

1,30  
€

Sale los martes

# Motor 16.com

AL VOLANTE: MERCEDES CLASE V

VA DE CINE



Lo último: Ford S-Max Vignale Concept  
Así es el 'crossover' de lujo que se fabricará  
en Almussafes



Nº 1.589  
Del 15 al 21 de abril  
de 2014

## PROBAMOS GRANDES COCHES 5

Todocamino

Range  
Rover  
Evoque  
TD4 9 vel.



Volkswagen  
Golf Variant 1.6 TDI

Familiar



Monovolumen

Peugeot 3008  
1.6 e-HDI

Renault  
Clio GT TCe  
120 CV

Utilitario



Berlina deportiva

Audi S3  
Sedán 300 CV



TODAS LAS  
SORPRESAS DEL  
SALÓN DE PEKÍN





CITROËN C4 AIRCROSS

DESDE 15.800€\*



CITROËN prefiere TOTAL

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO<sub>2</sub> (G/KM): CITROËN C4 AIRCROSS: 4,6-5,9/119-146

\*PVP recomendado Citroën C4 Aircross 1.6i Stop & Start 2WD Black Attraction (impuestos, transporte, oferta y Plan Pivo 5 incluidos) para clientes particulares que se acojan al Plan Pivo 5 y que entreguen un vehículo propiedad del comprador, que financien un capital mínimo de 6.000€ y una permanencia mínima de 36 meses a través de Banque PSA finance. Oferta hasta fin de mes en los puntos de venta participantes. Oferta no acumulable. Condiciones en www.citroen.es

## CITROËN C4 AIRCROSS. EL CROSSOVER DE CITROËN

Los niveles de exigencia del Citroën C4 Aircross se corresponden directamente con tus ganas de aventura. Si solo te apetece un ligero paseo al centro, lo tienes. Si lo que quieres es huir de él, hecho. Y si un día decides descubrir los límites del horizonte, atravesando todo lo que se te ponga por delante, puedes hacerlo. Pasar de dos ruedas motrices a cuatro o incluso a modo Lock, te permite probar cada día un nuevo destino y una forma diferente de conducción.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



entre nosotros

Ángel Carhenilla  
acarhenilla@motor16.com



F14T

Debe ser muy deprimente para Montezemolo comprobar que su escuadra millonaria es el sexto equipo de la parrilla.

A toro pasado y dejando de lado las elucubraciones de Luca Cordero di Montezemolo y Bernie Ecclestone para cambiar un reglamento de F-1 contrario a sus intereses, da gusto admitir que en el Gran Premio de Bahrein disfrutamos como hacía mucho tiempo que no ocurría. El emocionante espectáculo de pasión y lucha ofrecido por Hamilton y Rosberg a bordo de las flechas plateadas de Mercedes, fue de lo más estimulante. Ya le hubiera gustado al máximo responsable de Ferrari, antes de huir sin que finalizara la carrera, que sus campeones del mundo Alonso y Raikkonen hubieran podido vivir una situación parecida. Debe ser muy deprimente comprobar in situ cómo su escuadra millonaria sólo representa el sexto equipo de la parrilla. Mercedes no sólo rodaba 2,7 segundos por vuelta por encima de Ferrari, también les mojaban la oreja los Force India, Red Bull, Williams y McLaren. Con razón Montezemolo, entre mosqueos y lamentaciones, catalogaba a los pilotos de taxistas. Aunque en los test posteriores al gran premio, frustrados por defectos del chasis del F14T, a Fernando Alonso le bautizaron en el equipo como 'el maestro'. Un peloteo que no evita el que cada vez sean más los que ven al asturiano fuera de Ferrari si esto sigue así. Y eso que anunciaron a bombo y platillo una nueva época con el fichaje estrella de James Allison como nuevo director técnico al tiempo que ponían en marcha lo último en túnel del viento y simulador.

Ahora, como ya es costumbre, prometen la llegada de nuevas piezas y evoluciones que al parecer empiezan en China y dan el campanazo en Austria. Mucho tendrá que prosperar un coche que carece de velocidad punta, tracción aerodinámica y falta de potencia en el motor. Lo sorprendente es que según Jean Todt, presidente de la FIA y defensor del actual reglamento, todos sabían desde hace cinco años los motores que tendrían que usar esta temporada. Todo ello no quita para que si no hubiera sido por la intervención del coche de seguridad en Bahrein, la carrera hubiera sido de lo más aburrida dada la hegemonía de los Mercedes. En fin, ahora sólo queda esperar que todos los que componen la escudería más laureada de la historia se pongan las pilas y recuperen la competitividad y el 'glamour' que merece la marca. Por cierto, se han percatado del paralelismo gráfico que hay entre el monoplaza F14T y FIAT?

visto en internet

## LA FURGONETA VOLADORA

Hay veces que la realidad supera a la ficción. Eso nos ha parecido tras ver estas imágenes, en la web de Libertad Digital. Un accidente en Palma de Mallorca, en el que un camión de esos que transportan coches nuevos, tuvo que frenar y uno de los vehículos que llevaba salió despedido aterrizando sobre una furgoneta. La consecuencia, una escena de lo más peculiar pero, por fortuna sin ningún herido ni excesivos daños materiales.



no te lo pierdas

## LA CONQUISTA DE UN GIGANTE

Cada vez más, el centro mundial del automóvil se traslada hacia el este, hacia China, en concreto. Si en otros ámbitos del comercio es el gigante asiático el que pretende conquistar el mundo, los fabricantes de automóviles, tanto europeos como americanos o asiáticos, tienen el punto de mira en China. Las dimensiones, el poderío y el empuje de un mercado que parece no tener límites obliga a un esfuerzo por conquistar una parte de cuota de un país cuyas cifras son 'delirantes'. Lograr el éxito con algún modelo allí es prácticamente tener garantizada una cuenta de resultados con números positivos.

Por ello, cada año los salones del automóvil en China son el lugar elegido para presentar novedades y avances de coches con los que competir allí... Y también en el resto del mundo. Porque en realidad, en un mercado cada vez más globalizado, con tendencias de estilo más uniformes y con menos peculiaridades entre países o continentes, muchos de los modelos que se van a mostrar la próxima semana en el Salón de Pekín podrían comercializarse en países europeos.

Las páginas de esta revista son un fiel ejemplo del poder del mercado chino y de los modelos con los que los fabricantes quieren conquistarlo.



Síguenos en...



@motor16\_ /Motor16

Motor16.tv  
Motor16





DE BUENA FUENTE

**6**  
**KIA**  
Invierte en imagen de marca

La marca coreana Kia fortalece su posición a nivel mundial. Si en los

6 últimos años ha duplicado sus ventas, de cara al futuro inmediato pretende mejorar sus resultados. Una de las herramientas que utilizará para conseguirlo será un nuevo modelo deportivo de gran difusión, basado en el concepto Stinger.

**7**  
**RENAULT**  
Avanza el coche de 2 l/100 km

El proyecto Nueva Francia Industrial del coche que gaste 2 litros de combustible cada 100 km y tenga un precio asequible da nuevos pasos. Renault ya ha sentado las bases de una tecnología híbrida enchufable (PHEV) que permitiría cumplir con creces esos objetivos sobre un modelo de gran difusión.

QUÉ PASA

**8**  
**SALÓN DE PEKÍN**  
Novedades de todo tipo

La fortaleza del mercado chino provoca que fabricantes de todo el mundo lancen modelos pensados para el gigante asiático, pero también perfectamente comercializables en otros mercados. Audi, Bentley, Citroën, Lexus, Peugeot, son algunas de las grandes novedades mostradas antes de que el salón abra sus puertas el día 20.

**CUATRO RUEDAS**  
**20**  
**VOLKSWAGEN GOLF VARIANT 1.6 TDI 105 CV**

Familiar con argumentos  
La séptima generación del Golf tampoco deja de lado la versatilidad que ofrece su carrocería familiar Variant. Y además, el ahorro que



CUATRO RUEDAS

**32**  
**MERCEDES CLASE V**

Clase viajera  
La marca alemana pone ya a la venta la nueva generación de su monovolumen. Fabricado en Vitoria, está disponible en tres longitudes, cuenta con eficientes motores diésel de cuatro cilindros y ofrece lo último en tecnología y seguridad.

supone la versión TDI de 105 caballos que hemos probado.

**24**  
**AUDIS3 SEDÁN**  
Emociones a diario

El comprador de un S3 se garantiza diversión, emociones, discreción, calidad, espacio y un comportamiento dinámico excepcional. Los 300 caballos no están reñidos con una utilización a diario. Es una gozada.

**26**  
**RANGE ROVER EVOQUE 9 V**

Más marcha que nunca  
O con más marchas, porque el exclusivo todocamino británico es el primer modelo que utiliza un cambio automático de nueve marchas, que se adapta perfectamente a él y ofrece un gran rendimiento.



**28**  
**PEUGEOT 3008 1.6 e-HDI**

Puesto al día  
La renovación del modelo francés lo pone al día en el apartado estético y además recibe retoques y mejoras técnicas.

EN PORTADA

**16**  
**FORD S-MAX VIGNALE CONCEPT**

Lujo y distinción

Ford acaba de presentar en Milán, aprovechando el prestigioso Salón del Mueble de la activa ciudad italiana, el S-Max Vignale Concept, un ejemplo más de lo que la división europea de la marca reserva para sus clientes más exigentes. Por ahora es sólo un prototipo, pero en 201, este modelo que se fabricará en España iniciará su comercialización.



**30**  
**RENAULT CLIO GT**

Ambición deportiva  
Para todos los que busquen la deportividad del R.S. pero quieran ahorrar el sobrecooste, el Clio GT, con sus 120 caballos de potencia y su estética dinámica se convierte en una excelente opción.

+ INTERESANTE

**34**  
**INNOVACIÓN PSA PEUGEOT CITROËN**

Sentir el automóvil  
Estar dentro del coche sea una experiencia de sensaciones agradables. Así lo entiende el "Concepto Crisálida" de PSA, integrado por innovadoras

soluciones, que estarán disponibles en los Peugeot, Citroën y DS en 2016.

DE CARRERAS

**38**  
**FÓRMULA 1**  
Previo G.P. de China

La cuarta carrera del campeonato se celebrará en China. El objetivo de las escuderías es doble: Mercedes, seguir manteniendo su supremacía y el resto de equipos, tratar de recortar la diferencia que los separa de las flechas plateadas.

