tan bien, que incluso hace sombra al 1.4 turbo de 100 CV, que parece quedarse corto a su lado. También hay un par de diésel 1.3 CDTi, de 75 y 95CV, disponibles en la gama, que pueden ser los más apropiados para quienes busquen un gasto realmente contenido. Y para rematar, el nuevo Corsa llega con un despliegue tecnológico (opcional), en el que no faltan el *Opel Eye*, el asistente de aparcamiento avanzado o la cámara de visión trasera, todo ello reservado hasta hace bien poco a modelos de segmentos superiores. En enero de 2015 llega al mercado con un precio de partida de 13.450 euros.

La calidad, garantía de éxito

CRECER EN UNA SITUACIÓN DE CRISIS SÓLO ES POSIBLE DANDO CALIDAD. EL ÉXITO DE JEEP ES FRUTO DE UN BUEN TRABAJO Y EL SECRETO DE SUS RESULTADOS RADICA EN EL BUEN HACER Y EL DESARROLLO DE VEHÍCULOS QUE RESPONDEN PERFECTAMENTE A LAS NUEVAS DEMANDAS DE LOS CLIENTES.

Jeep, fiel a sus principios y sin olvidar sus orígenes, ha evolucionado sustancialmente en la mejora de su gama de producto, aplicando estándares de calidad cada vez más exigentes, desarrollando nuevos modelos y dando respuesta a nuevos segmentos y a nuevos mercados. El Nuevo Jeep Renegade es la respuesta a todas estas demandas, convirtiéndose en el resultado de una aventura en la que nos embarcamos hace ya cinco años con el objetivo de dar más fuerza a una de las marcas americanas más famosa en el mundo.

Repasando nuestra historia, hace ya 75 años la marca Jeep marcó un hito en la historia de la automoción irrumpiendo con un nuevo vehículo en un segmento hasta entonces inexistente. Recordemos el veterano Willys, nuestro primer producto en el mercado, y que supuso el lanzamiento de nuestra marca en 1941, cuando los primeros vehículos Jeep fueron desarrollados para llevar cualquier cosa a cualquier sitio allá donde se necesitara.

Durante todos estos años se suceden en la marca diferentes momentos que han marcado hitos en el sector de la automoción: en 1984 se creó el segmento del SUV mediano con el lanzamiento del Jeep Cherokee que incorporaba por vez primera la transmisión automática en un modelo SUV. En 1992 estrenamos el segmento de los SUV Premium con la introducción



Javier Marijuán
Director de Alfa Romeo, Lancia y Jeep

del Jeep Grand Cherokee y niveles de acabado superiores. Y así, en los noventa Jeep se consolida como la marca líder, la número uno a nivel mundial en la comercialización de SUV. Hoy, los consumidores demandan no sólo la genuina capacidad todoterreno, sino también un comportamiento más dinámico en carretera, un consumo moderado, interiores cuidados y mayor conectividad.

Para seguir siendo número uno a nivel mundial hemos reposicionado nuestra marca lanzando cinco nuevos modelos, incluyendo el recientemente estrenado Cherokee, hemos rediseñado nuestros interiores, alcanzado cotas de consumo mucho más eficientes y mejorado el comportamiento y dinámica en carretera, al mismo tiempo que hemos logrado mantener todos los atributos intrínsecos del ADN de la marca Jeep. Este cambio ha supuesto que en EMEA nuestra marca haya conseguido más que duplicar sus ventas desde 2010, hasta alcanzar las 53.500 unidades vendidas en 2013.

Desde octubre de 2013 hemos tenido nueve meses consecutivos de crecimiento año tras año, y también hemos conseguido ser la marca de automoción con el crecimiento más rápido en Europa hasta la fecha, según las cifras de ACEA.

En 2014 en EMEA hemos registrado un incremento en ventas de media, del 30,9 por ciento con relación al 2013, con incrementos de dos dígitos en la mayoría de los mercados. En junio de este mismo año también hemos logrado el mejor mes de ventas Jeep en EMEA nunca antes logrado.

Y en su mercado natural, el americano, la marca Jeep ha ido acumulando récords de ventas mes tras mes durante todo el año 2014, incluyendo una plusmarca adicional en el mes de mayo cuando la marca sobrepasó, por primera vez en su historia, el total de 100.000 unidades vendidas a nivel mundial. Este buen momento en ventas no se circunscribe sólo al mercado americano, sino también a nivel mundial, ya que durante 2014 las ventas crecieron un 40 por ciento. Podemos afirmar que la marca va por el buen camino para alcanzar a finales de 2014 el millón de unidades vendidas en un solo año.

Y esta tendencia mejorará sustancialmente con el lanzamiento del nuevo Jeep Renegade, que irrumpe en uno de los segmentos más prometedores en nuestro mercado, y en el mundo: los SUV de tamaño compacto.

