

Eco**motor**.es

elEconomista NOVIEMBRE 2014 Nº68

TERRENO HÍBRIDO
LEXUS NX 300h

PRESIDENTE DE MERCEDES-BENZ ESPAÑA
ENTREVISTA: JOSÉ LUIS LÓPEZ-SCHÜMMER

EL PEQUEÑO SE REINVENTA
NUEVO RENAULT TWINGO



Jeep, con

EXPO
MILANO 2015


jeep.es

LA LIBERTAD ES MI BANDERA **NUEVO JEEP® RENEGADE**



Jeep®

Encuétranos en:  

Emisiones de CO₂ y consumo mixto gama Jeep Renegade: de 120 a 160 g/km y de 4,6 a 6,9 l/100km.

Jeep® es una marca registrada de Chrysler Group LLC.

6

EN PORTADA

**Lexus
NX 300h**

8

A LA ÚLTIMA

**Audi
A6**

12

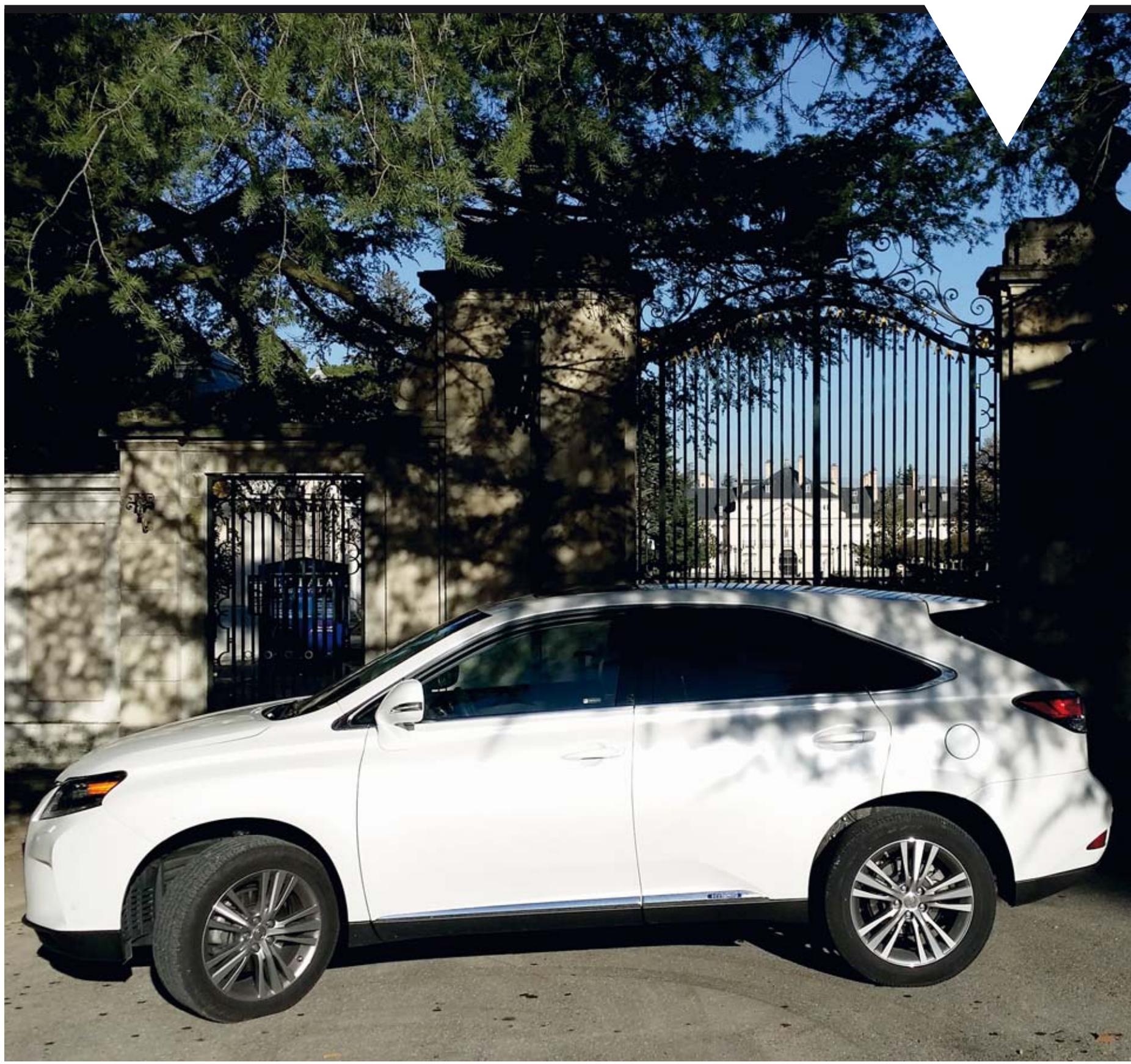
A LA ÚLTIMA

**Volkswagen
Passat**

20

ESCAPADA

**Lexus
RX 450h**



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

EL PRECIO DE
CARBURANTES,
ABONADO A
LAS SUBIDAS



El precio del barril de petróleo ha bajado un 32 % hasta su mínimo en los últimos cuatro años, sin reflejarse ni de lejos en el de los carburantes.

LAS VENTAS
EN CONSTANTE
PROGRESO,
AUNQUE
PAUSADO



Durante el mes de octubre el mercado europeo volvió a progresar en un 6,5 %. En España, los últimos datos casi lo duplican, con un 11,9 %.

ANUNCIADO YA
EL PLAN PIVE 7
PARA EL AÑO
QUE VIENE



Los Presupuestos Generales del Estado han incluido la cifra de 175 millones de euros para renovar vehículos durante el próximo 2015.

Seguridad activa de serie

A partir del mes de noviembre todos los automóviles turismos y vehículos comerciales ligeros vendidos en la Unión Europea están obligados a incorporar como equipo de serie el sistema de control de estabilidad electrónico, más conocido como ESP.

Se trata de una lógica decisión, dado el aporte de seguridad que ha demostrado dicho dispositivo. Se estima que el ESP ha salvado más de 6.000 vidas en el continente desde su introducción en los automóviles a mediados de los años 90. A día de hoy, el 84 por ciento de los coches europeos circulan provistos de ESP y dentro de unos años alcanzará a la totalidad del parque gracias a la nueva normativa europea.

Por otro lado, el Barómetro de Seguridad Vial y Medio Ambiente Bosch-Anfac acaba de evaluar la presencia de otro sistema de seguridad activa, el frenado de emergencia, en los actuales vehículos matriculados en España. El resultado es que en un año se ha duplicado su disponibilidad en el mercado y ya uno de cada tres coches comercializados lo ofrecen como opción. Son 23 las marcas que incorporan entre sus modelos este sistema electrónico y su implantación sigue el camino de generalizarse.

Con este sistema el coche detecta situaciones de peligro y actúa sobre los frenos antes del accidente. Sus principales funciones son evitar los alcances y los atropellos de peatones, una de las principales causas de fallecidos en nuestras ciudades y carreteras. La lógica apunta a que el frenado automático se sumará en un futuro al ABS y ESP como equipo de serie obligatorio.



4
NOV
2014

Producto y compromiso

Mitsubishi es una marca con una amplia implantación en España. Durante muchos años fuimos reconocidos como una compañía de referencia dentro del mundo del todoterreno y fuimos pioneros con modelos como el Montero y la pick-up L200. En enero de este año el Grupo Bergé y Mitsubishi Motors llegamos a un acuerdo para formar una sociedad conjunta y relanzar la marca en España.