**43**  
**A TODO GAS**

Últimas noticias del deporte del motor

De principio a fin

De buena fuente	6
Qué pasa	8
En portada	16
Cuatro ruedas	20
+ Interesante	34
A la última	36
La semana	38
De carreras	40
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

AUDI	9,24
BENTLEY	10
CITROËN	11
FORD	15,16
LAND ROVER	26
LEXUS	12
MERCEDES-BENZ	32
PEUGEOT	13,28
RENAULT	7,30
VOLKSWAGEN	20

SABER COMPRAR Y VENDER

**45**  
Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

**66**  
**EL RETROVISOR**  
Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Edita:  
GRUPO COMUNICACIÓN  
**SEXTA MARCHA S.L.L.**  
EDITOR-FUNDADOR:  
Ángel Carhenilla - acarhenilla@motor16.com  
Director general:  
Alfonso J. Nieto - ajnieto@motor16.com

DIRECTOR:  
Javier Montoya - jmontoya@motor16.com  
Subdirectores:  
Andrés Mas - amas@motor16.com  
Pedro Martín - pmartin@motor16.com  
Redactora jefe:  
María Jesús Benoit - mjbeneit@motor16.com  
Diseño:  
Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com  
Colaboradores:  
Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.  
Publicidad:  
publicidad@motor16.com  
Teléfono: 91 685 79 69-661 917 361  
Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones:  
C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas.  
28918 Leganés. Madrid  
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92  
Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:  
Grupo Distribución Editorial  
Revistas S.L.  
Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la RIPP. Depósito Legal: M30.2471983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.







◀ El concepto Kia GT4 Stinger (coupé de 2+2 plazas, 4,31 m de longitud y 2,61 m de distancia entre ejes) será la base para un modelo deportivo que se lanzará en el periodo 2016-2018.



Fabricará un deportivo derivado del concepto Stinger

## Kia invierte en imagen de marca

Paso a paso, la marca coreana Kia fortalece su posición a nivel mundial. Si en los 6 últimos años ha duplicado sus ventas, superando holgadamente la barrera de los 2,5 millones de automóviles vendidos en 2013, de cara al futuro inmediato pretende mejorar sus resultados. Una de las herramientas que utilizará para conseguirlo será un nuevo modelo deportivo de gran difusión, basado en el concepto Stinger.

«Kia quiere ser una de las 10 marcas principales del panorama automovilístico», afirmaba Emilio Herrera, director general de Kia Motors Iberia, con motivo del décimo aniversario de la marca en España (ver Motor 16 Nº 1.588) Y, junto a otros objetivos, añadía: «Estar en el Top-Ten de

la notoriedad publicitaria e imagen de marca». Esta última sigue siendo la gran asignatura pendiente de Kia. Cuando la consolida, le servirá como una herramienta fundamental para vender más coches. Kia quiere ser reconocida por el gran público, pero si bien su notoriedad va en aumento (Rafa Nadal no es ajeno a ello), todavía le queda mucho camino por recorrer. ¿Y qué mejor inversión para conseguirlo que hacerlo en su propio producto?

«Kia es conocida por traer al mercado muchos de los productos que son presentados previamente como conceptos o utilizar esos productos como inspiración desde el punto de vista del diseño para nuevos lanzamientos». Así respondía a Motor 16

Artur Martins, nuevo vicepresidente de Marketing de Kia Motors Europa, cuando se le preguntaba sobre el papel de algunos de los prototipos presentados en los salones internacionales del automóvil. Y matizaba lo siguiente. «El Kia GT4 Stinger es un coche que enseña posibles caminos de cómo la marca va a evolucionar en el futuro».

Hoy, un deportivo derivado del concepto GT4 Stinger figura ya en el Plan Producto de Kia. ¿Creciente demanda de este tipo de vehículos? ¿Plan de negocio asegurado? Las preguntas son varias sobre el porqué de este modelo, pero entre las respuestas sobresale esa declaración de principios de Emilio Herrera de elevar la imagen de marca. A nues-

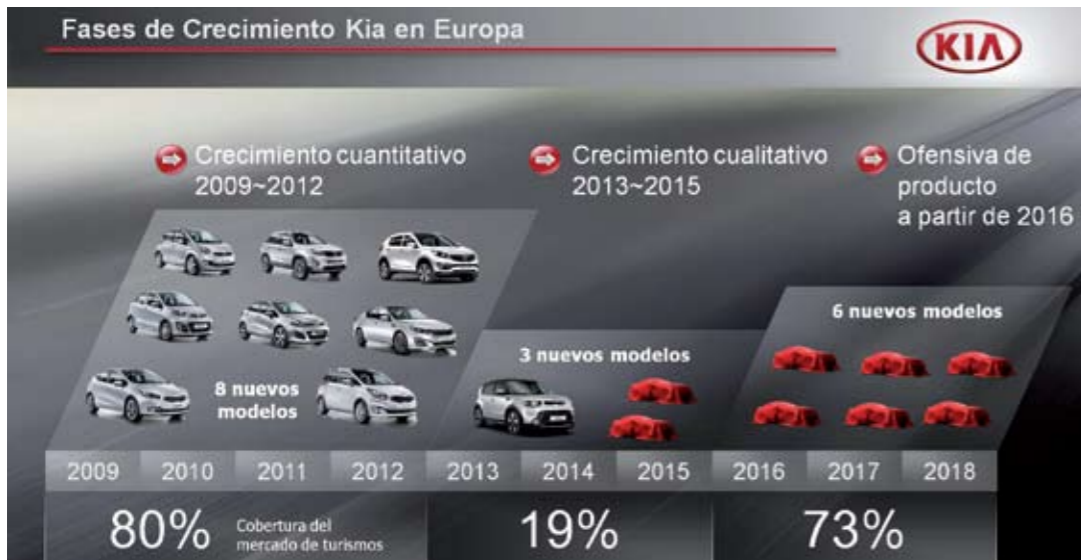
tro entender, un modelo deportivo es la mejor operación que puede emprender Kia para lograrlo. Con una garantía de 7 años y una red en constante desarrollo, el mejor conocimiento de la marca sólo requiere de productos llamativos y tecnológicos para que se hable más de ella. Respectivamente, el concepto Provo (un hipotético rival de modelos exclusivos como el Mini o el Fiat 500) supuso un primer tanteo; y el coche eléctrico, el segundo. Pero mientras el Kia Soul EV es ya una realidad a punto de comercializarse a finales de 2014, ese llamativo 'mini' derivado del Provo ha cedido el paso, al menos de momento, al GT4 Stinger.

«Para 2014 esperamos vender 360.000 unidades en Europa, lo que significa un crecimiento del 6 por ciento, y para 2015 pretendemos lograr 400.000 unidades», decía Artur Martins

a esta revista. Tras el crecimiento cuantitativo, de 2013 a 2015, toca el llamado crecimiento cualitativo con la nueva generación Soul y los futuros SUV de los Segmentos C y D.

A continuación se abrirá un ciclo enriquecedor de renovación de la gama, bajo la que podríamos llamar 'Operación Imagen'. «En el periodo 2016-2018 se lanzarán 6 modelos que marcarán una nueva ofensiva de producto», confirmaba Emilio Herrera sobre los planes de futuro, durante la celebración del 10º Aniversario de la marca en España. Dos de ellos representarán la entrada en categorías en las que ahora no se está presente. Porque si el Soul es un 'crossover' encuadrado en el Segmento B, Kia tiene la idea de ofrecer también en ese segmento un diseño mucho más próximo al concepto SUV, sin medias tintas. Por su parte, el deportivo derivado del Stinger completará la oferta, con un grado de exclusividad por encima del Kia Pro\_ceed.

«Existen segmentos que aun siendo menos relevantes desde el punto de vista de volumen, son importantes desde el punto de vista de imagen de marca y de rentabilidad, tales como segmentos de coches más deportivos, y derivados de algunos que ya tenemos en la gama», afirmaba Artur Martins en una declaración de principios que forma parte del futuro crecimiento de Kia.



▲ Los futuros lanzamientos de Kia se adelantaron en la celebración del 10º aniversario de la marca en España.



### SE DICE...

**BMW** presentará el concepto de un modelo de gama alta, por encima del Serie 7, en el próximo Salón de Pekín

### ...SE PODRÍA DECIR

BMW está desarrollando para todos sus modelos de propulsión posterior una nueva arquitectura modular de peso ligero, cuyo debut está previsto sobre la próxima generación de la Serie 7 en 2016 y que asimismo se utilizará para ese 'Super 7' de mayor tamaño y contenidos más ricos. Las sinergias a nivel de tecnologías compartidas serán aún mayores que actualmente sobre las futuras generaciones de BMW Group, que empleará exclusivamente la arquitectura de tracción delantera y esta nueva de propulsión posterior.



La electrificación se diversifica en Renault. La actual gama ZERO EMISSION convivirá con la gama ZERO EMISSION ON DEMAND.

Alberto Mallo  
amallo@motor16.com



## Renault prepara un Clio PHEV con 30 g/km de emisiones de CO2 Avanza el coche francés de (menos de) 2l/100 km

El proyecto Nueva Francia Industrial del coche que gaste 2l de combustible cada 100 km y tenga un precio asequible da nuevos pasos. Renault ya ha sentado las bases de una tecnología híbrida enchufable (PHEV) que permitiría cumplir con creces esos objetivos sobre un modelo de gran difusión. Por el momento se encuentra en fase de investigación, a falta de recibir la luz verde para una posible entrada en producción dentro de 4 años.

Principal impulsor del coche eléctrico, Renault no descarta la hibridación sino todo lo contrario, aprovechando buena parte de la experiencia acumulada en sus modelos Twizy, Zoe, Flucee y Kangoo Z.E. Su futuro modelo 5 plazas del Segmento B (el próximo Clio) debería tener una variante de bastante menos de 2 l/100 km de consumo y unas emisiones de CO<sub>2</sub> de 30 g/km, con un grupo motopropulsor que hoy responde a la denominación ZERO EMISSION ON DEMAND (como referencia, el actual Toyota Yaris híbrido homologa 3,5 l/100 km y 79 g/km)

Según Jean-Pierre Fouquet, de la dirección de Ingeniería e Innovación y jefe del Proyecto PHEV Renault, los elementos clave del futuro proyecto son los siguientes:

-Motor térmico. Por su contenido precio y elevada

eficiencia, hoy se ha elegido el motor de gasolina de 3 cilindros y 0,9 litros (que en versión atmosférica desarrolla actualmente 70 CV de potencia)

-Motor eléctrico. El ingeniero Fouquet anticipa un nuevo motor eléctrico de imán permanente, de 50 kW de potencia (equivalente a 68 CV) y 200 Nm (20,4 mkg) de par máximo, para el que se han registrado ya 30 patentes. Dicho motor es de pequeñas dimensiones y va ubicado en el espacio que ocuparía un embrague convencional.

-Transmisión. Según palabras de Jean-Pierre Fouquet, se empleará una caja de cambios de 3 velocidades sin embrague, con un accionamiento eléctrico externo y un nivel de prestaciones y agrado de uso equivalentes a los de una caja de doble embrague DCT. En función de las marchas elegidas se ofrecerán diversos modos de uso.

-Batería. De ión-litio. Será específica, poniendo el énfasis en la potencia más que en la capacidad de almacenamiento de energía. Ocupará un tercio del tamaño de la batería del Zoe.

-Electrónica de potencia. Procede de la actual gama eléctrica Z.E. La experiencia de Renault en la materia ayudará a limitar los costes; otra ayuda vendrá de la utilización de componentes simples, no complejos.