Este es el segmento de más rápido crecimiento en la industria de la automoción, donde hasta ahora hay muchos todocaminos y crossovers, pero no verdaderos SUV... y también es el segmento donde además existe un importante y potencial nuevo target para Jeep, más joven y con un altísimo ratio de mujeres compradoras.

Jeep puede presumir de ser la única marca capaz de ofrecer un verdadero SUV en el segmento de tamaño compacto que no sea la versión off-road de un city car, y que no sea un coche sólo con apariencia de SUV, sino que sea un Jeep nacido para ser un Jeep, en definitiva el único SUV verdadero del segmento.

El Renegade, creado en América y producido en Italia, se estrena en el segmento que se prevé crezca en 2015 en dos millones de unidades a nivel mundial, de las que unas 700.000 unidades se venderán en Europa. Con 12 combinaciones de motores en Europa, el primero en su segmento con cambio automático de nueve velocidades, el icónico diseño Jeep y el mejor en su categoría en cuanto a capacidades todoterreno.

Pero además es un vehículo que compite con los mejores en otras áreas como: su seguridad, con buena dinámica en la conducción y comportamiento en carretera; y su utilidad, probada por ser el mejor de su clase con una bajísima rumorosidad interna y un habitáculo interior y un área de carga práctico y modular.

El Renegade redefinirá Jeep en términos de volúmenes, cuota y capacidades, pero preservando su espíritu y energías propios e inherentes al ADN de la marca.

FICHA TÉCNICA: Motores: gasolina y diésel ♦ Potencia: entre 60 y 110 CV ♦ Par motor: entre 95 y 250 Nm ♦ Tracción: delantera ♦ Transmisión: manual y automática DSG
♦ Consumo: entre 3,4 y 4,8 litros ♦ Velocidad máxima: de 160 a 196 km/h ♦ Aceleración: de 9,4 a 15,7 segundos ♦ Precio: a partir de 9.200 euros (no confirmado)
Más información en www.ecomotor.es



Tercera generación basada en tecnología

EN ESTA PEQUEÑA "REVOLUCIÓN" QUE ESTÁ VIVIENDO EL SEGMENTO A LE TOCA AHORA EL TURNO AL SKODA FABIA, QUE ACABA DE PRESENTAR SU TERCERA GENERACIÓN, QUE LLEGARÁ EL PRÓXIMO ENERO. Por Miguel Ángel Linares

El nuevo Fabia se vende como lo que es: una buena solución para la movilidad urbana con una mezcla de prestaciones mejoradas respecto a la generación anterior, con muchas más tecnología y todo ello dentro de un continente que es, según la versión, hasta 65 kilos más ligero y un 17 por ciento más eficiente que el Fabia "viejo".

El Fabia presenta un diseño más agudo, más afilado, con un frontal con una personalidad muy marcada para un vehículo de su tamaño, con una integración de faros y parrilla en un mismo plano. A destacar también que se ofrece con un

opción un techo panorámico de cristal. En el exterior destaca una amplia gama de llantas para personalizar el coche, lo que también se puede hacer ya en una gran variedad de colores, para combinarlos en formato bicolor, y en el diseño del interior, con hasta cuatro posibilidades de elección. Se ha ganado espacio interior en las plazas traseras y el maletero es ahora el de mayor capacidad de su categoría, con entre 330 y 1.150 litros.

Cuatro propulsores de gasolina y tres diésel podrán elegir los compradores del nuevo Fabia, con horquillas de potencia entre 60 y 100 CV en

el caso de los de gasolina y de 75 a 105 CV en los diésel. En la presentación tuvimos ocasión de probar el gasolina de 60 CV, y constatamos que dispone de una fuerza y un empuje más que notables en carreteras reviradas de alta exigencia. Según el motor, el consumo parte desde 3,1 litros a los 100 kilómetros, y todos ellos incorporan sistema Start-Stop y recuperación de energía de la frenada.

Los responsables de Skoda han querido dejar bien claro el alto componente tecnológico del nuevo Fabia, tanto en lo que se refiere a la seguridad (Front Assistant opcional con la función de freno de emergencia en ciudad integrada, sistema de freno multicollisión, sistema que detecta la fatiga del conductor, limitador de velocidad máxima, asistencia de sujeción del coche en pendientes, control electrónico de la presión de los neumáticos, etc.) como en los sistemas de ocio e información al conductor, entre los que destaca la tecnología MirrorLink, que establece conexión con nuestro smartphone para que en la pantalla del vehículo podamos manejar nuestras propias aplicaciones (navegador GPS, Internet, música,...).





**DESPREOCÚPESE DE
SU VEHÍCULO DE EMPRESA,
EN ALD NOS OCUPAMOS DE TODO**

ALD Automotive

le proporciona la tranquilidad de saber que cuenta con el vehículo más apropiado para su negocio y las facilidades para la gestión de todos los trámites y servicios asociados al uso.

Compruébelo ahora mismo con esta atractiva oferta.