Nos hemos basado en dos pilares: el producto y la atención al cliente. En cuanto al primero hemos renovado el ASX, nuestro producto de mayor éxito. Las ventas desde entonces han subido un 50 por ciento y la madurez del modelo nos asegura que puede seguir en esa línea durante mucho más tiempo. Hemos lanzado el Space Star, que nos permite entrar en el segmento de los turismos y ofrecer nuestra marca a otro tipo de clientes. También estamos lanzando el Outlander PHEV, el primer 4x4 híbrido enchufable del mundo, un coche que demuestra nuestra capacidad tecnológica y se adelanta a todos nuestros competidores en la que sin duda será la tecnología del futuro, y que es capaz de ofrecer la potencia, la calidad y habitabilidad de un coche grande con unos consumos y emisiones menores a los de cualquier pequeño utilitario.

En cuanto a nuestro compromiso con los clientes contamos con una red de concesionarios muy motivada, profesional y con la misión de dar el mejor servicio a nuestros clientes como objetivo fundamental.

Rafael Sainz
Director General Mitsubishi España



Juan Luis Soto
Director de Ecomotor

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

FINANCE. RENTING. INSURANCE. MOBILITY.*

RENTING

SOLUCIONES DE MOVILIDAD PARA TU EMPRESA

- Servicio de mantenimiento integral y reparaciones con Recambios Originales en la Red Oficial con 5.000 km adicionales sin coste.
- Cambio de neumáticos de primeras marcas en Concesionarios Oficiales.
- Seguro a todo riesgo sin franquicia.
- Vehículo de sustitución.
- Asistencia en viaje.
- Tarjeta para combustible y peaje con descuento en carburante.
- Gestión en el recurso de multas y en el pago de impuestos.

Infórmate en el **91 427 99 12**, en **www.volkswagenfinancialservices.es**, en **clientes.renting@vwfs.com** o en la **Red de Concesionarios**: Audi, Porsche, SEAT, ŠKODA, Volkswagen y Volkswagen Vehículos Comerciales

* Los servicios financieros de las filiales del Grupo Volkswagen realizan en España, bajo el nombre comercial "Volkswagen Financial Services", la prestación de servicios financieros (a través de Volkswagen Finance S.A. E.F.C.), servicios bancarios (a través de Volkswagen Bank GmbH S.E.), servicios de renting (a través de Volkswagen Renting S.A.), servicios de seguros y mediación de seguros (a través de Volkswagen Versicherung A.G. y Volkswagen Insurance Services Correduría de Seguros S.L., respectivamente) y movilidad (entre otras, a través de Volkswagen Renting S.A.). Volkswagen Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Renting S.A. (Sociedad Unipersonal). Avda. de Bruselas 34 – 28108 Alcobendas (Madrid) Registro Mercantil de la provincia de Madrid. Tomo 2.138. Folio 63. Hoja nº M-37860. Inscripción 1ª C.I.F. A80/185051.

A LA ÚLTIMA

LEXUS NX 300h

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



6
NOV
2014



Tecnología, buena ergonomía y un diseño limpio y 'típicamente Lexus' en el interior del nuevo NX 300h



Reinvención SUV PREMIUM E HÍBRIDO

EL LEXUS NX 300h ES UN TODOCAMINO CON UNOS RASGOS DE DISEÑO MUY MARCADOS, QUE SE BENEFICIA DE UNA MECÁNICA HÍBRIDA DE 197 CV Y DE UN CONSUMO DE 5 L/100 KM

Por Jorge Arenas

La última novedad de Lexus es una apuesta segura. Se trata de un todocamino de corte premium y tamaño medio, que aspira a convertirse en una de las referencias de su segmento. Todo parece indicar que el comprador de este coche no será un antiguo cliente de marca, sino otro que llega desde fuera de ella. Y no lo decimos nosotros, lo dicen unos estudios que revelan que hasta el 80 por ciento de los interesados formarán parte de un público joven y enganchado a las nuevas tecnologías, es decir, nada que ver con el típico usuario de Lexus. Precisamente por ello, el nuevo NX 300h incorpora una serie de soluciones como el cargador por inducción para *smartphone*, que alimenta la batería simplemente posando el móvil en una bandeja, sin que existan conexiones de ningún tipo. Quizá en un futuro cercano se acaben los cables en la mayoría de coches, pero de momento este es el único modelo que se ha atrevido con semejante idea. Otro elemento enfocado a hacer la vida a bordo más fácil es la interfaz táctil situada en la zona del cambio, que permite manejar muchas funciones sin tener que apartar la vista de la carretera. Comodidad y seguridad es lo que plantea este dispositivo, igual que el *Head Up Display*, que se encarga de proyectar información relevante en el parabrisas mientras se mantiene toda la atención en la conducción.

No dejamos el apartado tecnológico para hablar del sistema de propulsión que esconde el NX en su interior. Como muchos sabrán, el grupo Toyota (Lexus es su división de lujo) lleva ya un largo recorrido en materia de hibridación. Hace dos décadas, cuando ninguna marca se atrevía a implementar este tipo de mecánica en sus modelos de producción en serie, el fabricante japonés ya daba sus primeros pasos con éxito. Por ello ahora lleva una gran ventaja y cuenta con un importante *know how* del que ha sabido beneficiarse el nuevo todocamino. Lo que encontramos al analizar el NX 300h es un motor de combustión de 2,5 litros, que se ve complementado por uno o dos propulsores eléctricos, en función del sistema de

tracción elegido. Por ejemplo, los 4x2 de tracción delantera suman un solo motor eléctrico que va ubicado en el eje delantero, mientras que los 4x4 añaden a este otro motor eléctrico situado en el eje trasero. En todos los casos, la potencia conjunta del sistema es de 197 CV. A estas alturas ya conocemos de sobra el funcionamiento de las mecánicas híbridas de Lexus. Lo mejor es su suavidad de funcionamiento en un uso relajado y su consumo, que, aunque en condiciones reales no es tan bajo como anuncia el fabricante (5,0 l/100 km), no deja de ser bastante contenido para un todocamino de su peso y potencia. Durante la prueba hemos podido registrar cifras ligeramente inferiores a los 7 litros, lo que no está nada mal. Durante el año que viene también aparecerá en la gama un motor turbo de gasolina que complementará al híbrido, aunque las estimaciones de ventas apuntan que apenas un 1% de la clientela se decantará por esta opción.

Tecnologías aparte, el NX 300h ofrece espacio. Y lo ofrece tanto en la parte delantera como en la fila trasera de asientos que, por cierto, se puede reclinar eléctricamente con un botón ubicado en el panel delantero. Por su parte, el maletero ofrece unos generosos 555 litros, que dan cabida al equipaje de cinco pasajeros sin problema. Pero más importante que todo lo citado hasta este momento, si cabe, es el apartado estético. Y es que este Lexus es, ante todo, diseño. Quien se decida por este coche y no otro, sin duda será alguien que da prioridad a la estética. Visto al detalle, su frontal recuerda al de ciertos modelos de la marca como el IS y aporta un toque de elegancia, mientras la zaga y los laterales parecen haberse esculpido para dar sensación de robustez. Seguimos observando y nos encontramos con unos pasos de rueda generosos, muchas aristas colocadas en lugares estratégicos que hacen diferentes juegos de sombras en función de la luz y unos neumáticos de medida superior montados sobre vistosas llantas de gran diámetro. Todo está estudiado, nada queda al azar en este todocamino japonés, cuyo precio de partida se sitúa en los 38.300 euros.



El 80% de las ventas irá a parar a nuevos clientes que hasta este momento eran ajenos a la marca

FICHA TÉCNICA AUDI A6 BERLINA: Motores: gasolina y diésel ♦ Potencia: de 150 a 320 CV ♦ Par motor: de 350 a 440 Nm ♦ Tracción: delantera y total
 ♦ Transmisión: manual y aut. ♦ Consumo: de 4,4 a 7,4 litros/100 km ♦ Velocidad máxima: de 214 a 250 km/h ♦ Aceleración: de 5,1 a 9,5 segundos ♦ Precio: de 41.130 a 64.350 euros
 Más información en www.ecomotor.es

8
NOV
2014

Renovación del 'business class' de la familia Audi

EN PLENA TEMPORADA ALTA DE PRESENTACIONES DE NOVEDADES POR PARTE DE LAS MARCAS LLEGA UN "PESO PESADO", EL AUDI A6, EL "TRIUNFADOR DE LA CLASE BUSINESS", SEGÚN PREGONAN LOS RESPONSABLES DE LA FIRMA ALEMANA. Por Miguel Ángel Linares

Nuevas motorizaciones, cajas de cambios y faros, así como un nuevo sistema de *infotainment* mejoran lo ya existente en los modelos berlina y Avant (familiar), mientras que los allroad quattro, así como los deportivos S6 y RS6 también presentan muchas novedades.