-Modos de uso. Aunque el futuro modelo PHEV arrancará siempre en modo cero emisiones, tendrá 9 modos de uso: térmico, eléctrico, híbrido en serie, etc. En modo eléctrico podrá recorrer hasta 40 km y alcanzar una velocidad máxima de 120 km/h.

«El objetivo de Renault es ofrecer un coche híbrido enchufable asequible, a un precio final (incluida la batería) de menos de 20.000 euros, con unas prestaciones destacables, velocidad



▲ El motor 3 cilindros gasolina de 0,9 litros se combina con un nuevo motor eléctrico para dar lugar a un híbrido recargable en la red (PHEV) de la categoría del actual Clio, que sólo emitirá 30 g/km de CO2 y costará menos de 20.000 euros.

des eléctricas elevadas y que ofrezca una movilidad y una capacidad de uso no sólo para ciudad sino también para fines de semana, vacaciones, etc», afirma Jean-Pierre Fouquet a modo de resumen.

### Futuro inmediato

Éstas son algunas de las declaraciones del ingeniero Fouquet sobre el proyecto ZERO EMISSION ON DEMAND:

- «Actualmente tenemos prototipos que ya ruedan con esta tecnología. Durante este año presentaremos un demostrador tecnológico».
- «La autonomía en modo eléctrico es de 30-40 km en conducción por París, utilizando calefacción o aire acondicionado».
- «El sistema de recuperación de energía en frenada es más económico que el del Zoe».

-«La decisión sobre la gama que incorporará esta tecnología PHEV y sobre qué otras categorías de vehículos podrá equipar se tomará en 2014».

-«Los costes de utilización serán inferiores a los de un diésel equivalente».

-«Ofrecerá una función 'smart-charge' para que, si el coche está aparcado durante varias semanas, el motor térmico arranque automáticamente y recargue la batería, evitando así que se encuentre descargada cuando vuelva a utilizarse».

### OFERTA ELÉCTRICA DE VW

En Alemania, los compradores del Golf eléctrico podrán alquilar gratuitamente un modelo VW de motor térmico durante 30 días al año; en España, podrán alquilar un coche en Europcar con un 20 por ciento de descuento en cualquier momento.

### MÁS MERCEDES COMPACTOS

La familia de modelos Mercedes-Benz MFA de tracción delantera sigue creciendo. A los actuales Clase A, Clase B, GLA y CLA, pronto se añadirá la variante con carrocería familiar de este último, como ya anunció Motor 16 en su Nº 1.489.



# Cada vez más importante



China ya es el primer mercado mundial para el sector del automóvil. En 2013 se matricularon en el gigante asiático nada menos que 17,2 millones de vehículos de pasajeros con un crecimiento

respecto a 2012 de un 17,8 por ciento. Si sumamos camiones y autobuses, China es el primer país que vende en un año más de 20 millones de vehículos. A todo esto hay que sumarle la cantidad de marcas europeas con intereses en suelo chino. Sin ir más lejos, uno de los coches más vendidos el año pasado en ese país asiático

fue el Ford Focus y la marca que más modelos matriculó, fue Volkswagen con seis de sus vehículos entre los 20 primeros puestos del ránking. Todo ello convierte al Salón Internacional del Automóvil de Pekín en una cita cada vez más importante en el sector con novedades cada año más numerosas e interesantes. Estrenos llamativos de marcas de la talla de Audi, BMW, Mercedes, Bentley, Bugatti... sí, porque no olvidemos que además de ser el país que más coches vende, también es el país donde las marcas hacen su 'agosto' con los modelos más lujosos y caros. Y esto es sólo un aperitivo.

Equipo de pruebas de Motor 16



## ◀ CITROËN DSX

El año pasado en el Salón de Shanghai Citroën presentó el Wild Rubis, un concept de todocamino de gran tamaño que avanzaba un futuro DSX. Un año de espera ha sido suficiente para ver también en una muestra del país asiático la versión definitiva de ese DSX tan esperado. Al cierre de estas líneas la marca sólo había dado a conocer esta foto.

## ▼ AUDI A6 L e-tron

Audi, junto a FAW Group, han aunado fuerzas para fabricar en China el A6 L e-tron. Como en Europa, combinará un motor 2.0 TFSI con otro eléctrico para ofrecer 245 CV, mientras que el consumo medio es de 6,2 l/100 km. La carrocería larga añade 10 centímetros entre ejes —mide 5,01 metros—.

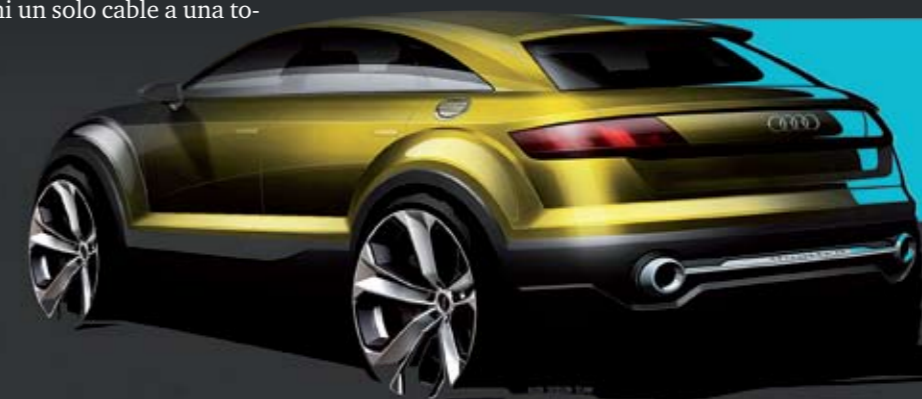
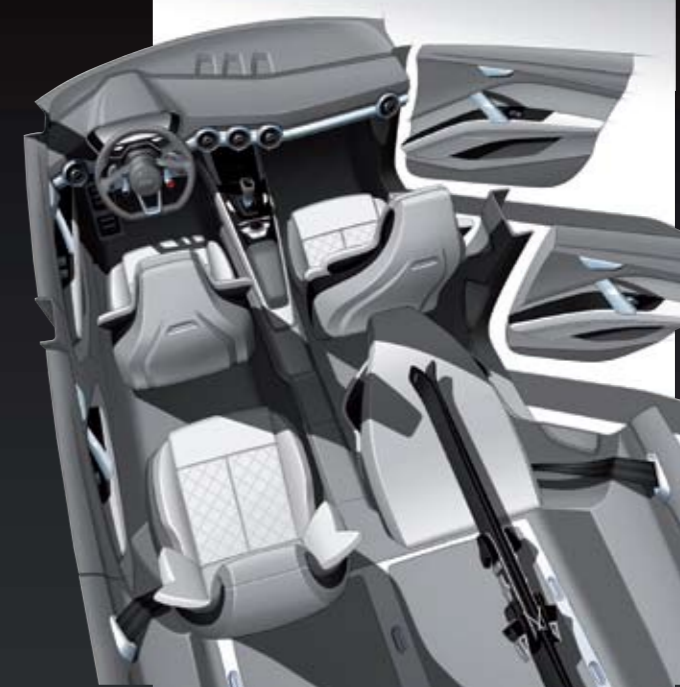


## Audi Q4 Concept

# Ofensiva de Audi en el segmento Todocamino

Un 70 por ciento de los 22.000 millones de euros que Audi planea invertir entre 2014 y 2018 van a ir a parar al desarrollo de nuevos modelos. Un gran porcentaje de estos nuevos modelos pertenecerán sin duda al segmento de los todocamino y China seguirá siendo uno de los principales mercados para Audi. Esta combinación de elementos nos lleva directamente al Salón de Pekín, donde la marca de los cuatro aros ha seguido evolucionando el concept que tuvo a bien presentar en el Salón de Detroit del mes de enero y que denominó Audi All-road Shooting Brake Concept. En este caso, el concept se llama ya directamente Q4 Concept lo que puede ser un claro aviso de lo que anticipa. De hecho, los dibujos dados a conocer nos enseñan un modelos de 5 puertas y unos rasgos similares a los del recién estrenado TT. Una de las novedades más interesante que presenta este modelo es el sistema «Audi Wireless Charging» que permite cargar sus baterías por inducción sin que haya que enchufar ni un solo cable a una toma exterior.

Configurado como un cuatro plazas, el Audi Q4 Concept ofrecería 5 asientos en su versión definitiva.



Todo apunta a que el concept de Audi presentado en China será el futuro Q4.



Su sistema de recarga por inducción permitirá que los futuros eléctricos de Audi se puedan cargar sin enchufes.



Bentley Mulsanne Hybrid Concept

# El futuro del lujo también pasa por la hibridación

El mercado chino es clave para las marcas de vehículos de lujo, y por ello Bentley ha pensado en Pekín para presentar el Mulsanne Hybrid Concept, un vehículo que servirá para desarrollar la tecnología híbrida, que verá la luz en serie en 2017, cuando llegue el primer SUV de la firma.

Bentley no ha dado muchas pistas sobre este concept y se ha limitado a decir que es un 25 % más potente y un 70 % más eficiente que un Mulsanne, con el que comparte el imponente propulsor V8 Biturbo de 6,75 litros, que ofrece 512 CV y 104 mkg de par máximo. Esto quiere decir que el Hybrid Concept podría ofrecer unos 130 CV extra, que provienen de su motor eléctrico, el cual ayudaría a reducir el consumo de 16,9 l/100 km a sólo 5,1 l/100 km, mientras que las emi-

siones pasarían de 393 a 118 g/km de CO<sub>2</sub>, quedando exento de impuesto de matriculación, algo inaudito en una berlina de este calibre que en España cuesta más de 357.000 euros.

Se supone que mantendrá la tracción

► El lujo es nota dominante en este Hybrid Concept. Varios detalles exteriores e interiores se han fabricado en cobre para la ocasión. Mantiene el propulsor 6.75 V8 Biturbo con 512 CV, pero suma otro eléctrico. Las baterías permitirán recorrer hasta 50 kilómetros en modo eléctrico.

total y el cambio ZF de 8 relaciones. Además sus prestaciones serán incluso superiores a las del Mulsanne 'convencional' que alcanza 296 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 5,3 segundos.

Sus baterías son del tipo 'plug-in', y se pueden recargar en un enchufe doméstico para poder circular hasta 50 kilómetros sin consumir una gota de combustible.

Para diferenciar a este concept, Bentley ha creado diferentes detalles exteriores con interiores en cobre.

Bentley asegura que para 2020, el 90 % de sus ventas en el mundo serán de modelos con mecánicas híbridas.



## CITROËN DS 5LS R Máxima deportividad para el mercado chino

El Citroën DS 5LS es una berlina de 4,70 metros de largo que se comercializa exclusivamente en China. Y lo hace bajo la denominación premium DS. Toma la base de 'nuestro' C4 y se ofrece con el propulsor 1.6 THP con 160 ó 200 CV, ambos con cambio automático.

Pues sobre esta base han creado un concept denominado DS 5LS R que tiene muchas probabilidades de convertirse en realidad. Estéticamente presenta un diseño inspirado en los DS3 Racing y DS3 Racing Cabrio, con un exterior muy deportivo y una combinación de colores Rojo Carmín y negro mate. Citroën también apuesta por unas llantas de 20 pulgadas.