Para más información,
llame al **902 210 810**
o visite www.aldautomotive.es

327 €/mes*

Aportación inicial de 327,00 €*

Plazo: 48 meses

Km totales: 60.000 Km

VOLVO V40

1.6 D2 BÁSICO 5P

Cilindrada: 1.560 cc

Potencia: 115 CV

Equipamiento incluido

Pintura metalizada

* IVA no incluido

Válido hasta el 31/12/2014

La fotografía puede no coincidir con versión/
accesorios ofertados



LET'S DRIVE TOGETHER

 **ALD**
Automotive



FICHA TÉCNICA: Motores: De 4 cilindros en línea ♦ Combustibles: Gasolina y diésel ♦ Potencias: De 110 a 184 CV ♦ Dimensiones: 4.543 x 1.816 x 1.481 mm ♦ Batalla: 2.630 mm
 ♦ Capacidad maletero: 587 litros ♦ Consumo medio: De 4,7 a 6,5 l/100 km ♦ CO2: De 122 a 150 gr/km ♦ Precio: De 27.730 a 30.820 euros
 Más información en www.ecomotor.es



El León que aspira a ser un todocamino

LA VERSIÓN MÁS CAMPERA DEL COMPACTO ESPAÑOL TOMA COMO BASE LA VARIANTE FAMILIAR ST, A LA QUE AÑADE LA TRACCIÓN INTEGRAL DE SERIE Y CIERTOS ADITIVOS DESTINADOS A UN USO 'OFF ROAD'. Por Jorge Arenas

Es el más versátil de la gama. El auténtico aventurero, aquel que busca ir un paso más allá a la hora de convertirse en el mejor aliado de los conductores con ansias de libertad. Sin duda, era necesaria esta variante en la gama León porque, aunque ya existía un familiar ST con tracción 4Drive, en realidad el X-Perience aporta una serie de puntos extra bastante interesantes.

Si comenzamos por el apartado estético, este modelo se distingue por sus paragolpes delanteros y traseros, que son diferentes a los del resto de la gama León, por sus barras del techo pintadas en negro, por sus nuevas llantas, por las molduras de plástico que protegen el perímetro de la carrocería en su parte baja y por el logo que aparece en la parte inferior del portón. En el interior, son el volante, los asientos (de corte deportivo), la palanca de cambio y las molduras de acceso los encargados de poner la nota distintiva. La personalización queda en manos de una serie de accesorios, como los portaesquí, el gancho de remolque, el portabicicletas, la alfombra del maletero reversible o las pantallas de DVD para los reposacabezas, que multiplican las posibilidades de uso lúdico del coche.

Pero la cosa va más allá. No se trata simplemente de ofrecer una cara bonita y poco más. Por ello el León X-Perience ofrece de serie la tracción integral con embrague Haldex de última generación y una carrocería que eleva su altura al suelo en 27 milímetros para ofrecer un mejor ángulo

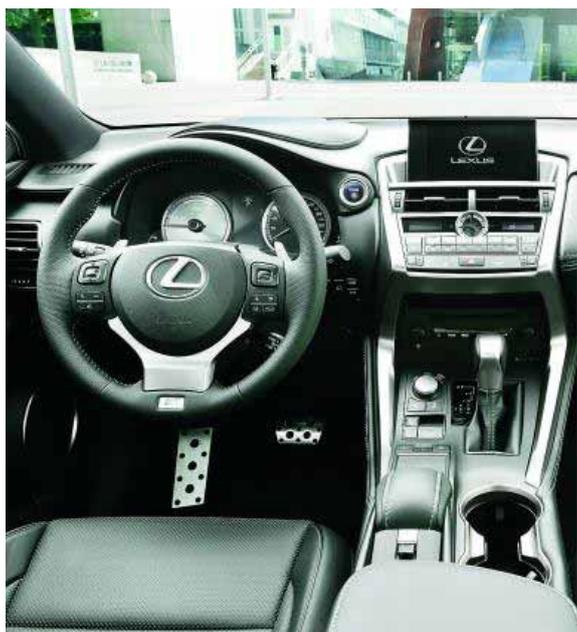


ventral. Otro punto muy interesante es que ofrece una gama de motores más amplia que la del ST 4Drive. Así la oferta completa la compone el 1.6 TDI de 110 CV, al que siguen el 2.0 TDI (150 y 184 CV) y el gasolina 1.8 TFSI de 180 CV. Los diésel menos potentes tienen cambio manual de serie, mientras el diésel de 184 CV y el gasolina ofrecen, sin sobrecoste, el cambio DSG de 6 y 7 velocidades, respectivamente.

La última apuesta de Seat se ha diseñado, desarrollado y fabricado en España, algo que supone una buena noticia para nuestra industria. Por sus cualidades de todocamino está llamado a satisfacer a esa demanda de usuarios -aún en pleno auge- que busca un plus de versatilidad. Ya disponible, el Seat León X-Perience tiene un precio de salida de 27.730 euros (con descuentos y ayudas estatales, 22.620 euros).