El A6 se presenta con líneas mucho más afiladas y tensadas, buscando siempre una imagen lo más deportiva y elegante posible. Para ello se han tocado parrilla, faros, tomas de aire, paragolpes, taloneras, grupos ópticos traseros y tubos de escape. No es que se haya rediseñado por completo el A6, no tocaba eso, pero sí se ha acometido un afinamiento y mejora de su diseño con todos estos pequeños toques. Y para afinar todavía más, se ofrece como opción una de las funciones 'de moda' en los últimos tiempos: los faros con tecnología Matrix LED, para alumbrar a máxima potencia sin deslumbrar al contrario.

El interior del A6 también ha experimentado una serie de retoques en materiales y colores, combinando el gris pedernal (A6) y el rojo arras (S6). El maletero de los Avant tiene entre 565 y 1.680 litros, con portón de maletero automático y un cubremaletero enrollable eléctrico.



En cuanto a tecnología, ahora se ofrece una nueva plataforma digital que incorpora la tarjeta gráfica Tegra 30 de Nvidia, control de velocidad adaptativo, Stop&Go, asistente de cambio de carril, de visión nocturna, etc.

En cuanto a las motorizaciones, el nuevo A6 montará tres propulsores TFSI de gasolina (de 190 a 333 caballos), y cinco TDI con potencias entre 150 y 326 CV. Los motores más eficientes llevan colgado el apellido "ultra" y así, por ejemplo, el 1.8 TFSI Ultra en combinación con el cambio S-tronic, completamente nuevo, obtiene un promedio de 5,7 litros de gasolina cada 100 kilómetros; y el 2.0 TDI Ultra, de 150 CV, llegaría hasta los 4,2 litros con unas emisiones de 109 gramos de CO₂ por kilómetro.

En el resto de modelos cabe destacar que en el nuevo Audi A6 Allroad quattro la carrocería (de tipo Avant) está ahora más elevada; mientras que los modelos S6 y S6 Avant, por el contrario, rebajan 20 milímetros su altura al suelo gracias a la Adaptive Air Suspension Sport. El modelo superior de la gama, el RS 6 Avant (foto grande), alcanza ahora los 100 km/h en tan solo 3,9 segundos, llegando a una velocidad máxima de 305 km/h gracias a sus 560 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

“Nos estamos dirigiendo a un segmento más joven”

JOSE LUIS LÓPEZ-SCHÜMMER ES, DESDE EL AÑO 2010, EL ACTUAL PRESIDENTE DEL GIGANTE DE LA AUTOMOCIÓN ALEMÁN MERCEDES-BENZ. Por J. J. Santacana / J.L. Soto Foto: eE

Su andadura en la empresa automovilística alemana Mercedes-Benz comenzó hace nada menos que 25 años. Al principio ejerció puestos en la dirección de redes de concesionarios y la de ventas de turismos. Tras la ejecución de varios cargos posteriores, Jose Luis López-Schümmmer ascendió a la dirección general en el año 2010 para convertirse en el actual presidente y consejero delegado de Mercedes-Benz España.

En el sector del lujo se diferencian dos conceptos: marca y firma. ¿Qué se considera su empresa, una marca o una firma?

Yo para empezar no diría que es una marca de lujo. Mercedes tiene muchos componentes. El nuevo GT que acaba de lanzarse es un vehículo espectacular. Lujo es muchas veces lo que espera el cliente que se vean siempre superadas sus expectativas. Un cliente que compra un segmento *premium* lo que quiere es que le sorprendan más de lo que espera a cambio. Pero claro, al fin y al cabo también es una marca de camiones. Dentro de los turismos, hay vehículos como el Smart que es un vehículo urbano y pequeño y como son los vehículos eléctricos y los híbridos, los cuales no digo yo que sea una marca de lujo. Sí es quizás la marca con más presencia en más segmentos y en más nichos, algunos de los cuales evidentemente son lujo o son *premium*.

Cada vez más, ampliáis el abanico de segmentos. Sin perder la exclusividad, ¿os estáis abriendo hacia un tipo de público más joven y dinámico?

Sí, pero no es que queramos llegar a más segmentos. Cuando empiezas a pensar qué vehículos vas a desarrollar dentro de 5 o 6 años, tienes que anticiparte. Como decía Steve Jobs, tienes que pensar en productos que ni el cliente sabe que quiere. Hay coches compactos, coupés, cabrios, familiares, todoterrenos, todoterrenos compactos... Eso es el mercado puro y duro, por tanto, una marca como Mercedes debe adaptarse al mercado.

De los segmentos que poseéis, ¿cuál es el que más se está potenciando?

El segmento que más está creciendo en Europa es el segmento compacto. El mercado está disminuyendo tanto en motorización como en tamaño. En gran parte porque cada vez existen sociedades más urbanas y, por primera vez en la historia, vive más gente en las ciudades que en el campo. Sin duda, también influyen las limitaciones de las emisiones de CO₂. En el año 2020 la normativa europea es la más estricta en Europa. Toda la flota que estés vendiendo en ese momento

tiene que tener una emisión de 95 gramos de CO₂. Y, seguramente, para el 2025 seguirá aumentando este ritmo de exigencia.

En estos años de crisis, quizás Mercedes no sufrió tanto como otras marcas.

Bueno, yo creo que eso es una especie de leyenda urbana. Lo que sí es cierto es que cuando llega una crisis las marcas del segmento *premium* tardan un poco más que las otras en sufrir y cuando comienza la recuperación empiezan a recuperarse y despegar la venta y la producción antes. Pero cuando

estábamos hablando del tiempo duro de crisis, de los años 2009, 2010 y 2011, el mercado en España había caído de 1,600.000 turismos a 700.000 y Mercedes había caído de 50.000 a 19.000 unidades. Hablamos de caídas muy débiles si nos comparamos con el mercado. Por ejemplo, este año que el mercado está creciendo un 17 por ciento nosotros estamos creciendo un 20 por ciento. Gran parte por la recuperación del segmento *premium* y, también, porque tenemos una gama más joven, como es la clase C, que hemos lanzado en este año, y el modelo GLA. Esto es lo que provoca que estemos creciendo.



“Hay que pensar y fabricar productos que ni siquiera el cliente sabe que los quiere para adaptarte al mercado”



El inicio de una aventura electrizante

A PESAR DE LOS ESCÉPTICOS, EL EQUIPO CONFÍA EN LAS POSIBILIDADES DEL ACCIONA, QUE PODRÍA CONVERTIRSE EN EL PRIMER COCHE DE NULAS EMISIONES EN COMPLETAR EL INFERNAL RECORRIDO DEL DAKAR. Por Juan Luis Soto

Acciona, la compañía especializada a nivel mundial en energías renovables, acaba de sorprender con la presentación de un coche de competición. Pero aún más sorprendente es que es totalmente eléctrico y va a disputar la carrera más dura del mundo, el Rally Dakar.

La durísima prueba, que ya va por su 37 edición, se disputará entre los días 4 y 17 de enero por tierras y desiertos de Argentina, Bolivia y Chile, países donde Acciona está presente mediante sus actividades industriales y

comerciales. Serán en total más de 9.000 kilómetros, extremadamente exigentes en cuanto al terreno y las elevadas temperaturas.