El interior también rezuma deportividad y como detalle singular destacar la ausencia de palanca de cambios central, pues su cambio secuencial se maneja por medio de las levas. Dicho cambio se asocia a un propulsor capaz de ofrecer una potencia de 300 CV y un par máximo de 440 Nm.

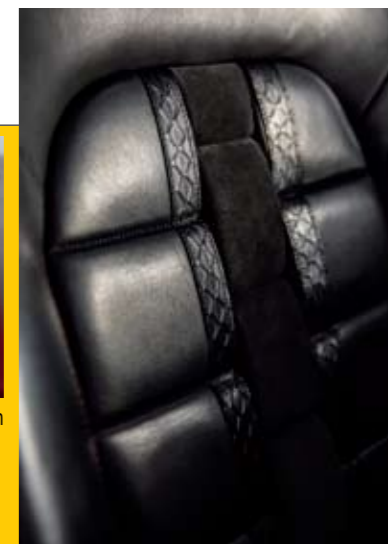
Ese bloque es ni más ni menos que el 1.6 THP, un propulsor que entrega hasta 270 CV en el Peugeot RCZ R, pero al que han extraído 30 CV adicionales y saca pecho con su potencia específica de 187,7 CV/litro –el A 45 AMG ofrece 180,9 CV/litro–.

De prestaciones nada se sabe, pero Citroën ha desarrollado una suspensión específica para contener la caballería, a lo que ayuda un diferencial delantero Torsen, mientras que para parar, nada mejor que unos discos carbocerámicos.

► Sigue las pautas estéticas de los conocidos DS3 Racing y DS3 Racing Cabrio. Los apéndices aerodinámicos sirven para estabilizar al DS 5LS R a alta velocidad, pues su 1.6 THP de 300 CV le permitirá alcanzarla.



▲ Las exclusivas llantas de 20 pulgadas reciben el color Rojo Carmín. Tras ellas hay un potente equipo de frenos con discos carbocerámicos. En el interior desaparece la palanca central y el cambio secuencial se maneja con las levas.



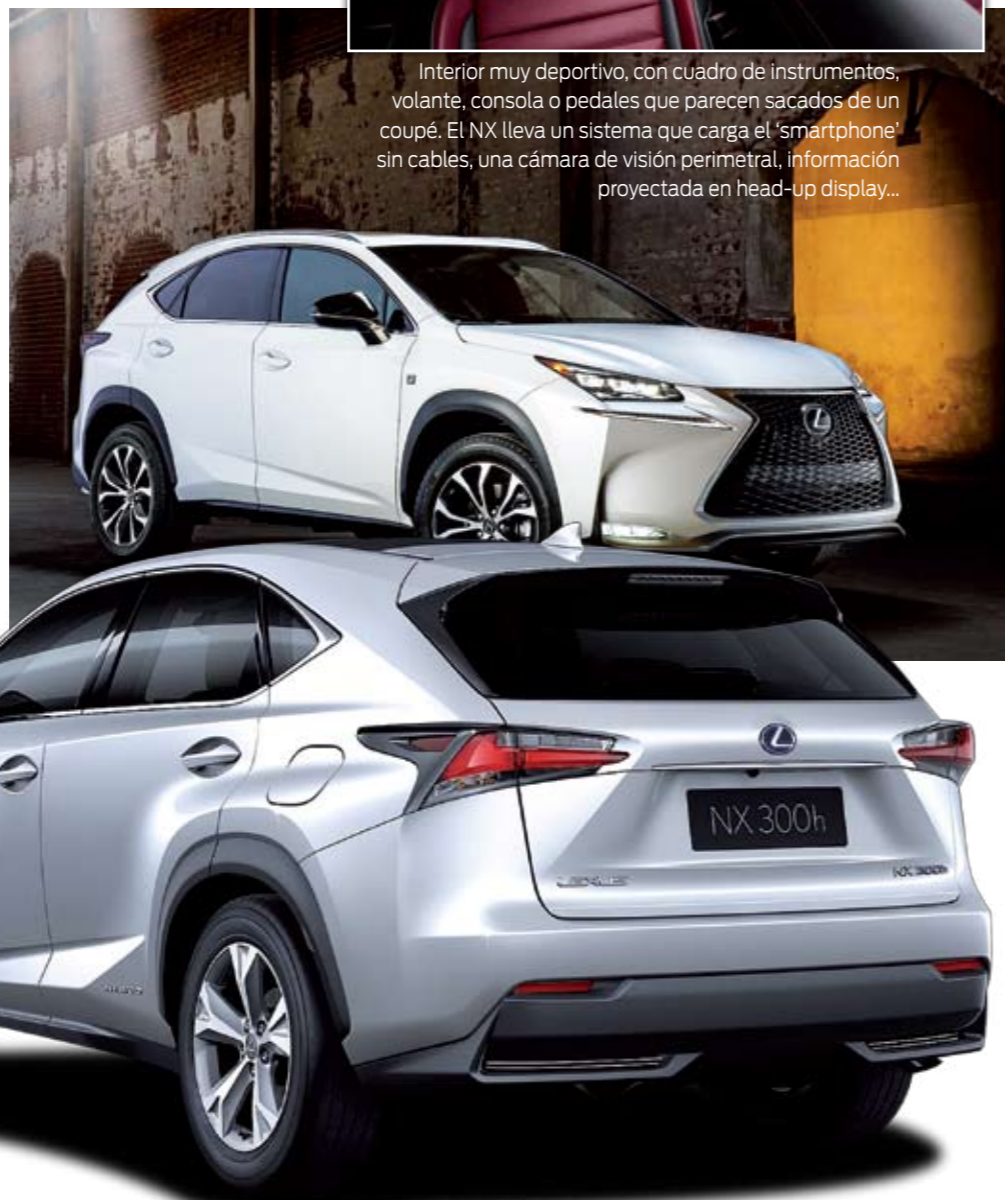


Lexus NX

# Un SUV de tamaño medio que apuesta por la tecnología

El año pasado, Lexus avanzaba cómo sería su nuevo SUV de tamaño medio, destinado a situarse por debajo del RX, mostrando en Fráncfort y Tokio dos 'concept' LF-NX, pero en Pekín se desvela el modelo definitivo, al que podríamos encasillar en el segmento de Audi Q3 o Mercedes GLA. La firma japonesa no da a conocer sus dimensiones, pero sí que el NX permitirá elegir entre tres alternativas: una mecánica híbrida de gasolina en el NX 300h, un motor de gasolina con turbo –riguroso estreno– en el NX 200t y un motor de gasolina atmosférico en el NX 200. Y en cada uno de ellos –de la primera información se deduce que también en el híbrido– podrá escogerse entre la versión de tracción a las cuatro ruedas o a un solo eje.

El exterior destaca por un aspecto musculoso. Se emplean llantas, según el acabado, de 17 y 18 pulgadas, y el interior se contagia de la misma deportividad. Además, la dotación será muy completa, con sistema de recarga 'wireless' para móviles y tablets, mando táctil para el sistema multifunción, visión perimetral mediante cámaras exteriores, Head-Up Display, alerta por tráfico cruzado posterior, avisador en el cambio de carril de por peligro en el ángulo muerto e instrumentación con medición de fuerzas G y de presión de sobrealimentación.



Interior muy deportivo, con cuadro de instrumentos, volante, consola o pedales que parecen sacados de un coupé. El NX lleva un sistema que carga el 'smartphone' sin cables, una cámara de visión perimetral, información proyectada en head-up display...

► EL PEQUEÑO SUV DE CITROËN

A Peugeot le está funcionando muy bien el 2008 –acaba de ampliar su ritmo de producción– y Citroën no quiere quedarse fuera del 'reparto de tarta' en el activo segmento de los SUV compactos. De ahí que se disponga a presentar un 'concept', creado en colaboración con su socio chino Dongfeng Motor Corporation, que adelanta ideas sobre un futuro todocamino utilitario, que compartiría plataforma y mecánica con el citado 2008. Por tanto, sólo habrá versiones de tracción delantera. Y, de comercializarse, China sería su primer destino.

▼ Los primeros bocetos definen el futuro SUV compacto de Citroën como muy deportivo.



▲ Sin duda, compartiría mecánicas y plataforma con el Peugeot 2008.

PEUGEOT EXALT CONCEPT

## La firma del león piensa en una berlina deportiva de cinco puertas

El Concept Onyx abrió el camino en 2012 y ahora el Exalt Concept profundiza en la idea. Se trata de una berlina con carrocería de 4,70 metros muy deportiva, pero también muy funcional, pues cuenta con cinco puertas. Su acabado bicolor es el resultado de combinar el acero en bruto con un tejido rojo inspirado en la piel de los tiburones, lo que no sólo da personalidad, sino que también mejora la aerodinámica gracias al granulado técnico de ese avanzado material biomimético. Peugeot afirma que el interior revoluciona el capítulo del confort acústico, y en él emplea tejido chino –un guiño al mercado local–, cuero con tratamiento natural, acero en bruto, madera de ébano y, en lugar de fibra de carbono, fibra de basalto, un compuesto natural nacido de la fusión de ese tipo de piedra. El salpicadero se caracteriza por una nueva evolución del concepto 'i-Cockpit' visto en 208 y 308, por la iluminación negra –no es un error– y el purificador de aire Pure Blue.

El Exalt pesa 1.700 kilos y se propulsa mediante una mecánica Hybrid4 Plug-In que totaliza 340 CV, pues monta el motor 1.6 THP de 270 CV procedente del RCZ R y lo combina con un motor eléctrico de 50 kW, encargado de recargar la batería durante la frenada regenerativa, dispuesto sobre el eje multibrazo trasero. El cambio es automático, de seis marchas, y el conductor puede elegir entre modo de conducción eléctrico puro, de gasolina puro o híbrido gasolina-eléctrico.



▲▼ En la carrocería, de 4,70 metros de longitud y sólo 1,31 de altura, destaca la alta línea de cintura, el parabrisas muy inclinado y el largo capó. Pero, sobre todo, el tejido rojo Shark Skin que recubre la parte trasera, y que rebaja el índice aerodinámico junto al extractor del paragolpes trasero, la curvatura del techo y la forma de los retrovisores. Las llantas son de 20 pulgadas.