FICHA TÉCNICA: Motor: Híbrido gasolina + eléctrico ♦ Combustible: Gasolina ♦ Potencia: 197 CV ♦ Dimensiones: 4.630 x 1.845 x 1.645 mm ♦ Batalla: 2.660 mm
 ♦ Capacidad maletero: 555 litros ♦ Consumo medio: 5,0 l/100 km ♦ CO2: 116 gr/km ♦ Precio: De 38.300 a 64.500 euros
 Más información en www.ecomotor.es



Lexus conquista nuevos territorios

ES HÍBRIDO, TIENE CASI 200 CV, UN DISEÑO ROMPEDOR Y UN ALTO NIVEL TECNOLÓGICO. EL NX 300h ACABA DE LLEGAR PARA ARRASAR EN EL SEGMENTO SUV PREMIUM. **Por Jorge Arenas**

El NX300h es una clara apuesta por conquistar un segmento inexplorado por Lexus, pero también por llegar a un público nuevo. Según parece, el comprador de este coche no será el cliente fidelizado, sino precisamente otro que jamás ha poseído un modelo de la marca y que acude a ella atraído por las cualidades del todocamino.

Lo que tenemos entre manos es un coche fresco y enfocado a un usuario más joven de lo habitual, que juega en una liga que no pierde fuele. El Lexus NX es, ante todo, diseño. Quien se decida por este coche y no otro, sin duda será

alguien que da prioridad a la estética. Pocos SUV son capaces de llamar tanto la atención como este, en sentido positivo, claro está. Pasos de rueda generosos, mucha arista bien estudiada por aquí y por allá, neumáticos con llanta de hasta 18 pulgadas... Nada queda al azar en este importante apartado de la estética.

También la parte tecnológica se ha cuidado especialmente. En Lexus tienen claro que el conductor potencial de este coche vive literalmente pegado a su teléfono móvil y está acostumbrado a manejar *gadgets* de todo tipo en el día a día. Por ello el nuevo todocamino incorpora soluciones como el cargador de *smartphone* sin cables -funciona por inducción-, una interfaz táctil que permite manejar muchas funciones con un solo dedo sin tener que apartar la vista de la carretera o el *Head Up Display*, que proyecta cierta información en el parabrisas.

En cuanto a la mecánica, como buen Lexus, emplea un sistema híbrido en el que entran en juego un propulsor térmico de 2,5 litros y uno o dos motores eléctricos dependiendo de si la tracción es delantera o integral. En todos los casos, la potencia conjunta es de 197 CV, mientras el consumo mínimo oficial es de 5,0 l/100 km. Amplio, práctico y tecnológico, el NX 300h aspira a sobresalir entre los SUV más premium de su tamaño. El precio de partida es de 38.300 euros.



FICHA TÉCNICA: Motores: De 6 y 8 cilindros en V ♦ Combustibles: Gasolina y diésel ♦ Potencias: De 262 a 520 CV ♦ Dimensiones: 4.855 x 1.939 x 1.705 mm ♦ Batalla: 2.895 mm
♦ Capacidad maletero: 618 litros ♦ Consumo medio: De 3,4 a 11,2 l/100 km ♦ CO2: De 79 a 261 gr/km ♦ Precio: De 75.144 a 148.879 euros
Más información en www.ecomotor.es

¿Quién dijo que no era una buena idea?

EL NUEVO PORSCHE CAYENNE INCORPORA NUEVOS Y EFICIENTES MOTORES A LA GAMA, MEJORA EN EL APARTADO DEL EQUIPAMIENTO Y MODIFICA LIGERAMENTE SU DISEÑO PARA OFRECER UNA IMAGEN MODERNIZADA. EL SUV MÁS DEPORTIVO DEL MERCADO SE PONE AL DÍA. Por Jorge Arenas



Hace ya más de una década, en el año 2001, Porsche se sumergía en una nueva aventura que a muchos les daba vértigo. Con un largo historial de deportivos a sus espaldas, la firma alemana iba a producir un vehículo todoterreno de grandes dimensiones que, para colmo, incluiría en su gama un motor diésel. Esta decisión sorprendió a una mayoría que no tardó en criticar a la marca lanzando dardos envenenados que hablaban de pérdida de valores, falta de deportividad y ruptura con la filosofía tradicional. Aquello parecía una tragedia, como si Porsche hubiera caído rendida ante las presiones del mercado y se dispusiera a pisotear sus años de gloria.

Ahora, mirándolo con perspectiva, no queda más remedio que reconocer que la decisión fue buena. Más que buena, diríamos. El Cayenne lo único que hizo fue complementar la gama de deportivos con un nuevo modelo que se ajustaba a la demanda del momento. Los SUV empezaban a pegar muy fuerte y, efectivamente, este Porsche se empezó a vender como rosquillas. De la primera generación, que permaneció en el mercado hasta 2010, se vendieron 276.000 unidades; de la segunda lleva contabilizadas en apenas cuatro años más de 300.000 unidades. ¿Quién puede decir, entonces, que este modelo ha sido una mala idea empresarial?