El Acciona 100 % EcoPowered será el primer coche totalmente eléctrico en disputar la mítica prueba, lo cual presenta un doble desafío para el equipo. Los encargados de llevar al Acciona hasta la meta son dos experimentados pilotos bien conocedores de la prueba de todoterreno, Albert Bosch y Agustín Payá. Toda la compañía Acciona estará detrás de este espectacular proyecto, como demostró el hecho de que el

presidente y vicepresidente de la compañía, José Manuel y Juan Ignacio Entrecanales estuviesen presentes en el acto de presentación del coche.

Dos años se ha tardado en desarrollar este avanzado vehículo que solamente utiliza energía eléctrica para desplazarse por cualquier tipo de terreno. Uno de sus secretos es un robusto chasis realizado en cromo molibdeno, que es un 25 por ciento más resistente que el acero. Bajo su carrocería de fibra se esconde un motor eléctrico del tipo síncrono que rinde una potencia equivalente a 300 caballos de vapor.

La alimentación se ha confiado a cuatro módulos de baterías, que son extraíbles para optimizar un rápido "repostaje". Su gran capacidad de almacenaje eléctrico es de 130 kWh, equivalente al contrato de la luz de unas 34 viviendas normales. Unos paneles solares de recarga sobre el alerón trasero y la velocidad máxima limitada a 140 km/h garantizan una autonomía de 250 a 280 kilómetros, suficientes para llegar a los puntos de recarga previstos.



FICHA TÉCNICA: Motores: de 4 cilindros en L ♦ Combustibles: gasolina y diesel ♦ Potencia: desde 120 a 240 CV ♦ Dimensiones: 4.767 x 1.832 x 1.456 mm ♦ Batalla: 2.791 mm
 ♦ Capacidad maletero: 586 litros ♦ Velocidad máxima: desde 206 km/h ♦ Consumo medio: desde 4,0 l/100 km ♦ CO₂: Desde 105 gr/km ♦ Precio: de 29.160 a 46.950 euros

Más información en www.ecomotor.es

SUBIR DE NIVEL

COMPLETAMENTE NUEVO EN CUANTO A SU ESTRUCTURA, MOTORES Y EQUIPO, EL PASSAT AUMENTA SUS PRETENSIONES CON UNA HABITABILIDAD Y UNA SOFISTICACIÓN DIGNAS DE UNA LIMUSINA. Por Juan Luis Soto



En el estatus de las berlinas medias, el nuevo Passat sube varios peldaños. Le ha tocado el turno del relevo,

adscribiéndose a la nueva plataforma común MQB del grupo VW destinada a renovar la mayoría de los modelos de sus marcas. La primera consecuencia de este nuevo desarrollo ha sido un coche más grande en su interior sin haber crecido en dimensiones. Una distancia entre ejes más larga en casi ocho centímetros que en la generación anterior ha propiciado a las plazas traseras una importante mejora en cuanto a habitabilidad y que hacen del Passat un referente en este apartado. El maletero también ha crecido, hasta los 586 litros en la berlina, que ofrece unos imponentes 650 litros de récord en la carrocería familiar.

La nueva y más moderna construcción del Passat ha permitido aligerarlo hasta 85 kilos dependiendo de la versión y del equipamiento. Esto, unido a que toda la gama de motores cumplen la norma Euro 6 en cuanto a emisiones y que la parada automática Start&Stop es un equipo de serie, ha rebajado de forma importante el consumo del Passat, en concreto hasta un 20 por ciento en el mejor de los casos.

La oferta mecánica se centra en dos motores de gasolina de 125 y 150 caballos más una gama diésel que abarca desde los 120 caballos hasta los 240. Especialmente sorprendentes en su rendimiento son el nuevo 1.4 TSI de

gasolina con 150 caballos y el impresionante diésel de 240 caballos, dos novedades muy reseñables por su finura en este apartado mecánico.

En prueba sobre carretera, el nuevo chasis demuestra una nobleza sin tacha por su rigidez y estabilidad. Sobre todo si equipamos el sistema de amortiguación variable DCC. El único reproche sería en el modo Sport un tarado de amortiguación algo seco, que no filtra con la suficiente suavidad los baches más acusados.

La transmisión de la potencia puede ser según las versiones de motor mediante una caja manual de seis relaciones o una automática DSG de siete. Además, la tracción integral 4Motion está asociada al poderoso 2.0 TDI Bi-turbo, aportando al Passat una eficacia extraordinaria sobre cualquier tipo de asfalto.

Con un diseño exterior que recuerda en algunos detalles a la limusina Phaeton, el Passat presenta un interior impecable en cuanto a calidades. En el salpicadero se ha ganado mucho en elegancia sustituyendo las anteriores salidas centrales de aireación por una más discreta abertura que la recorre a lo ancho. Las imponentes llantas de 18 pulgadas y los faros de tecnología LED dan al Passat una prestancia que se confirma a la hora de repasar sus posibilidades de equipamiento. El cuadro de instrumentos puede ser digital y la pantalla táctil de la consola central nos permite el acceso y regulación de cualquier función del coche.



FICHA TÉCNICA: Motores: de 4 cilindros en L ♦ Combustibles: gasolina y diésel ♦ Potencias: desde 75 CV ♦ Dimensiones: 4.330 x 1.790 x 1.490 mm ♦ Batalla: 2.608 mm ♦ Capacidad maletero: 408 litros ♦ Velocidad máxima: desde 165 km/h ♦ Consumo medio: desde 3,8 l/100 km ♦ CO₂: desde 99 gr/km ♦ Precio: desde 14.750 a 20.450 euros
 Más información en www.ecomotor.es



Un compacto al completo

TIENE TODO LO QUE HAY QUE TENER O POR LO MENOS SE ESPERA DE UN COMPACTO POLIVALENTE. MEJORANDO EN TODO A SU ANTECESOR, EL I20 LLEGA CON UNOS IRREFUTABLES ARGUMENTOS PARA LUCHAR EN SU SEGMENTO. Por Juan Luis Soto



14
NOV
2014



Al aplicar en la versión más asequible los descuentos de lanzamiento que Hyundai ha previsto para el lanzamiento del i20, plan PIVE incluido, podemos hacernos con uno por poco más de 10.000 euros. Unos precios muy competitivos dentro del segmento compacto son el primer argumento que esgrime un coche que, como su antecesor, ha sido diseñado y perfeccionado en Europa y destinado para el mercado europeo.

El i20 parte de una base completamente nueva, gracias a la cual ha crecido un poco a lo largo y ancho, así como en su distancia entre

ejes. Por el contrario, su carrocería es un poco más baja y, heredando algunos rasgos de la gran berlina Genesis, presenta unas proporciones y una estética más llamativa y deportiva que la de la generación a la que sustituye.

Aunque la gama de motores, dos de gasolina y dos diésel, son los mismos que en la generación anterior, han sido mejorados y optimizados en su rendimiento para afrontar las nuevas normativas sobre emisiones, siendo por tanto más parcios en consumo que sus predecesores. Entre los cuatro, el más equilibrado por su rendimiento en un uso polivalente es el 1.4 de gasolina que, con sus 100 caballos puede abordar la carretera sin problemas mientras que contiene sus consumos en ciudad de una forma muy razonable.

Su dinámica es uno de los puntos donde más ha ganado el i20. Con suspensión trasera de nueva factura y dirección revisada, el coche es más estable y obediente en las curvas, transmitiendo una mayor confianza al conductor.

El otro punto sobresaliente es el acabado interior, de mayor calidad, acompañado de un equipo más sofisticado que incluye una preinstalación de *smartphone* con soporte sobre el salpicadero para integrarlo en el equipo multimedia del coche y que ofrece toma USB y una capacidad de almacenaje de 1GB.