Veyron 16.4 Black Bess

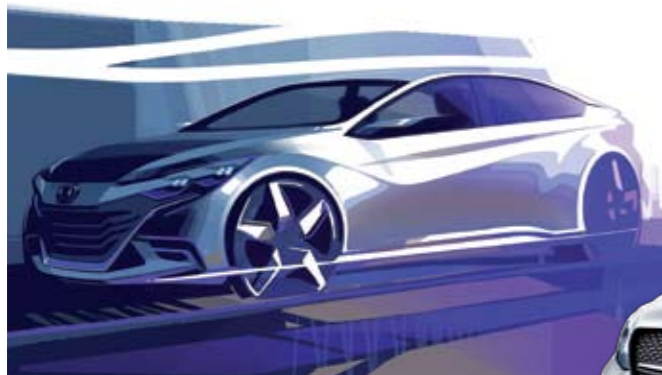
La quinta entrega de los Bugatti Legends

Por la cantidad de nuevos multimillonarios aflorados en los últimos años, China no es mal lugar para desvelar el Black Bess, quinto modelo de los seis que compondrán la serie 'Les Legends de Bugatti' con la que la exclusiva marca francesa, propiedad de Volkswagen, homenajea los grandes momentos de su historia; en este caso, el Type 18 Black Bess con el que Ettore Bugatti ganó en su clase la subida al Mont Ventoux en 1912. Del Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse Black Bess sólo se harán tres unidades, como ya sucedió con sus tres antecesores, y cada una lucirá una factura de 2.150.000 euros. Sin cambios en el motor, un 8.0 W16 de 1.200 CV que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 2,6 segundos, pero el interior se personaliza con piel tratada a mano, y la carrocería de fibra de carbono destaca por su pintura completamente negra, que incluye detalles dorados creados, cómo no, con oro de 24 kilates.



▼ MERCEDES-BENZ CONCEPT COUPÉ SUV: ASÍ SERÁ EL MLC

La casa de Stuttgart sigue apostando fuerte por los modelos de tipo SUV, pues acaba de lanzar el GLA y podría tener a punto un todocamino todavía más pequeño. Pero por arriba también se esperan noticias, pues se habla de un MLC que derivaría del ML –destinado a competir con el BMW X6– y cuyos rasgos básicos se ven ahora en este Concept Coupé SUV.



▲ UN HONDA ESPECÍFICO PARA CHINA

China es uno de los mercados prioritarios para Honda, y la marca japonesa tira la casa por la ventana en esta edición del Auto China. Por ejemplo, con la nueva generación del Fit –nuestro Jazz–, con el Acura RLX con mecánica híbrida Sport Hybrid SH-AWD y con un 'concept car' –arriba– que avanza un nuevo modelo concebido específicamente para ese país.

▼ PORSCHE BOXSTER GTS Y CAYMAN GTS

Debut oficial de las versiones más deportivas en las gamas Boxster y Cayman, a la venta en España desde mayo con precios de 81.039 euros en el caso del roadster y 85.344 si hablamos del modelo coupé. En ambos crece la potencia 15 CV respecto a las versiones S, de modo que el Boxster GTS anuncia 330 CV –de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos y velocidad punta de 281 km/h– y el Cayman GTS tiene 340 CV –alcanza 100 km/h en 4,6 segundos y homologa 285 km/h–. Ambos tienen un consumo medio de 6,3 l/100 km.



FORD FOCUS SEDÁN Y ELECTRIC  
La gama del 'best seller' mundial se renueva

El Focus conservó en 2013 el liderato de ventas a nivel mundial que ya logró el año anterior, en gran medida por el éxito en China, que ya suma cuatro de cada diez matriculaciones del compacto de Ford. Pero para desvelar los renovados Focus Sedán y Electric, la marca americana se quedará 'en casa', eligiendo Nueva York para un estreno que se está realizando por partes, pues en Ginebra asistimos al debut de los Focus de cinco puertas y Sportbreak, y dentro de unos meses llegará un nuevo ST. En el caso del Focus Sedán que veremos en la ciudad de los rascacielos destaca el cambio de imagen, con un frontal rediseñado, idéntico al visto en los Focus 5p y Sportbreak: parrilla, faros, paragolpes...

► El Focus Electric conserva un frontal específico, pues no adopta la imagen estrenada por el Sedán –abajo– y las variantes de cinco puertas y Sportbreak estrenadas en marzo, en el Salón de Ginebra. Pero por dentro, la versión Electric si recibe bastantes cambios.



Además, se incluye entre las opciones el SE Sport Package, con mejoras estéticas exteriores, interior más deportivo y chasis con puesta a punto especial, pues la suspensión es más firme. El resto de Focus también ve modificada la suspensión, aunque en otro sentido, pues los nuevos amortiguadores mejoran el confort, y en el eje trasero se consigue, según Ford, una mejor percepción de lo que ocurre entre ruedas y carretera.



◀◀ En la gama 2015, el Focus Sedán que se vende en Norteamérica añade el SE Sport Package, que incluye personalización exterior, neumáticos 215/50 R17, suspensión más firme y, si equipa cambio automático, levas en el volante.

En cuestión de equipamiento interior, destaca la presencia de una cámara de visión posterior, que mostrará sus imágenes en la pantalla central de 4,2 pulgadas, o en la de 8 pulgadas vinculada al sistema MyFord Touch. Por último, el Focus empieza a ofrecer ahora en Estados Unidos el motor 1.0 Eco-Boost, que allí sólo se ofrecía para el Fiesta.







# ‘Crossover’ de lujo

Ford acaba de presentar en Milán, aprovechando el prestigioso Salón del Mueble de la activa ciudad italiana, el S-Max Vignale Concept, un ejemplo más de lo que la división europea de la marca reserva para sus clientes más exigentes. Por ahora es sólo un prototipo, pero en 2015 se iniciará su comercialización.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Hablar de Vignale es referirse a uno de los iconos del diseño automovilístico. Todo arranca en 1948, cuando Alfredo Vignale funda en Grugliasco, a escasos kilómetros

de Turín, un taller carrocerero que primero colabora con Fiat, pero que en breve pasa a trabajar también para otras grandes firmas del país como Alfa Romeo, Cisitalia, Ferrari, Lancia o Maserati. En 1974 cesa su ac-

tividad, pero la afamada firma de Vignale siguió apareciendo esporádicamente, como cuando Ford desveló en 2004 el Focus Vignale Concept, del que derivó el modelo de producción comercializado finalmente como Focus Coupé-Cabriolet.

Y en septiembre de 2013 la división europea de Ford Motor Company anunció sus planes para recuperar Vignale como una ‘submarca’ dedicada a vehículos de lujo y que aparejaría servicios exclusivos de atención al cliente. Aquella declaración de intenciones tomó forma durante el Salón de

## MONDEO VIGNALE Cuatro puertas y Sportbreak

La próxima generación del Mondeo será la más ‘española’ de la historia, pues en agosto empezará a fabricarse en la planta valenciana de Almusafes –encargada también desde 2015 de la producción de los nuevos S-Max y Galaxy– después de que Ford decidiera cerrar la factoría belga de Genk, dedicada hasta ahora a esos tres modelos. El nuevo Mondeo llegará a los concesionarios en septiembre con dos carrocerías –la Hatchback de cinco puertas y la Sportbreak de tipo familiar–, y los clientes que deseen un Mondeo Sedán, de cuatro puertas, deberán esperar al 2015, fecha elegida para el lanzamiento del Mondeo Vignale, que monopolizará esa carrocería. No obstante, también habrá un Mondeo Sportbreak Vignale, pero Ford afirma que este lujoso acabado no se combinará con la carrocería de cinco puertas, de igual modo que no habrá versiones Vignale de los ‘pequeños’ de la casa, como Fiesta o Focus. En la dotación de los Mondeo Vignale Concept, presentados en el último Salón de Fráncfort, destacaban las llantas de 20 pulgadas o los detalles cromados en manetas de puertas, parrilla y retrovisores, mientras que el interior se personaliza con tapicería de piel de primera calidad o alfombras gruesas.

▶▶ El equipo de los Mondeo Vignale incluirá Ford Sync, sensores de aparcamiento delanteros y traseros con cámara posterior...



Fráncfort de 2013 con el Mondeo Vignale Concept, que será una realidad en 2015, mientras que el S-Max Vignale Concept ahora desvelado también verá la luz como vehículo de calle a lo largo del próximo año. Además, tanto Mondeo como S-Max se fabricarán en Valencia, lo que se extiende a las versiones Vignale, que saldrán de las mismas cadenas y en cuyo proceso de personalización intervendrán un buen número de empresas españolas.

Inspirado según sus diseñadores en las últimas tendencias en el mundo del mueble

y la moda, el S-Max Vignale Concept destaca por sus llantas de aleación de 21 pulgadas –comparten diseño con las del Mondeo Vignale, donde son de 20 pulgadas–, los diferentes apliques exteriores que recuerdan piezas de joyería, las carcasas cromadas de los retrovisores, la forma hexagonal de la característica parrilla Vignale –acabado

metálico oscuro mate con borde de aluminio pulido– o la exclusiva pintura Gris Milano de la carrocería.

Dentro mandan los tonos oscuros, en línea con las tendencias actuales de la moda masculina, y llama la atención la exclusiva tapicería en relieve Vignale con acolchado hexagonal y cuero de gran calidad, co-

▶▶ Los asientos delanteros, como los posteriores de los extremos, tienen tapicería de cuero con acolchado hexagonal. Y en la segunda fila, la plaza central es más estrecha y se oculta fácilmente.



SUCESOR DEL ‘CAR OF THE YEAR’ EL PRIMER S-MAX, LANZADO EN 2006, RECIBIÓ ESE PREMIO; Y LA SEGUNDA GENERACIÓN LLEGARÁ EN 2015



## UNOS 310 CV RENDIRÁ EL MOTOR 2.3 ECOBOOST DEL MUSTANG

mo el empleado en los sofás más caros. En cuanto a las soluciones incorporadas, el S-Max Vignale Concept incluye comunicación avanzada 'coche-a-coche', soporte para tablets en las plazas posteriores y un versátil sistema que permite modular la posición de los asientos y que incluye lo que Ford llama 'tecnología de asiento estrecho', que es una butaca central de uso optativo situada en la segunda fila entre las acogedoras butacas de los extremos, que poco tienen que envidiar por confort y sujeción a los asientos delanteros.

Según Ford, la mitad de sus coches de gran tamaño se venden en su versión más



▲ El tablero de instrumentos del lujoso acabado Vignale se cubre con cuero. Y predomina el tono oscuro, que da un toque masculino.

equipada, y entre un 10 y un 15 por ciento de los clientes desean un nivel de dotación y servicio todavía mayor. Roelant de Waard, vicepresidente de Marketing, Ven-

▼ Las llantas de aleación del S-Max Vignale Concept comparten diseño con las del Mondeo Vignale Concept, pero si en la berlina eran de 20 pulgadas en este 'crossover' de siete plazas son de 21.



### EDGE Y NUEVO MUSTANG Las estrellas de Ford

Ford eligió Barcelona para la presentación europea del nuevo Mustang, un evento que reunió a periodistas de varios países, pero también a los responsables de la multinacional americana. Y para aprovechar la cita, Barcelona también fue escogida para abrir el primer Ford Store de Europa, un nuevo concepto de concesionario —ver página 45— que contará con zonas específicas para lo más exclusivo de la marca. Ahí entra la gama Vignale, encabezada por Mondeo y S-Max, pero también productos 'premium' como el citado Mustang, que llegará en 2015 con las carrocerías Coupé y Convertible —en ambos, el motor estrella será un 2.3 EcoBoost de cuatro cilindros con 310 CV—, así como la versión 'europeizada' del Edge, un SUV de 4,68 metros y cinco plazas que tendrá aerodinámica activa y estrenará un sistema de conducción automatizada.