Así llegamos hasta hoy, cuando toca dar la bienvenida al nuevo Cayenne. Se trata de un *restyling* de la generación actual, que mejora ciertos aspectos relacionados con el diseño, el equipamiento o la mecánica. Respecto a lo primero, el renovado SUV se reconoce por su capó, sus faros, sus entradas de aire y sus pasos de rueda, que cambian ligeramente sus formas para dar más sensación de anchura y robustez. En cuanto a las ópticas, incluyen faros bixenón con luz diurna de serie, o LED opcionales (de serie sólo en el Turbo). Si miramos hacia la parte trasera veremos que el portón, las salidas de escape, los pilotos y hasta el espóiler han modificado también su aspecto.

En el apartado de motores, la principal novedad está en el Cayenne S, que sustituye el antiguo V8 atmosférico por el nuevo V6 biturbo de 420 CV (herencia del Panamera), muy mejorado en todo lo que tiene que ver con las prestaciones y la eficiencia. También el Cayenne S-E Hybrid (híbrido enchufable) llama la atención por su nueva mecánica de 416 CV que logra un consumo medio de 3,4 l/100 km. Si atendemos al equipamiento, nos encontramos con detalles como el nuevo volante que imita al del 918 Spyder, los tres asientos individuales traseros o el cierre confort (opcional) que evita los portazos. Todo un Porsche, sin duda, le pese a quien le pese.



Marc
Marquez 93



“Yo soy de Repsol
dentro y fuera de la pista”

Porque es el carburante de los campeones
Porque cuida tu motor y mejora su rendimiento



Ven a nuestras Estaciones de Servicio
y saldrás ganando



FIAT DUCATO PANORAMA: Motor: diésel ♦ Potencia: de 131 a 148 CV ♦ Consumo: 7 litros/100 km ♦ Velocidad máxima: 145-161 km/h ♦ Precio: de 25.937 a 28.524 euros

MERCEDES VITO TOURER: Motor: diésel ♦ Potencia: de 88 a 114 CV ♦ Consumo: 6,4 litros/100 km ♦ Velocidad máxima: N.D. ♦ Precio: desde 22.438 euros

Más información en www.ecomotor.es

Una Ducato que mejora con cada generación

NADA MENOS QUE SEIS SON YA LAS GENERACIONES QUE CUMPLE LA DUCATO, FURGONETA CLÁSICA MÁS JOVEN QUE NUNCA.



Con 2,6 millones de unidades vendidas desde su lanzamiento, allá por 1981, la Fiat Ducato se muestra más dinámica que nunca con el lanzamiento de su sexta generación. La nueva Ducato se caracteriza por un rediseño total de su frontal, con mucha más personalidad y carácter, con la posibilidad de elegir como opción tecnología Led para los faros, o una placa inferior que refuerza el paragolpes. Y también, como ya empieza a ser una realidad más que una moda, la nueva Ducato permite también un sinfín de soluciones de personalización, pudiéndose aplicar soluciones bicolor a su calandra.

Y siguiendo la tendencia del resto de marcas y segmentos, la nueva Ducato también ha "adelgazado" hasta 20 kilos gracias a la utilización de materiales más ligeros tanto en el chasis como en el motor. Aunque parezcan pocos, esos kilitos de menos se nota a la hora de trazar las curvas más difíciles con la carga a tope.

Y, por supuesto, la nueva Ducato saca sobresaliente en un examen imprescindible para este tipo de vehículos: la versatilidad. Aparte de las consabidas versiones para mercancías y/o pasajeros, se puede configurar una Ducato a gusto del consumidor, a partir de un vehículo "en crudo", con capacidades de 800 a 2.100 kilos, tres batallas, tres alturas, capacidad de carga de ocho a 17 metros cúbicos, cargas máximas de hasta 2.500 kilos, etc.

Hasta seis motores puede montar la nueva Ducato, con potencias que van de los 115 a los 180 caballos, con transmisiones manuales de cinco o seis velocidades y cambios automáticos de seis. Y por muy "furgoneta" que sea, la Ducato cuenta también con tres niveles de equipamiento (Classic, Tecno y Lounge), además de soluciones tecnológicas como el Start&Stop, MP3, bluetooth, etcétera.



Vito, la evolución de las furgonetas turismo

ACABA DE PRESENTARSE UNA NUEVA GENERACIÓN DE LA MERCEDES VITO. LA FURGONETA DE TAMAÑO MEDIO DE LA FIRMA ALEMANA LLEGA BLANDIENDO LA BANDERA DE LA VERSATILIDAD MÁS ABSOLUTA.

Hablamos de un vehículo con tres longitudes distintas, cinco niveles de potencia, tres modos de tracción, dos de transmisión y una carga útil récord en su categoría. Tanto en su modalidad Furgón (de cabina simple y exclusiva para labores profesionales) como en Mixta (cabina doble tanto para mercancía como pasajeros) como en la Tourer (dividida a su vez en Base, Pro y Select, para un cómodo transporte de pasajeros), la nueva Vito abarca todo el espectro de transporte en su segmento. En la versión Furgón la capacidad de carga alcanza ahora los 1.369 kilos, récord en su categoría.