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



En 2014 el 84 por ciento de los coches en Europa ya equipan sistema de control de estabilidad. Sin embargo, en el resto del mundo el porcentaje es mucho más bajo, del 59 por ciento exactamente. Desde el 1 de noviembre, todos los coches que se matriculen en la Unión Europea, tanto turismos como vehículos comerciales ligeros de hasta 3,5 toneladas, deberán estar provistos de este mecanismo, que evita actuando sobre los frenos que pierda la trayectoria en situaciones peligrosas. Por su eficacia, el control de estabilidad o ESP es el mecanismo de seguridad que más vidas ha salvado, después del cinturón de seguridad y por delante de los airbags.

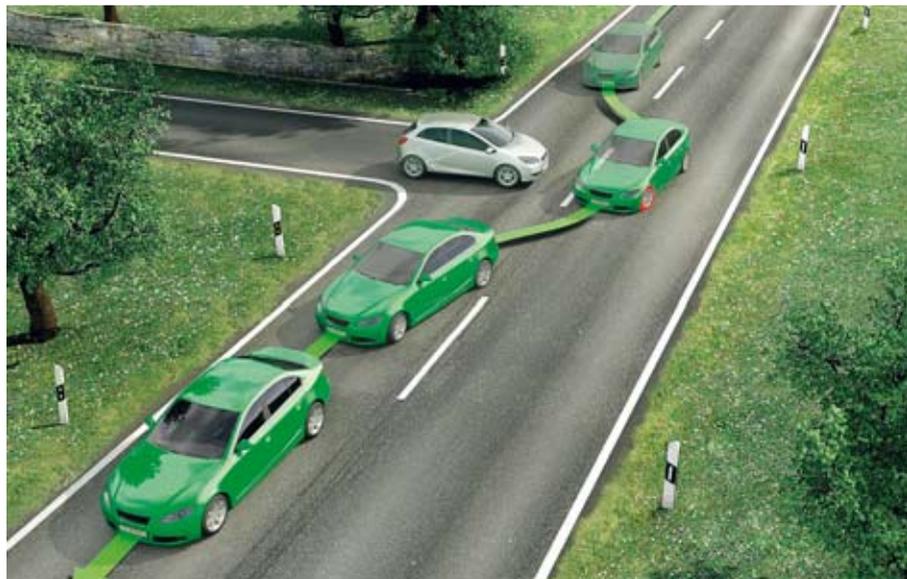
Basado en un mecanismo electrónico que actúa por separado sobre cada una de las ruedas del vehículo, es capaz de analizar los parámetros de su trayectoria unas 25 veces por segundo y actuar en milésimas de segundo para estabilizar el automóvil. Su probada eficacia ha llevado también a hacerlo obligatorio en otros



16
NOV
2014

EL GUARDIÁN IMPRESCINDIBLE

YA ES OBLIGATORIO EN EUROPA QUE TODOS LOS VEHÍCULOS NUEVOS EQUIPEN SISTEMA DE CONTROL DE ESTABILIDAD ESP. LA RAZÓN ES INDISCUTIBLE, PUES SE CALCULA QUE DESDE SU INTRODUCCIÓN A MEDIADOS DE LOS 90 HABRÍA EVITADO 1.900.000 ACCIDENTES Y SALVADO UNAS 6.000 VIDAS Por Juan Luis Soto



La gran ventaja para la seguridad del sistema ESP de estabilidad es que podemos realizar rápidas maniobras para esquivar un obstáculo sin perder el control.



países como Estados Unidos, Canadá, Australia e Israel, a los que van a seguir en breve Japón, Corea, Rusia y Turquía.

Pero no se puede entender el verdadero alcance del ESP en el automóvil sin el desarrollo que la marca Bosch ha llevado a cabo en las últimas décadas. Primero con el sistema de frenos ABS, precursor del ESP, y que evita que los frenos se bloqueen y el coche, camión o moto pierdan el agarre al asfalto. El ABS es una patente que pertenece a Bosch desde 1936, aunque no comenzó a aplicarse de forma práctica en los automóviles hasta 1973. Sería en 1978 cuando Bosch lanzase su ABS de segunda generación, con una importante simplificación del sistema que pasó de un millar de componentes necesarios en su fabricación hasta solamente 140 gracias a la electrónica.

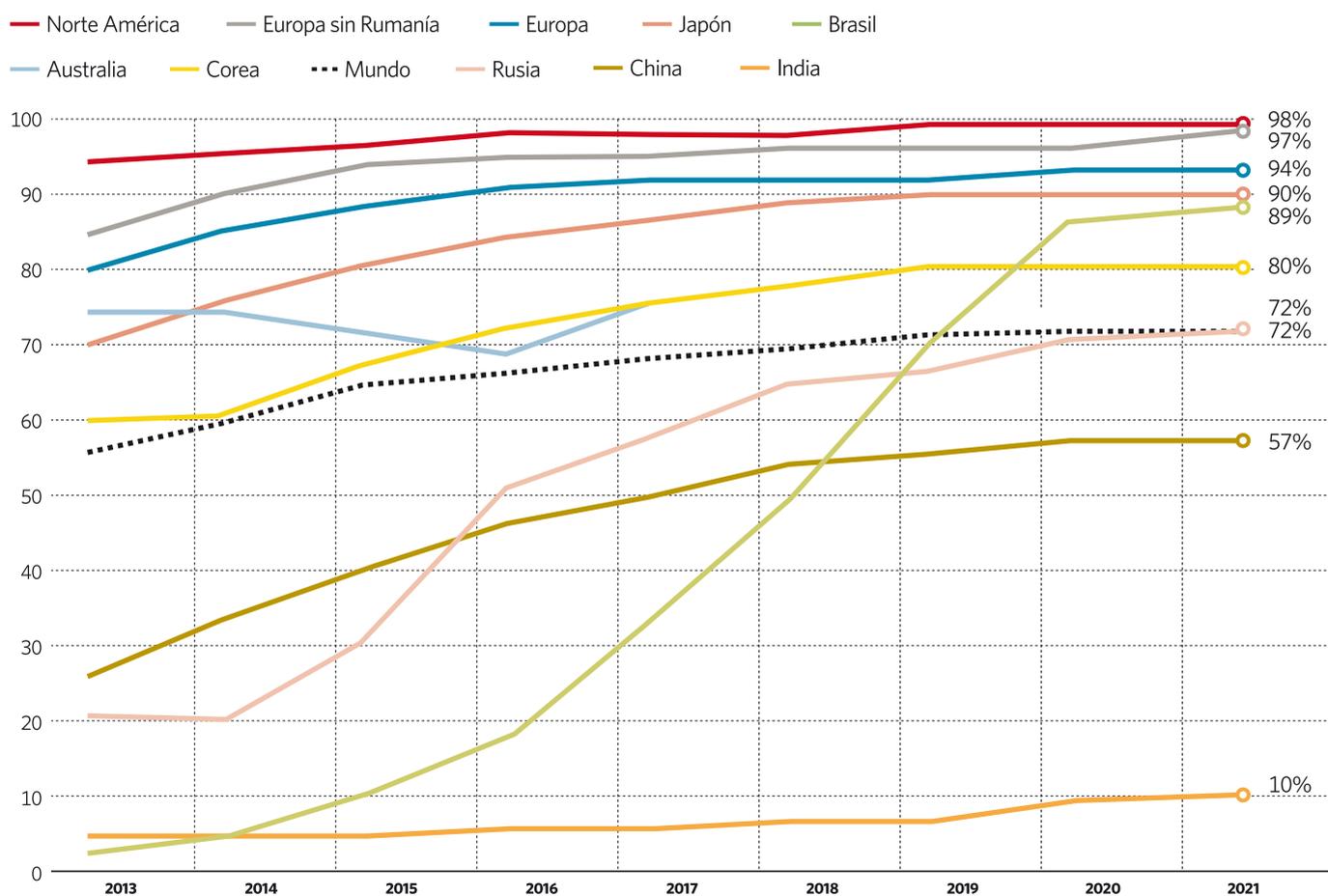
El paso siguiente fue la llegada en 1986 del ASR, el mecanismo que evita el patinamiento de las ruedas motrices durante las aceleraciones. Ya sería cuestión de tiempo y Bosch aplicaba el mismo principio pero esta vez a las cuatro

El ESP es la evolución lógica del ABS y su implantación va a ser universal en breve plazo

17
NOV
2014

Tasa de instalación ESP

En porcentaje



Fuente: BOSCH.

elEconomista

ruedas y con sensores que calculaban la diferencia de rotación entre cada una de ellas en cualquier circunstancia y aplicaba justo la fuerza de frenada necesaria para igualarlas en velocidad, estabilizándose así la trayectoria del vehículo.

