

MOTORES

La crisis europea define las líneas de la inmensa muestra de autos de París

El mayor autoshow del año se vuelve a cargar de vehículos de producción, masivos y globales, lo que se explica porque las marcas necesitan vender ahora y en todo el mundo. Los modelos compactos se vuelven a robar la película.

Texto: **MARCELO PALOMINO M.** Desde: **PARIS (FRANCIA).**

FUE durante el Salón de Ginebra de marzo pasado cuando las señales se hicieron evidentes: la industria automotora, ya sumida en plena crisis, necesita vender autos hoy y de manera global, por lo que no caben en las muestras inversiones desproporcionadas en conceptos de diseño o improbables tecnologías de futuro.

Con esa premisa y la crisis ensañándose con buena parte de los fabricantes europeos, es que la muestra del Salón de París, que esta semana abrió sus puertas en el Palacio de Exposiciones de la Puerta de Versalles, no podía to-

mar otro camino que ratificar lo que la industria necesita hoy y con urgencia: modelos de volumen, listos para entrar a producción y fáciles de vender en todas partes del mundo.

Así, en una muestra con medio centenar de lanzamientos globales y más de un millar de automóviles en exhibición, no más de una docena de ellos son conceptuales y sólo hay ocho novedades ecológicas en todo el Salón: dos eléctricos de Mercedes Benz y otro de Mitsubishi (los tres de producción), conceptos híbridos de Nissan, Peugeot, Lexus y BMW, y un nuevo híbrido presentado por Toyota.

Demasiado poco para una industria que hasta no hace mucho se empeñaba en malgastar el dinero mostrando tecnologías demasiado lejanas aun de la gente común y corriente.

Pero la economía ha golpeado fuerte a las marcas, no a todas por igual, por cierto, y se necesitan autos para recuperar el alicaído mercado europeo y, de paso, diversificar las ventas en los países emergentes, donde hoy por hoy parece estar la salvación de varios fabricantes.

PSA Peugeot Citroën, por ejemplo, hizo debutar en conjunto los nuevos sedanes de bajo costo Peugeot 301 y Citroën C-Elysée (am-

bos estarán desde esta semana en el Salón de Santiago), los que basados en la nueva plataforma B del grupo, apuntan a los mercados emergentes ofreciendo un diseño conservador, gran espacio interior, un buen nivel de equipamiento, motorizaciones confiables y bajo precio.

En esta misma línea se mueve el Grupo Volkswagen con el flamante estreno del Skoda Rapid, un sedán del segmento B que ofrece exactamente lo mismo que sus rivales franceses: diseño global, calidad de construcción bastante aceptable, buenas motorizaciones y bajo precio.

Otro modelo de escala mundial

y que dará que hablar es el Chevrolet Trax, un crossover compacto que llega a rivalizar con el Ford Ecosport, y que también se venderá bajo las marcas Buick y Opel. ¿Su gracia? Diseño de gusto global y bajo costo de producción (Corea y México).

Toyota, por su parte, mostró la nueva generación del Auris y sus variantes monovolumen (Verso) y station wagon, apelando a su confiabilidad y posicionamiento, pero con un nuevo diseño que no tiene mucho de los conocidos genes Toyota y, por lo mismo, terminó gustando más bien poco a los presentes y especialistas.

Todo lo contrario de lo que ocu-



● **Renault Clio.** Reinventado, más deportivo y radical, el compacto de la firma francesa llega en su cuarta generación con pequeños y eficientes motores de entre 75 y 90 Hp, además de un alto nivel tecnológico.

● **Ford Fiesta.** Este modelo se presenta con un facelift que le agrega más carácter a sus formas, con nuevos detalles en el capó y los parachoques. Sumará el premiado motor EcoBoost de un litro a su oferta.

● **Opel Adam.** Competidor directo del Fiat 500 y Mini Cooper, este compacto busca hacer crecer las ventas de la marca a punta de un alto nivel de personalización y tres motores de hasta 100 caballos de fuerza.