El diseño exterior, que se presenta ahora más afilado y con un mejor coeficiente aerodinámico de 0,32 Cx, gana en calidad a primera vista, la cual se refuerza en su interior, en el que tanto materiales como elementos de conducción y seguridad nos hacen dudar si estamos en una furgoneta o un turismo Mercedes.

La nueva Mercedes Vito cuenta además, por primera vez, con tres tipos de tracción (trasera, integral y, por primera vez, delantera). Y se puede elegir entre dos motores diésel (un 1.6 con 88 y 114 CV; y un 2.1 con 136, 163 y 190 CV). Las versiones de 136 y 163 CV disponen de la posibilidad de elegir un cambio automático de siete velocidades y convertidor de par, primera transmisión de estas características en el mundo de las furgonetas. En cuanto al consumo, la nueva Vito parte desde unos más que notables 5,7 litros a los 100 kilómetros. Parece que conducimos un coche, no una furgoneta.

La nueva Vito, que se construye en exclusiva en la planta que Mercedes-Benz posee en Vitoria, y en la que se han invertido 190 millones de euros para la producción de la Clase V y la nueva Vito, está a la venta a partir de 19.920 euros sin IVA ni impuestos.



FICHA TÉCNICA: Segmento: todocamino, preferiblemente BMW, Volkswagen, Audi y Peugeot ♦ **Cilindrada:** 2.041 centímetros cúbicos de media ♦ **Potencia:** 141 CV ♦ **Tracción:** total ♦ **Iluminación:** faros por supuesto de xenón ♦ **Funciones:** GPS, control de velocidad, ayuda al aparcamiento, etc.
 Más información en www.ecomotor.es

El coche (usado) de nuestros sueños...

UN CURIOSO ESTUDIO DE AUTOScout24 NOS HA PERMITIDO "AVERIGUAR" CUÁL ES EL VEHÍCULO DE OCASIÓN SOÑADO POR LOS ESPAÑOLES: UNA MEZCLA DE MINI, BMW, MERCEDES Y VW GOLF. Por Miguel Ángel Linares

AutoScout24, el mayor mercado de automoción 'online' de Europa con casi 20 millones de usuarios únicos anuales y con una oferta de más de dos millones de vehículos, ha analizado los gustos de los españoles en cuanto a automoción y ha elaborado un extraño "híbrido" que, de solventar la misión imposible de fabricarse, daría lugar a nuestro vehículo soñado (eso sí, de segunda mano). En resumen, que lo que nos gustaría es conseguir, a buen precio, un vehículo deportivo que, además, sea capaz de aparcar solo. Si por pedir que no quede...

En lo que se refiere a diseño, está claro que lo que nos gustan son los deportivos (faltaría más), y nuestro vehículo debería ser un compendio de las líneas de los Mini, los Mercedes, los BMW y, para afinar el rizo, el Volkswagen Golf (en la ilustración bajo estas líneas podemos ver la recreación elaborada por AutoScout24).

Pero, como todos sabemos, la belleza está en el interior, y a nuestro coche "platónico" no le podemos pedir menos de 141 caballos de potencia contenidos en una "cuadra" de 2.041 centímetros cúbicos, ambas cifras resultantes de la media de las preferencias manifestadas por nuestros potenciales compradores.

¿Y de qué segmento estamos hablando? Evidentemente, de la carrocería que lleva ya unos cuantos años de moda, y en diversas configuraciones. Nos referimos a los populares SUV, que ganan la partida a las berlinas de "toda la vida", en especial gracias a los modelos que en

este segmento han lanzado en los últimos años marcas como BMW (X3 y X5), Volkswagen (Tiguan y Touareg), Audi (Q3, Q5 y Q7) y Peugeot (2008 y 4008), y que han acercado los vehículos (más o menos) todoterreno al entorno urbano, con lo que la altura de la posición de conducción se ha elevado en varios centímetros.

Lejos ya de las exigencias "racing" de hace algunos años, los conductores españoles apuestan por la comodidad en todas y cada una de las funciones del coche de sus sueños. Así, los faros de xenón ya son casi imprescindibles a la hora de echarnos al asfalto interurbano, así como nos parece imposible el haber vivido tanto

Un SUV de 141 CV, 2.041 cc, con faros de xenón, GPS, ayuda al aparcamiento, tracción 4x4...

tiempo sin un sistema de ayuda al aparcamiento para dejar de aparcar "de oído", o la tracción a las cuatro ruedas, tan poco ahorradora pero tan "cool" para presumir de coche delante del cuñado de turno. Y también queremos disfrutar de todo lo que conlleva la experiencia de la conducción, por lo que queremos que el vehículo disponga de un enorme techo panorámico. Y no nos olvidamos de una de las funciones estrella de los vehículos: el navegador GPS. Ya no somos capaces de ir ni al bar de la esquina sin que nos guíe nuestro coche.