El ABS, ya generalizado en todos los vehículos modernos de cuatro ruedas y que comienza a expandirse de la misma manera en las motos de todo tipo, ha llegado en Bosch a su novena generación. Todos los automóviles de cuatro ruedas van a incorporar por su parte sistemas ESP de estabilidad. Para los más sencillos, Bosch fabrica su versión *light*, pero también dispone de versiones más sofisticadas. Para los vehículos híbridos fabrica el ESP HEV que aprovecha la fuerza de la frenada para generar energía y para los vehículos comerciales hace lo mismo con un sistema especial para las condiciones de carga más exigentes. Pero este dispositivo inicialmente programado para la seguridad también beneficia a grandes y rápidos deportivos, como es el caso del Audi R8. Su neutro comportamiento y sus elevados límites dinámicos tanto en carretera como en circuito son en parte consecuencia de su sistema ESP Bosch de doble sensor, que corrigen cualquier desviación de la trayectoria antes de percibirla.

FICHA TÉCNICA: Motores: gasolina ♦ Potencia: de 71 a 90 CV ♦ Par motor: de 91 a 135 Nm ♦ Tracción: delantera ♦ Transmisión: manual, 5 velocidades
 ♦ Consumo: de 4,2 a 4,3 litros/100 km ♦ Velocidad máxima: de 151 a 160 km/h ♦ Aceleración: de 10,8 a 14,5 segundos de 0 a 100 km/h ♦ Precio: de 11.700 a 13.500 euros
 Más información en www.ecomotor.es

“Propulsión trasera” para la tercera generación del Twingo

NO ES QUE EL NUEVO RENAULT TWINGO SEA UN MINIDEPORTIVO CON PROPULSIÓN TRASERA. PERO SÍ TRAE COMO NOVEDAD QUE LAS PARTES PRINCIPALES DEL MOTOR SE HAN TRASLADADO A LA PARTE POSTERIOR, POR DEBAJO DEL MALETERO Y CON GRANDES VENTAJAS ESTRUCTURALES. Por Miguel Ángel Linares

Como decimos, estamos ante la tercera generación de un vehículo que sorprendió hace 20 años, cuando le vimos por primera vez: una especie de ‘bola’ con una marcada personalidad facial y unos acabados e interiores realmente revolucionarios para la época. La idea parece ser que gustó, pues en estas dos décadas de vida del Twingo, y tras dos generaciones, se han vendido tres millones de unidades en todo el mundo, 70.000 de ellas en España. Y en estos malos tiempos que corren, la filosofía del Twingo no es que sobreviva, es que se ve reforzada. Aunque su carácter es eminentemente urbano y de coche complementario en una unidad familiar, no son pocos los que no pueden permitirse más que un vehículo de reducido precio (y por tanto de tamaño y prestaciones) como único vehículo. Por ello el segmento A se ha revitalizado en los últimos años, dotando a sus miembros de prestaciones extra y, sobre todo, de un diseño acorde a los nuevos tiempos tanto en modernidad como en vistosidad.

El nuevo Twingo, como ya hemos dicho, trae como principal novedad el montaje de su propulsor en la parte trasera del vehículo, para lo cual se ha tenido que girar el propulsor hasta 49 grados, y así encajarlo en su nueva localización, de forma que se optimiza, y de qué forma, el espacio útil del chasis. En la parte delantera siguen situados el radiador, la batería y los depósitos de líquidos del motor. De esta forma, la relación de pesos entre la parte delantera y la trasera del Twingo es ahora del 45 por ciento delante y 55 por ciento detrás, mucho más equilibrada.



Con esta nueva situación del motor, el Twingo pierde 10 centímetros de longitud... pero gana 12 de batalla, lo que se traduce en un habitáculo 22 centímetros más largo, y un maletero también 10 centímetros más profundo.

En definitiva, que en cuanto al diseño, y gracias a esas magnitudes ahora más contenidas pero más compactas, el Twingo se da un aire de coche de tres puertas... solo que con cinco. El espacio de las plazas traseras es bueno para que viajen dos adultos cómodamente.

En cuanto a motores, en un principio el Twingo llega con dos gasolina, de 70 y 90 CV, que arrojan unos excelentes consumos de 4,2 y 4,3 litros a los 100 kilómetros, respectivamente. En el nuevo Twingo dispondremos de navegador acoplable a tu *smartphone*, radar trasero de ayuda al aparcamiento de serie, cámara trasera, etc.

El nuevo Twingo ya está disponible en los concesionarios, y su precio de salida es de 11.700 euros para el motor de 70 CV y de 12.600 para el de 90 CV, precios sin ayudas gubernamentales.

La tercera generación del Renault Twingo aúna unas dimensiones más contenidas pero más útiles con unos coloridos diseños, al más puro estilo que impera hoy en día.

18
NOV
2014



FICHA TÉCNICA: Motores: De 4 cilindros ♦ Combustibles: Gasolina y diesel ♦ Potencia: de 95 a 170 CV ♦ Tracción: 4x2 y 4x4 ♦ Dimensiones: 4.248 x 1.976 x 1.600 mm
 ♦ Batalla: 2.570 mm ♦ Capacidad maletero: 350 litros ♦ Consumo medio: Desde 4,1 l/100 km ♦ CO₂: Desde 109 gr/km ♦ Precio: Desde 17.590 euros
 Más información en www.ecomotor.es



La piedra angular de Fiat se llama 500X

TIENE UN DISEÑO LLAMATIVO, CONVENCE POR SU CALIDAD Y SU APLOMO, PUEDE TENER TRACCIÓN INTEGRAL Y HASTA UN CAMBIO AUTOMÁTICO DE 9 VELOCIDADES. EL FIAT 500X ES UNA APUESTA SERIA DENTRO DEL SEGMENTO SUV COMPACTO. Por Jorge Arenas



El Fiat 500X es la última novedad presentada por la marca italiana, que llega para asentarse en el segmento de los crossover de tamaño compacto. Aunque bebe del diseño original del 500, en realidad es un modelo que parte de una hoja en blanco en todo lo demás. La idea es que recuerde al pequeño *cinquecento* al primer golpe de vista, pero sin ir más allá en este sentido. Sus pretensiones son otras bien diferentes, ya que el 500X quiere conquistar a nuevos clientes, aquellos que buscan un todocamino urbano que esté a la última en todo. Muy al estilo del Mini y su variante Countryman, pero con un atractivo añadido, ya que su precio se posiciona por debajo del listón premium.

Diseñado y fabricado en Italia, el nuevo SUV urbano quiere expandirse lejos de sus fronteras, hasta en cien mercados diferentes. En Fiat son

conscientes de que para lograr que un producto sea global debe tener muy buenos argumentos. Quizá sea por este motivo que el 500X ofrece una sensación de calidad percibida desconocida hasta el momento en los vehículos compactos de la marca. También el apartado tecnológico se ha cuidado de forma especial, algo que se nota en la eficiente gama de motores Multiair y Multijet (diésel y gasolina, con potencias que van de los 95 a los 170 CV) y en los diferentes sistemas de tracción, entre los que se ofrece un cuatro ruedas motrices para los clientes más aventureros. Otro elemento que llama la atención es la nueva caja de cambios automática de 9 velocidades, fruto de la unión con Chrysler, que está disponible en algunas motorizaciones y que se suma a una manual y a otra automática de doble embrague, ambas de 6 relaciones. Mientras tanto, la seguridad queda en manos de diversos asistentes a la conducción como el de mantenimiento de carril, el de vigilancia del ángulo muerto o el de frenada activa.