▲ De arriba a abajo, el Mustang Coupé, el Edge Concept —anticipo del modelo definitivo— y el Mustang Convertible.

tas y Servicio de Ford Europa resalta que «muchos clientes buscan un Ford más exclusivo y de lujo que los que ofrecemos en la actualidad en Europa». Un público que

a partir de 2015 encontrará en los 'Vignale Lounges', instalados en algunos puntos de venta de Ford casi siempre urbanos, vehículos más exclusivos en ambientes también distinguidos y con un servicio especial.

Sobre la mecánica del S-Max Vignale Concept nada se ha dicho, y hay que conformarse con lo explicado para el S-Max Concept —la futura generación, pero con acabado 'normal'— presentado en el Salón de Fráncfort del pasado año, que estrenaba bajo el capó un motor de gasolina inédito: un 1.5 EcoBoost, con turbo e inyección de gasolina, cuya potencia sigue siendo un secreto a día de hoy, aunque hablar de 180 CV no parece descabellado. Además, el S-Max mostraba un interior con tres filas de asientos, que podíamos configurar entre dos y siete plazas, que tampoco se alejará mucho del que veamos el año próximo en el modelo definitivo.

# Motor16.com



## ...Te regalan el mejor cine de entretenimiento



Gana un pack exclusivo!!!  
DVD de la película  
**PLAN EN LAS VEGAS**  
y Set de juego de póquer

A LA VENTA EN DVD Y BLU-RAY EL 16 DE ABRIL



El Rat Pack y el Cirque du Soleil puede que tiempo atrás dominaran Las Vegas, pero ahora son estos cuatro los que han tomado el relevo... Billy, Paddy, Archie y Sam (los ganadores del Academy Award® Michael Douglas, Robert De Niro, Morgan Freeman y Kevin Kline) son amigos desde la infancia. Cuando el soltero declarado Billy decide casarse con su novia treintañera, los cuatro se dirigen a Las Vegas con la intención de dejar de comportarse de acuerdo a su edad y revivir sus días de gloria.

## PLAN EN LAS VEGAS

Cómo participar: Durante dos semanas encontrarás un código secreto en cada ejemplar de nuestra revista numerados del 1 al 2. Envía un correo electrónico cuando tengas completados los dos códigos a [motor16@motor16.com](mailto:motor16@motor16.com) y los cinco primeros en llegar ganarán cada uno de ellos un Pack compuesto por el DVD de la película Plan en las Vegas, y un Set de juego de póquer.



# Racional a más no poder

Decimos a veces que el Golf con motor diésel de 105 CV es la alternativa más apropiada para los clientes muy racionales que recorren muchos kilómetros al año: gasta poquísimo en la práctica y ofrece esa agilidad con la que se conforma buena parte del público. Además, si pagamos 670 euros extra respecto a un Golf de cinco puertas nos lo llevamos en formato Variant, que hará las delicias de las familias con su maletero de 605 litros.



## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 TDI CR 105 BMT
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	79,5 x 80,5
Cilindrada (c.c.)	1.598
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	105 CV / 3.000-4.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.500-2.750

### TRANSMISIÓN

Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades

### DIRECCIÓN Y FRENSOS

Sistema	De cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,75
Diámetro de giro (m)	10,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

### SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo McPherson, con brazos triangulares, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

Trasera: Semi-independiente, por eje tubular ligero, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

### RUEDAS

Neumáticos - Llantas	195/65 R15 - 6,5Jx15"
----------------------	-----------------------

### PESOS Y CAPACIDADES

En orden de marcha (kg)	1.470
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.562 / 1.799 / 1.481
Capacidad maletero/déposito (l)	605-1.620 / 50

### PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	193 KM/H
------------------	----------

### ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)

400 m salida parada	18,2
1.000 m salida parada	33,7
De 0 a 100 km/h	12,1

### RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)

400 m desde 40 km/h en 4ª	19,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	25,6

1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	45,2

De 80 a 120 km/h en 4ª	9,7
De 80 a 120 km/h en 5ª	14,5

### CONSUMOS

	l/100 km	km/litro
--	----------	----------

#### EN CIUDAD

A 23,1 km/h de promedio	5,3	18,9
-------------------------	-----	------

#### EN CARRETERA

A 90 km/h de cruceo	4,5	22,2
---------------------	-----	------

#### EN AUTOPISTA

A 120 km/h de cruceo	6,0	16,6
----------------------	-----	------

A 140 km/h de cruceo	6,8	14,7
----------------------	-----	------

#### CONSUMO MEDIO PONDERADO

Litros/100 km	5,1	19,6
---------------	-----	------

#### AUTONOMÍA MEDIA

Kilómetros recorridos	930
-----------------------	-----

#### CONSUMOS OFICIALES

Ciclo urbano/extraurbano/mixto	4,9 / 3,3 / 3,9
--------------------------------	-----------------

Pedro Martín | pmartin@motor16.com  
Fotos: Bryan Jiménez

El Golf es el coche más vendido en Europa desde hace tiempo, y en ese éxito influye la buena aceptación de su carrocería familiar Variant, pese a que en el mercado español dicha versión suponga un porcentaje muy inferior de las ventas. Vamos, que aquí decimos 'Golf' y la mayoría piensa en un GTI, o en un compacto de 3 ó 5 puertas, pero a pocos les vendrá a la mente un modelo tipo 'ranchera'. Resulta curioso, porque con los fríos datos en la mano un Golf Variant es más lógico que sus 'hermanos' de carrocería corta, sobre

todo si damos importancia al espacio interior. Un monovolumen o un todocamino también ofrece amplitud extra respecto a un turismo compacto, pero el consumo real de ambos es claramente mayor—son más altos y, por tanto, tienen peor aerodinámica y pesan más—, mientras que un Golf Variant casi calca el gasto de los Golf convencionales. En el caso que nos ocupa, con el motor diésel de 105 CV, nuestro protagonista homologa 3,9 l/100 km, sólo una décima más que los Golf 1.6 TDI de 3 y 5 puertas. Y en cambio, disfrutamos de un gigantesco maletero de 605 litros, ampliable

a 1.620 si abatimos la segunda fila, cuando las carrocerías de 3 y 5 puertas se quedan en 380 litros, ampliables a 1.270 litros.

Algunos se preguntarán: «¿y el precio?». Pero por ahí tampoco le sienta mal la comparación, porque el Golf Variant 1.6 TDI con acabado Advance que acabamos de probar cuesta 24.270 euros, sólo 670 más que si tuviese la carrocería corta de cinco puertas. Una inversión, a nuestro juicio, más que interesante, pues en el espacio de carga cabe prácticamente todo. No el doble, pero casi.

Y como ocurre en los Golf de 3 y 5 puertas, en el Variant

también podemos combinar el motor 1.6 TDI con cuatro niveles de acabado, lo que da mucho juego al cliente. La opción básica es el Edition—22.570 euros—, que ya tiene una buena dotación de serie, y pagando 460 euros más accedemos al nivel Business, que añade pantalla multifunción Plus, control de velocidad de cruceo Tempomat y volante multifunción. Pero el Advance de la unidad probada, que implica otros 1.240 euros, nos parece una gran idea, porque añade cajones bajo los asientos delanteros, apoyabrazos central trasero con trampilla de acceso

## PRECIO

24.270 €

## EMISIONES DE CO<sub>2</sub>

EMISIONES OFICIALES:	102 G/KM
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN:	NO PAGA

## NUESTRAS ESTRELLAS

COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****

## NUESTRA VALORACIÓN

### A FAVOR

+	Calidad general. Confort de marcha y amplitud. Maletero enorme. Gasto real muy bajo. Comportamiento. Motor 1.6 TDI más progresivo que antes
---	---

### EN CONTRA

-	Prestaciones en carretera algo justas. Suspensión trasera menos eficaz que en las versiones potentes. Función 'Start/Stop' mejorable. Cinco marchas
---	---





▶▶ El Golf Variant mide 31 centímetros más que el Golf normal por su gran voladizo trasero. El plano de carga está a sólo 62 centímetros.



al maletero, reglaje de altura también en el asiento del copiloto, sistema proactivo de seguridad –es un ‘pre-crash’ que tensa los cinturones en caso de frenada de emergencia, y cierra ventanillas y techo si detecta pérdida de estabilidad– y un gran número de elementos incluidos en el llamado ‘Paquete Lanzamiento Nuevo Golf’, como el climatizador de dos zonas –en vez de aire acondicionado–, llantas de 16 pulgadas con neumáticos 205/55 –en lugar de los 195/65 R15 que llevaría normalmente de serie–, sensor de lluvia, encendido automático de luces, espejo interior fotosensible, radio-CD con MP3 y 8 altavoces,

▶▶ Con el motor 1.6 TDI, el nivel Advance implica neumáticos 195/65 R15, pero nuestra unidad llevaba los 205/55 R16, de serie ahora gracias al ‘Paquete Lanzamiento Nuevo Golf’. Hay rueda de repuesto, de medida pequeña, y el maletero se amplía hasta 1.620 litros.



o preparación para el teléfono ‘VW Universal Bluetooth’. O sea, una buena dotación. Que se combina con la habitual estupenda calidad general de acabado de todo Golf, pues los materiales son buenos y todo encaja perfectamente, sin ‘grillitos’ al circular por malas

carreteras. En cuanto a la amplitud, ya adelantábamos antes que el maletero es enorme; pero es que los pasajeros también gozan de mucho espacio, aunque en la segunda fila irán mejor dos adultos y un chaval en el centro que tres adultos, ya que hay 130,5 centímetros

de anchura. Una cota, en proporción, más justa que los 94,5 centímetros de altura al techo en esa zona o que los 75 de hueco para las piernas que hay en la segunda fila con un conductor de talla normal –1,75 metros– al volante. En cuanto a motores, el



**BUEN CHASIS  
LA SUSPENSIÓN  
PRESUME DE  
EQUILIBRIO  
ENTRE EFICACIA  
Y CONFORT, Y  
LA FRENADA ES  
ENÉRGICA: 52,7  
METROS PARA  
DETENERNOS  
DESDE 120 KM/H**

**MUCHAS VERSIONES  
EL MOTOR 1.6 TDI  
SE COMBINA CON  
LOS ACABADOS  
SPORT, ADVANCE,  
BUSINESS Y  
EDITION. Y PUEDE  
PEDIRSE CON  
CAMBIO DSG7**



◀ Detrás hay bastante espacio, sobre todo por altura y hueco para las piernas. Los asientos delanteros son cómodos. La caja manual de esta versión tiene cinco marchas sólo.