2015 APUESTA POR LAS DOS RUEDAS

NOS METEMOS DE LLENO EN INTERMOT, EL SALÓN DE COLONIA, PARA DESCUBRIR QUE LAS MOTOS DE ESTÉTICA RETRO SIGUEN DE PLENA ACTUALIDAD, QUE LAS ELÉCTRICAS VAN COBRANDO FUERZA, QUE LOS SCOOTER 'LOW COST' SON LA MEJOR APUESTA URBANA Y QUE VUELVE EL TURBO A LAS DEPORTIVAS. Por Jorge Arenas

20
OCT
2014



2. Yamaha O1GEN

1. TACITA T-RACE DIABOLIKA

La propulsión eléctrica va tomando protagonismo, poco a poco, en el mundo de las dos ruedas. En este caso es la firma italiana Tacita la que se 'tira a la piscina' con su T-Race, que llega en versión *off road* y Supermotard, para satisfacer a todos aquellos que quieren disfrutar de unas excursiones libres de humos y silenciosas. Su motor entrega 34 CV y un par instantáneo de 60 Nm. La autonomía puede llegar hasta los 200 kilómetros.

2. YAMAHA O1GEN CONCEPT

Los salones serían mucho más aburridos sin espectaculares prototipos como esta Yamaha de tres ruedas y corte trail. Aunque de momento no es más que un concept, lo cierto es que podríamos tomarlo como una declaración de intenciones de la firma japonesa en el peculiar segmento de las motos que tienen dos ruedas en el eje delantero.



1. Tacita T-Race Diabolika

3. DUCATI SCRAMBLER

La sorpresa de las últimas ferias de la automoción -no sólo Intermot- ha sido esta Ducati -corte retro-, que rescata la denominación de un modelo que la marca italiana vendía a principios de los años 70. Su diseño deja a la vista una interesante mezcla entre lo *vintage* y lo moderno. Se mueve gracias a un motor desmodrómico de 803 cc y 75 CV, y cuenta con diferentes variantes: Icon, urban Enduro, Full Throttle y Classic.



3. Ducati Scrambler

4. Suzuki Adress



4. SUZUKI ADRESS

Suzuki se posiciona entre los scooter *low cost* con el Adress 2015, que encuentra en el precio y la eficiencia sus mejores armas. Una interesante moto para la ciudad dotada de un motor de 113 cc, que apenas consume 2 l/100 km.



6. Yamaha XJR 1300

5. KAWASAKI NINJA H2R

¡Vuelve el turbo! Tras el discreto intento de los años 80, en los que se produjeron sin éxito algunas motos con motor sobrealimentado, ahora llega Kawasaki con su Ninja H2R para poner a cualquiera los pelos de punta. Sus 300 CV, su evolucionado chasis y su aerodinámica que toma prestada soluciones del mundo de la aviación, elevan las prestaciones a un nivel desconocido.

6. YAMAHA XJR 1300

Los amantes de las clásicas con alma Sport están de enhorabuena porque Yamaha ha dado una vuelta de tuerca al diseño de su XJR 1300 con la adopción de un nuevo depósito, un asiento que parece individual, unas tapas laterales al más puro estilo competición y una nueva pintura de aspecto más racing. Una serie de retoques hechos con buen criterio, que vuelven a relanzar a esta tetracilíndrica de 1.251 cc y 98 CV.



5. Kawasaki Ninja H2R



7. KTM 1290 Super Adv.

7. KTM 1290 SUPER ADV.

Es, probablemente, la maxitrail más bestia. De hecho, su motor de 1.290 cc, 160 CV y 150 Nm la convierte en la más potente. Pero esta KTM no sólo destaca por esto, sino por su alto equipamiento que incluye: control de crucero, asistente de descenso de pendientes, faros con luz de curva, control de estabilidad y, también importante, un depósito de 31 litros.

8. MOTO GUZZI V7II

Lo retro está muy de moda. Prueba de ello es la cantidad de opciones que hay en el mercado del estilo de esta Moto Guzzi. Pero sólo del estilo, porque en realidad la V7 II tiene un toque diferenciador con su bicilíndrico en V y su peculiar estética. Las mejoras que incorpora frente a la V7 anterior tienen que ver con el motor, que va más bajo y ahora tiene un cambio de 6 velocidades.



8. Moto Guzzi V7 II

9. BMW R 1200 RS

Se trata de una versión semicarenada de la R 1200 R, que aporta un toque de diseño ciertamente curioso. Por lo demás, nada cambia frente a su hermana naked, incluido el motor bóxer de dos cilindros que rinde 125 CV y la amplia dotación tecnológica en los apartados del confort y la seguridad.

10. SYM JOYMAX SP. 125 ABS

La marca de moda lanza su nueva apuesta en la categoría de 125 cc con este Joymax Sport, que moderniza su diseño, mejora las prestaciones del motor (15 CV) y equipa Start & Stop de serie.