El Fiat 500X llegará al mercado durante la primavera de 2015 con dos versiones diferentes, una de enfoque urbano y otra más campera con aptitudes *off road* ampliadas. Tras haberlo probado en diferentes entornos sólo podemos decir que nos ha dejado buenas sensaciones, bastante por encima de lo que cabría esperar.



FICHA TÉCNICA RX 450H EDICIÓN 25º ANIVERSARIO: Motores: gasolina y eléctrico ◆ Potencia: 299 CV ◆ Consumo combinado: 6,3 litros a los 100 km
◆ Tracción: delantera ◆ Transmisión: automática ◆ Velocidad máxima: 200 km/h ◆ Aceleración: 7,6 segundos de 0 a 100 km/h ◆ Precio: 79.900 euros
Más información en www.ecomotor.es

LA RUTA DE LOS PALACIOS REALES

A PESAR DE SU CERCANÍA A LA CAPITAL DE ESPAÑA, EL PARDO ES UN COMPENDIO DE HISTORIA, CULTURA, GASTRONOMÍA Y NATURALEZA, EN UNA DE LAS ESCAPADAS CERCANAS MÁS DELICIOSAS QUE SE PUEDEN HACER DESDE MADRID.

por Miguel Ángel Linares

Los alrededores de Madrid son una maravilla en lo que respecta a oferta recreativa, cultural o gastronómica. A tiro de piedra de la capital tenemos un puñado de enclaves que fueron parte del centro de la vida política y social de un país, como son las residencias reales (Palacio Real, Palacio de La Granja, Real Monasterio de San Lorenzo de El Escorial, Palacio de la Zarzuela)... Uno de ellos, el Palacio Real de El Pardo, está por desgracia demasiado unido a su historia más reciente, al ser la residencia oficial del dictador Francisco Franco, pero hay que saber que el gran impulsor del recinto fue Carlos V (y I de España), quien en 1547 convirtió en palacio y residencia real un antiguo castillo que siglo y medio antes había levantado Enrique III de Castilla como pabellón de caza, dada la riqueza cinegética del Monte de El Pardo (que todavía perdura).

Aunque la excursión de hoy es corta si salimos de Madrid, vamos a pisar diversidad de terrenos, por lo que la elección del Lexus RX 450h vuelve a ser acertada, como casi cualquier trayecto que emprendamos con este vehículo. El RX 450h es el hermano mayor de la cada vez más prolífica familia de la firma japonesa (solo hace falta ver el reportaje de apertura de este número de EcoMotor, con el recién llegado Lexus NX 300h), y, de acuerdo con la filosofía de la marca, solo está disponible con tecnología híbrida, con una potencia total de 299 caballos, y un consumo combinado de 6,3 litros a los 100 kilómetros, unas cifras de auténtico lujo teniendo en cuenta el "bicho" en el que nos movemos, que puede alcanzar los 200 kilómetros por hora de máxima, y los 100 por hora en tan solo 7,8 segundos. De esta forma, si salimos de Madrid, y tomamos la carretera que, tras un agradable y floreado paseo, nos separa tan solo 15 kilómetros de El Pardo, nos llegaremos casi a olvidar de que vamos "en coche", dado el silencioso funcionamiento del RX 450h.

El Pardo está tan cercano a Madrid... que en realidad está considerado como un barrio más de la capital. En la actualidad, y teniendo en cuenta su pasado reciente, los habitantes del pueblo, poco más de 3.500, son en su mayoría trabajadores de Patrimonio Nacional, la entidad que gestiona las propiedades reales españolas, o militares de alguno de los numerosos cuarteles que tienen su sede en el pueblo, especialmente, y como

es lógico, de la Guardia Real. Hay que tener en cuenta que en el término de El Pardo no solo tenemos el Palacio Real de El Pardo, sino también el Palacio de La Zarzuela, la residencia oficial de los Reyes Juan Carlos I y Felipe VI.

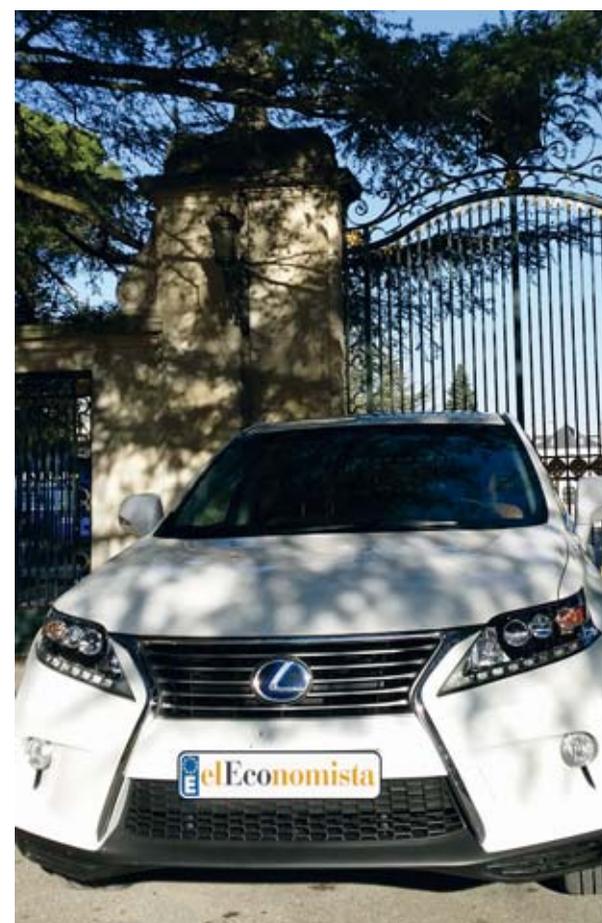
El Palacio Real de El Pardo, tras la muerte de Franco, "revirtió" a Patrimonio Nacional, y hoy, además de poder ser visitado por los turistas que en gran número acuden a la población, suele ser la residencia en la que se alojan los jefes de estado de otros países en sus viajes oficiales a España.

Otro lugar a destacar en El Pardo es el Convento Franciscano del Cristo, más conocido como la ermita del Cristo de El Pardo, en el que podremos gozar de una maravillosa talla de un Cristo yacente (el Cristo de El Pardo), obra de Gregorio Hernández a principios del siglo XVII, sin duda alguna una de las obras maestras del Barroco en nuestro país.

Y como podemos imaginar, la oferta recreativa va de la mano de la oferta gastronómica de El Pardo, con restaurantes para todos los públicos, que se concentran no solo en el centro del pueblo, pegados a las tapias del Palacio, sino en los alrededores, y que se convierten en verano en deliciosas terrazas al aire libre donde disfrutar de los primeros aires serranos que alcanzan a la siempre calurosa capital de España en los meses de estío.