▶▶ Como en el Sport, el nivel Advance incluye selección de perfiles de conducción –Normal, Sport, Eco e Individual–, que elegimos con la pantalla táctil. El freno de mano es eléctrico y hay ayuda al arranque en cuesta.



cliente del Golf Variant podrá escoger entre un trío de magníficas mecánicas TSI de gasolina –105, 122 y 140 CV– y dos diésel: el 2.0 TDI de 150 CV, idóneo para quienes vayan a hacer grandes kilometrajes anuales con mucha carga, y el 1.6 TDI de 105 que nos ocupa, que es un verdadero ‘mechero’ y anda más de lo esperado. O, mejor dicho, más de lo que andaban los Golf 1.6 TDI de la generación anterior. Porque a pesar de que siguen anunciándose 105 CV de potencia, ese valor se consigue a un régimen más amplio –entre 3.000 y 4.000 vueltas–, mientras que el par máximo es de 25,5 mkg entre 1.500 y 2.750 revoluciones.

Quiere eso decir que el empuje es más progresivo, y que al acelerar siempre encontramos un poco más de brío que en el 1.6 TDI 105 del Golf VI. Puede que los 12,1 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h –la marca anuncia 11,2– decepcionen a algunos, pero el coche no transmite sensación de pesadez, al menos con poca carga. Aun así, nadie debe olvidar que se trata de una versión de enfoque tranquilo, un rodador nato que prefiere las autopistas y carreteras despejadas a las vías secundarias con zonas de adelantamiento cortas. Porque los 9,7 segundos para pasar de 80 a 120 km/h en cuarta son correctos, pero no pasan de ahí. Y

en quinta requiere 14,5 segundos. De hecho, nos parecería buena idea dotarle de un cambio manual de seis marchas para sacar más provecho a cada caballo. O elegir la caja automática DSG de siete marchas, que le sienta bien, aunque eso obliga a una inversión extra de 1.870 euros, que no es poco. El Golf Variant 1.6 TDI luce el emblema ‘Bluemotion Technology’ que identifica a las versiones dotadas de sistemas especiales de ahorro, como el recomendador de marcha en la instrumentación, la recuperación de energía en frenadas o la función ‘Start/Stop’, muy útil en ciudad aunque con un funcionamiento que aún po-

dría mejorarse. Por ejemplo, arrancando el motor al abrir la puerta del conductor. En cualquier caso, el consumo real es mínimo, pues 5,1 l/100 km de media es casi un récord para un coche de este tamaño. En cuanto al comportamiento, se agradece que la suspensión sea más firme que en los Golf de 3 y 5 puertas, pero sobre mal firme el eje trasero tubular de las versiones con menos de 122 CV va peor que el multibrazo del resto, sobre todo al avivar el ritmo. No obstante, hay equilibrio entre eficacia, confort y seguridad, y los frenos o la dirección redondean nuestras buenas impresiones.





El comprador de un S3 se garantiza diversión, emociones, discreción, calidad, espacio y un comportamiento dinámico excepcional. Los 300 caballos no están reñidos con una utilización a diario. Es una gozada.



# 300 CV para 365 días

Andrés Mas | amas@motor16.com  
Fotos: Bryan Jiménez

Hay pocos deportivos que ofrecen la facilidad y agrado de conducción del Audi S3 Sedán. Y eso que sobre el papel parece casi imposible que con 300 caballos bajo el pie derecho se le puedan atribuir ventajas así a esta berlina de diseño clásico, de 4,47 metros de longitud con casi 400 litros de maletero y un aspecto exterior bastante discreto que puede engañar a los menos avisados.

Pero en general, las sensaciones al volante son sorprendentes puesto que el deportivo alemán es capaz de resolver de una forma especialmente acertada el compromiso entre agrado

de uso, calidad de pisada, comodidad, facilidad de conducción y agarre, un objetivo prioritario en todo constructor que se precie.

El S3 Sedán acelera de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos, el mismo tiempo que emplea un deportivo de la talla del Porsche 911 Carrera 4 Coupé. Pero todo a partir de un motor de 4 cilindros, con dos litros de cilindrada, turbo, intercooler y un tipo de inyección combinada directa/indirecta que se adapta a cada situación para obtener los mejores resultados. La primera trabaja en los momentos de arranque y de máxima aceleración, mientras que la segunda sólo trabaja con carga parcial

del acelerador. Éste es uno de los cambios que experimentó este propulsor a mediados de 2012, además de incorporar mejoras en elementos clave como la distribución variable, el colector de escape, el turbocompresor o la culata. El motor pasó de 265 a 300 caballos, pero sobre todo se ganó mucho en elasticidad porque el par máximo, que es mayor, se consigue 700 rpm antes y ya desde 1.800 rpm.

Además, si puedes gastar 585 euros en una opción, puede que sea el dinero mejor invertido de tu vida, siempre que te decidas por el cambio automático de doble embrague S-Tronic. Se trata de una

oportunidad de oro de conseguir un elemento bastante costoso (normalmente más de 2.000 euros) por la cuarta parte, gracias a la reducción de un tramo en el impuesto de matriculación por su menor consumo y emisiones. Además, ya no valen las excusas de que si los cambios automáticos son aburridos, de que si no me dejan hacer... Este tipo de cambios son una auténtica gozada y prácticamente se puede decir que lo único que aportan son ventajas por rapidez, comodidad, seguridad, fiabilidad o consumos.

El motor tiene el corte en 6.500 rpm pero con este cambio y por seguridad, la agu-



▲ Su tamaño y peso contenidos ayudan a disminuir las inercias y favorecen el aplomo y la forma de tomar las curvas. A nivel aerodinámico, el S3 Sedán obtiene unos datos muy favorables.



◀ Con el Audi Drive Select se puede configurar a gusto del cliente diferentes elementos.



▲ Los asientos deportivos, de serie, pero éstos, más especiales cuestan 2.300 euros.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>2.0 TFSI</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	82,5 x 92,8
Cilindrada (c.c.)	1.984
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Iny. mixta, turbo de geometría variable e interc.
Potencia máxima/rpm	300 CV / 5.600-6.200
Par máximo/rpm	38,8 mkg / 1.800-5.500

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Total Quattro
Caja de cambios	Auto. S Tronic, 6 velocidades

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera asistida eléctrica, variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,75
Diámetro de giro (m)	10,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos ventilados

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Del.: Indep. McPherson, con brazos triangulares, muelles, amortiguadores y estabilizadora	
Tras.: Indep. de cuatro brazos, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos - Llantas	225/40 R18

<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.525
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.469 / 1.796 / 1.392
Capacidad maletero/depósito (l)	390/55

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>250 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>	
400 m salida parada	13,2
1.000 m salida parada	24,3
De 0 a 100 km/h	4,9

<b>RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	12,2
1.000 m desde 40 km/h en D	23,4
De 80 a 120 km/h en D	3,3

## CONSUMOS

	l/100km	km/litro
<b>EN CIUDAD</b>		
A 23,7 km/h de promedio	9,5	10,5
<b>EN CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	6,5	15,4
<b>EN AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	8,2	12,2
A 140 km/h de cruceo	9,3	10,7

<b>CONSUMO MEDIO PONDERADO</b>	
Litros/100 km	8,5
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	600
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	8,8 / 5,9 / 6,9

<b>PRECIO</b>	<b>45.750 €</b>	<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>
<b>EMISIONES DE CO2</b>		<b>NOS GUSTA</b>	<b>COMPORTAMIENTO</b> ★★★★★
EMISIONES OFICIALES: 159 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 4,75%	Prestaciones. Comportamiento. Capacidad del maletero. Cambio rápido.	<b>DEBE MEJORAR</b>	<b>ACABADO</b> ★★★★★
		Espacio para piernas en plazas traseras. Arrancadas algo bruscas.	<b>PRESTACIONES</b> ★★★★★
			<b>CONFORT</b> ★★★★★
			<b>SEGURIDAD</b> ★★★★★
			<b>CONSUMO</b> ★★★★★
			<b>PRECIO</b> ★★★★★

ja del cuentavuevas no llega a acercarse al límite. Eso sí, el sonido a partir de 4.000 rpm es imponente; el empuje, brutal; las marchas se van engranando en milésimas de segundo en modo automático o a gusto del conductor si decide utilizar las levas. Y en general el conjunto transmite una mezcla de control total con solidez y agrado de uso que no es fácil de encontrar en otros modelos. Y eso que todavía no nos hemos metido de lleno en aspectos como estabilidad, aplomo, dirección o frenos. El S3 Sedán va provisto de serie con el tren de rodaje deportivo S y con la tracción total, el resultado es increíble porque parece mentira que se haya conseguido un agarre tan certero y una ausencia total de balanceo sin sacrificar tanto el confort como para limitar el uso del coche a una utilización puntual. Lo bueno del S3 es que es un deportivo que se puede utilizar a diario no sólo porque su combinación de motor y cam-

bio admite una utilización urbana o turística sin rechistar, si no también porque los ingenieros de la marca de los cuatro aros han sabido alcanzar el equilibrio casi perfecto en los tarados de muelles y amortiguadores, unos tarados que también se pueden seleccionar a placer en caso de elegir la opción de suspensión 'Magnetic Ride' regulable. Con ella o sin ella, el S3 Sedan sí lleva el Audi Drive Select que permite elegir entre modo 'Efficiency', 'Comfort', 'Auto', 'Dynamic' e 'Individual' con los que se pueden variar de forma independiente o conjunta elementos como la dirección, la respuesta del motor o el cambio.

Entre los aspectos menos positivos, encontramos un hueco algo justo para las piernas de los pasajeros traseros, una puesta en marcha algo brusca si no se acelera con tiento, y un consumo muy sensible al uso que puede variar entre unos 8 y 12 litros en función de las ganas con las que se pise el acelerador.



Prueba realizada con carburante BP Ultimate

Hasta 42 km más por depósito



Alrededor de 2.500 euros es el plus que hay que pagar por el cambio automático de 9 marchas en el Range Rover Evoque. Diseñado por ZF, este cambio ayuda a que el consumo se mantenga a raya respecto a un cambio manual.



# Con 9 marchas!!!

Andrés Mas | amas@motor16.com  
Fotos: Álvaro Gª Martins

Un conocido me contaba no hace mucho que se había comprado un coche con cambio manual y 6 marchas pero que la sexta no la había engranado... ¡¡¡nunca!!!. «¿Si en 5ª ya va el coche bien y se lanza mucho, para qué voy a poner 6ª ni siquiera en los viajes?, No necesito correr más», me decía ante mi asombro e incredulidad. Está claro que a este usuario nadie le ha explicado cómo sacarle el máximo partido a su coche y el desconocimiento básico del funcionamiento de un cambio le está haciendo gastar mucho más dinero en combustible y forzando mucho más un motor que sin duda durará muchos menos kilómetros sin averías.

Con el Range Rover Evoque y su nuevo cambio automático de 9 velocidades nunca podría pasar eso aunque nadie te explique nada. Y es que, salvo que elijamos el modo manual cambiando con las levas en el volante, esta sofisticada caja de cambios ZF se encarga de en-

granar siempre la marcha más adecuada. Es lo que ocurre ya en cualquier cambio automático moderno, y éste por tener 9 marchas no va a ser diferente. Y es que ni ahora ni nunca ha habido que tenerle temor al número de marchas por muchas que sean, aunque algunos usuarios se echen las manos a la cabeza cuando les hablas de cosas que no son capaces de entender y se creen incapaces de manejar.