9. BMW R 1200 RS



10. SYM Joymax 125 ABS



La producción del 504 cesó en la planta de Vigo en 1980, aunque en países como Nigeria continuó hasta el año 2006. En total se vendieron 3.700.000 unidades.

El 504 y la mirada de Sophia Loren

Un modelo que se inspiró en la mirada de Sophia Loren no podía pasar por alto en nuestra sección de coches míticos. El prolífico Pininfarina, diseñador del Peugeot 504, aseguró allá por la década de los 60 que su creación poseía los mismos ojos de la actriz italiana. O al menos, que los tuvo en mente cuando se encontraba lápiz en mano en su estudio. Anécdotas aparte, lo cierto es aquellos faros trapezoidales fueron la punta del iceberg del nuevo lenguaje de diseño de la firma del león, que daba comienzo así a una nueva saga de coches marcados por una estética moderna y acorde a los tiempos que corrían. El Peugeot 504, heredero del 404, inauguró la serie 500 -que aún hoy pervive con el 508- y llegó al mercado como un modelo de gama alta que no sólo pretendía emocionar por sus formas sino por sus innovaciones tecnológicas.

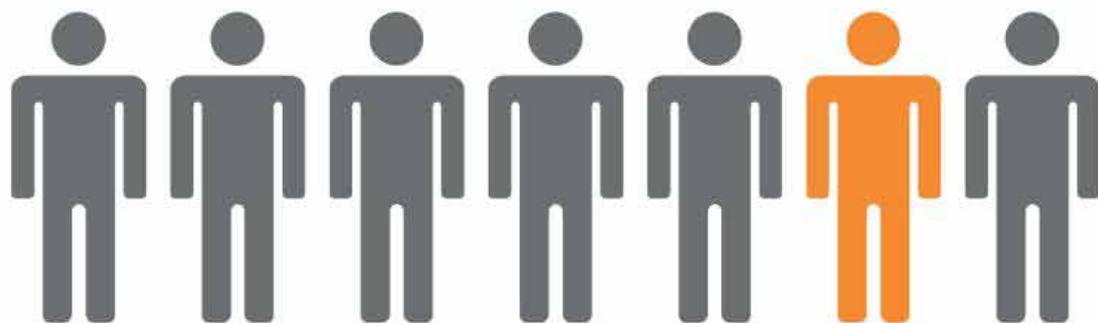
En 1968 no era fácil encontrar coches con cuatro frenos de disco y suspensión trasera independiente. Pero el 504 era un adelantado a su época y ofrecía esto de serie. También, según versiones, podía tener tapicería de cuero, dirección asistida, elevalunas eléctricos, aire acondicionado y radio cassette. Está claro que el confort a bordo era una de sus prioridades. Así lo demostraba, no sólo su dotación de equipamiento, sino también su postura al volante o su tacto de suspensión, que era cómodo y filtraba bien las irregularidades del asfalto, sin

renunciar al aplomo y a un buen comportamiento dinámico. La berlina de Peugeot fue diseñada para que el conductor y los pasajeros pudieran hacer largos viajes sin apenas cansancio. En lo relativo a sus motores, se surtió de bloques gasolina y también diésel, con cilindradas que iban desde los 1.800 hasta los 2.700 cc, y potencias desde los 53 CV hasta los 144 CV.

El Peugeot 504, que fue el primer modelo ensamblado en la factoría PSA de Vigo, contaba con una carrocería sedán de cuatro puertas, a la que se unieron un año después las variantes coupé y cabriolet. En 1970 llegaría el familiar, práctico hasta decir basta y con una longitud de 4,8 metros. Pero estas cuatro versiones no fueron las únicas, ya que también existió una carrocería *shooting brake* llamada 504 Riviera, que se presentó en Salón de Ginebra y que nunca llegó a ver la luz, e incluso un *pick-up* con tracción integral. Otro dato curioso tiene que ver con su éxito en el mundo de la competición y es que, dada su fiabilidad, fue elegido por algunos pilotos para disputar ciertos rallies como el Safari o el de Marruecos, donde se alzó con la victoria en ciertas ocasiones.



*Lo bueno de **ser tú mismo**,*



es que no te pareces a nadie

Suscríbete a
elEconomista.es
pdf

1AÑO POR SOLO **29,99€**
el diario - hemeroteca - 14 revistas digitales

Disfruta ya de esta oferta llamando al
902 88 93 93

elEconomista.es

Tecnología respetuosa con el medio ambiente.

Diésel limpio.



Las innovaciones de Bosch hacen que la tecnología diésel de hoy sea más limpia que nunca. Desde 1990 las emisiones se han reducido en más de un 96%. La tecnología diésel actual emite un 25% menos de CO₂ que la gasolina, cumpliendo así con la estricta legislación internacional en materia de emisiones. Trabajamos por una mejora continua de los motores diésel. www.grupo-bosch.es



BOSCH

Innovación para tu vida