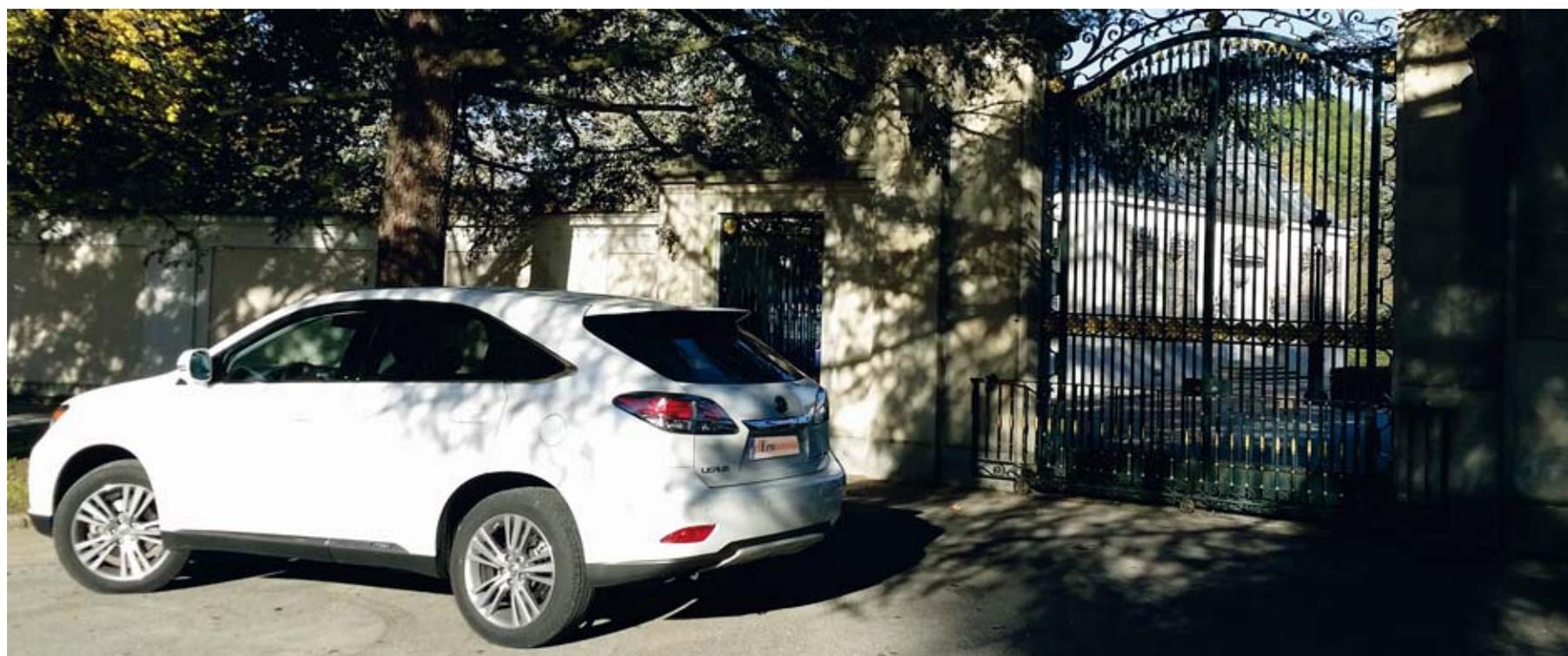
¿Y por qué decíamos que el Lexus RX 450h era el vehículo ideal para una visita a El Pardo? Porque no solo de arquitectura, arte y gastronomía vive el hombre. También tenemos la naturaleza, y en este enclave la flora y la fauna "explotan" en cualquier época del año en el célebre Monte de El Pardo, que ocupa más de una cuarta parte del término municipal de El Pardo, y que está considerado como el bosque mediterráneo más importante de la comunidad de Madrid. Aunque el acceso a sus profundidades está vetado para cualquier tipo de vehículos a motor, el RX 450h, como buen SUV que es, se maneja a la perfección, gracias a su tracción total y a su transmisión automática, para llegar hasta el más intrincado espacio en el que poder dejar descansar el vehículo y aventurarnos entre encinas, pinos y robles por alguna de las numerosas sendas del Monte, que en sus cotas más altas nos ofrecen algunas de las vistas más impactantes de la ciudad de Madrid.

El término municipal de El Pardo alberga los Palacios Reales de El Pardo y de La Zarzuela





En la foto grande vemos el Lexus RX 450h en pleno Monte de El Pardo; y debajo, el vehículo aparcado frente a la verja del Palacio de El Pardo que, aunque muchos lo identifican con el dictador, su historia viene del siglo XV como castillo y del siglo XVI, de la mano de Carlos V, como Palacio



El Monte de El Pardo es el principal bosque mediterráneo de la comunidad de Madrid, y en unos pocos kilómetros pasamos del adoquinado real a caminos perfectos para un SUV



Pocos coches superan la belleza de un Alfa Romeo de antaño. En la imagen, un Giulietta Sprint de mediados de los 50 con motor de aluminio y doble árbol de levas

22
NOV
2014

El sueño de poseer un Alfa Romeo

En la primera mitad de los años 50 Alfa Romeo se encontraban en una situación delicada. La II Guerra Mundial había hecho estragos y tocaba reponerse de una situación económica desastrosa. Fue en este momento cuando la marca italiana se replanteó su modelo de negocio y tuvo que tomar una difícil decisión: abandonar el mundo de la competición para centrarse en la fabricación de modelos de calle que diesen suficiente dinero como para salir a flote. El Alfetta F1 con el que Juan Manuel Fangio se alzó con la victoria en el mundial de 1951 se guardó entonces en los boxes de forma indefinida.

Todos los esfuerzos fueron a parar en ese momento a la creación de un sustituto del Alfa 1900. El nuevo modelo debía ir destinado a un público amplio, dado que la pretensión era lograr un buen volumen de ventas. El sueño de poseer un Alfa Romeo estaba cada vez más cerca para muchos, ya que sería el primer coche accesible de la marca. Y ese día llegó. El Alfa Romeo Giulietta debutó en el Salón de Turín de 1954 en su versión Sprint, es decir, coupé de dos puertas. Era la primera vez que un nuevo modelo era presentado así, en lugar de en su variante berlina. Sin duda, querían

remarcar sus aspiraciones deportivas. Bajo el capó escondía un motor totalmente nuevo, de 1.290 cc, hecho de aluminio ligero y con distribución de doble árbol de levas. Una serie de soluciones técnicas, todas ellas, precedentes de la competición. Más tarde llegaría el Giulietta Sprint Veloce, cuya potencia alcanzaba los 80 CV y permitía al pequeño Alfa alcanzar los 180 km/h de velocidad punta. Su participación en la *Mille Miglia* será siempre recordada porque logró batir a deportivos de renombre como el Porsche 356.

El Alfa Giulietta original dio paso a la segunda generación en 1977 y a la tercera en 2010. Hoy, en pleno 60 aniversario, la firma italiana le rinde homenaje con el lanzamiento de la versión Sprint del modelo vigente. La idea es recoger la esencia de la marca -mezcla de ligereza y eficiencia y diseño- y trasladada al momento actual. Por ello, el nuevo Giulietta Sprint se sirve del motor 1.4 Multiair de 150 CV, que aúna buenas prestaciones y un consumo de apenas 5,7 l/100 km. **Por Jorge Arenas**



La NOCHE de la ECONOMÍA

IV Edición PREMIOS **elEconomista**.es



Miércoles 3 de diciembre de 2014 · CaixaForum Madrid

En el marco de La Noche de la Economía, tendrá lugar la IV Edición de los Premios elEconomista, que tienen como finalidad reconocer las acciones más relevantes llevadas a cabo a nivel nacional o internacional en el ámbito empresarial, financiero, económico y educativo, entre otros, desarrolladas durante el año en curso.



Patrocinadores:



Socio Tecnológico: *Telefonica*

NUEVO.. CITROËN C1 - URBANO POR NATURALEZA



CITROËN prefiere **TOTAL**

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN C1: 4,1 - 4,3 / 95 - 99

Optimista, ágil y conectado, el Nuevo Citroën C1 desafía al mundo urbano con audacia y personalidad. Ultra compacto, con 3 ó 5 puertas y equipado con tecnologías útiles como Mirror Screen y cámara de visión trasera, este elegante coche urbano responde de forma positiva a las exigencias de la vida urbana. Nuevo Citroën C1, urbano por naturaleza.

3,46 METROS • 5 PUERTAS • MIRROR SCREEN • CÁMARA DE VISIÓN TRASERA • CAPOTA ELÉCTRICA

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



CITROËN