Pero antes de analizar a fondo el cambio que nos ocupa, repasemos costes, disponibilidad y gama. El cambio automático de 9 marchas de Land Rover, único en el mercado junto al del Mercedes E o los Jeep Renegade y Cherokee, tiene un sobrecoste de 2.500 euros en las versiones diésel y pasa a ser el único cambio automático disponible en la gama. Respecto al manual de 6 velocidades, el automático de 9 incrementa el peso total del vehículo en 15 kilos, un sobrepeso que no influye para nada en las prestaciones o el consumo. Respecto al antiguo cambio automático de seis mar-

chas, el nuevo ZF de 9 permite al Evoque acelerar de 0 a 100 en el mismo tiempo, pero reduce el consumo 4 décimas. Que sea un cambio con convertidor de par y no de doble embrague, es una de las razones de que la única mejora que experimente respecto al cambio manual de serie que va asociado a este propulsor, uno manual de seis marchas, sea el dato de aceleración

que mejora nada menos que en 1,2 segundos, pero gasta 3 décimas más en el consumo medio y reduce su velocidad máxima de 185 a 182 km/h.

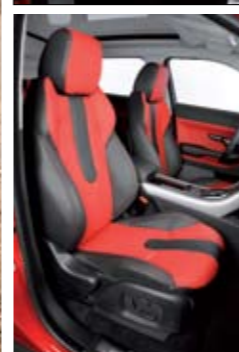
Respecto al consumo, conviene resaltar que el Evoque es el único modelo con cambio de 9 marchas que no reduce su consumo respecto a la caja manual. En 9ª y girando a 1.000 rpm, el Evoque TD4 de 150 ca-

Si quieres más información sobre el Range Rover Evoque de 9 velocidades entra en [www.motor16.com/inicio/seccion/Noticias/noticia/20703/Nuevo-Range-Rover-Evoque](http://www.motor16.com/inicio/seccion/Noticias/noticia/20703/Nuevo-Range-Rover-Evoque)

El diseño del Evoque es muy atractivo, incluso en la versión de 5 puertas.



◀◀ La calidad de materiales y acabado del Evoque está a la altura del segmento 'premium'. Y todo se encuentra donde se va a buscar.



◀◀ El interior del Evoque TD4 con cambio de 9 marchas es como el del resto de versiones. El mando que emerge al poner el contacto y permite seleccionar las marchas, es muy cómodo. El maletero es muy capaz.

ballos circularía a 70 km/h aunque en realidad esa marcha no se puede engranar por debajo de 90 km/h, así como tampoco 8ª por debajo de 80 km/h. Pero lo bueno es que a 120 km/h mantenidos, el Evoque circula en 9ª a 1.500 rpm lo que significa menor sonoridad y un consumo bastante contenido. Ahora bien, si varía mucho la orografía o la densidad de circulación,

o somos un poco inestables con la presión sobre el acelerador, el cambio trabaja a menudo intentando adaptarse al tipo de conducción y no siempre es agradable. En esos casos, lo mejor es conducir con el modo S y se evita ese ajeteo. En cualquier caso, una ventana en el cuadro de instrumentos nos indica con buen tamaño la marcha que llevamos engranada.



▲ Una ventana en el cuadro de instrumentos indica la marcha engranada.

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	TD4 150 CV 9VEL.
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	81,0 x 95,5
Cilindrada (c.c.)	2.179
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Iny. directa, turbo de geometría variable e interc.
Potencia máxima/rpm	150 CV / 4.000
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 1.750

TRANSMISIÓN	
Tracción	Total
Caja de cambios	Auto, 9 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	11,3
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Del.: Indep. McPherson, con brazo inferior de control, muelles, amortiguadores y estabilizadora	
Tras.: Indep. con tirantes lateral y longitudinal, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	235/55 R19

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.790
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.355 / 1.900 / 1.605
Capacidad maletero/depósito (l)	575 / 58

## PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	182 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	17,3
1.000 m salida parada	32,3
De 0 a 100 km/h	10,5

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en D	15,5
1.000 m desde 40 km/h en D	30,4
De 80 a 120 km/h en D	8,5

## CONSUMOS

	l/100km	km/litro
EN CIUDAD		
A 23,7 km/h de promedio	7,8	12,8
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	5,7	17,5
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	6,5	15,4
A 140 km/h de cruceo	7,1	14,1
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	7,0	14,3
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	775	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	7,2 / 5,3 / 6,0	

PRECIO **49.080 €**

EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	NUESTRAS ESTRELLAS
EMISIONES OFICIALES: <b>159 G/KM</b>	COMPORTAMIENTO *****
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: <b>4,75%</b>	ACABADO *****
	PRESTACIONES *****
	CONFORT *****
	SEGURIDAD *****
	CONSUMO *****
	PRECIO *****

## NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR	EN CONTRA
<p>+</p> <p>Interior amplio y exclusivo. Comportamiento eficaz y seguro. Calidad y agrado de uso. Aceleración con nuevo cambio de 9 velocidades</p>	<p>-</p> <p>Precio elevado. Tacto de la dirección. Cambio muy sensible a la presión sobre el acelerador. Consumo más elevado que en manual.</p>





▲ La presentación y la calidad del interior son realmente buenas. La cámara trasera facilita las cosas. El maletero cubica 432 litros.



◀◀ El portón trasero se abre en dos partes. El interior es amplio y el piso en la zona de atrás es plano. Destacar, por su capacidad, el enorme cofre central.



◀ El Grip Control es un control de tracción inteligente que se ofrece en opción. Contempla cinco modos de uso y obliga a montar llantas de 16 pulgadas y neumáticos de uso mixto. Es una solución eficaz.



# Cruce de caminos

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com  
Fotos: Álvaro Gª Martins

Si metiéramos en una cocotera una dosis de monovolumen, unas gotas de SUV y un chorrito de 'crossover' y, a continuación, lo agitamos un poco, el resultado podría ser algo parecido al 3008, un vehículo de rasgos poderosos y notable calidad en su conjunto y con el que Peugeot está encantado por su buena aceptación general.

Recientemente se ha so-

El Peugeot 3008 mezcla varios conceptos y soluciones que le convierten en un rival de cuidado. Es práctico, confortable y muy agradable al volante, el motor diésel de 115 CV es un gran aliado a la hora de rodar y el cambio automático ha mejorado, pero...

metido a una actualización que salpica tanto a detalles estéticos como técnicos. Entre los primeros encontramos matices en los grupos ópti-

cos, el frontal y nuevos guardanidos en su interior.

El propulsor diésel 1.6 e-HDI de 115 caballos que nos ocupa es una de las referen-

cias por su rendimiento y suavidad. Se ha puesto al día para rebajar el consumo (5,6 litros de media en nuestra prueba, aunque homologa 4,3) y, además, se combina si se desea con la nueva caja automática ETG6 con embrague pilotado.

Si la comparamos con la anterior CMP, lo cierto es que va mejor; es más rápida, más suave y refinada en su funcionamiento. Si lo hacemos frente a otras alternativas del mercado,

por convertidor de par o doble embrague, ya no es tan rápida, tan suave y refinada. Eso sí, resulta bastante más económica en su adquisición.

Este cambio todavía agradece que se levante el pie del acelerador para facilitar el salto entre marchas. Si no se hace, le falta frescura y 'piensa' demasiado. Hay dos situaciones en las que compromete la paciencia del conductor: al realizar un adelantamiento o cuando nos incorporamos a una rotonda, por ejemplo.

En esos escenarios al pisar con ganas el acelerador se produce una especie de 'vacío' de potencia, un lapso de tiempo que provoca un efecto vaiven de la carrocería que no da toda la confianza que nos gustaría para realizar la maniobra. Una vez que entiende lo que queremos, los 115 CV salen de repente y el conjunto se mueve con solvencia. Por cierto, con el programa Sport el cambio va mejor.

En marcha el 3008 con este tándem se muestra confortable, ofreciendo una calidad de rodadura muy elevada y una gran nobleza cuando llegan las curvas, pese a su altura y corpulencia.

El acabado Allure contempla de serie llantas de 18 pulgadas salvo que, como en nuestro caso, incorpore el pack motricidad (192 euros), que contempla el Grip Control. Se trata de un control de tracción inteligente con cinco modos de uso, dependiendo de la superficie, y que se asocia a llantas de 16 con neumáticos M+S (barro+nieve) para ganar puntos fuera del asfalto. Y realmente es efectivo a la hora de afrontar pistas de tierra incluso con muy poca adherencia.

En definitiva, un gran coche, un magnífico motor y un cambio automático mejorado, pero que sigue sin convencer del todo, un sistema 'Start/Stop' suave y refinado como pocos y un tacto general muy agradable.

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 e-HDI 115
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	75,0 x 88,3
Cilindrada (c.c.)	1.560
Nº de válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	115 CV / 3.600
Par máximo/rpm	27,6 mkg / 1.750

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera electrohidráulica
Vueltas de volante (entre topes)	2,75
Diámetro de giro (m)	11,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente, tipo McPherson, con amortiguadores, muelles helicoidales y barra estabilizadora
Trasera	Independiente, travesía deformable, con amortiguadores, muelles helicoidales y barra estabilizadora

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	235/45 R18 - 7,5x18"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.498
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.365 / 1.837 / 1.635
Capacidad maletero/depósito (l)	432-1.241 / 60

## PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	183 KM/H
<b>ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>	
400 m salida parada	18,9
1.000 m salida parada	34,8
De 0 a 100 km/h	13,7
<b>RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	16,3
1.000 m desde 40 km/h en D	32,0
De 80 a 120 km/h en D	10,2
Recorriendo (metros)	288

## CONSUMOS

	l/100km	km/litro
<b>EN CIUDAD</b>		
A 24 km/h de promedio	5,8	17,2
<b>EN CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	4,9	20,4
<b>EN AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	6,0	16,7
A 140 km/h de cruceo	7,0	14,3
<b>CONSUMO MEDIO PONDERADO</b>		
Litros/100 km	5,6	
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	1.071	
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	4,7 / 4,1 / 4,3	



▲ La caja ETG6 se combina con levas en el volante. El Grip Control es efectivo en conducción 'off road'.

PRECIO	25.220 €	NUESTRA VALORACIÓN		NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	EMISIONES OFICIALES: 112 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	COMPORTAMIENTO	*****
		+	-	ACABADO	*****
				PRESTACIONES	*****
				CONFORT	*****
				SEGURIDAD	*****
				CONSUMO	*****
				PRECIO	*****





# Casi R.S.



Si los 25.400 euros del Clio R.S. son para ti un escollo insalvable, o si sus 200 CV te parecen excesivos para los actuales límites de velocidad, puedes pensar en este GT, que con 120 CV ofrece buenas prestaciones, cuesta mucho menos y mantiene el cambio automático EDC.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com  
Fotos: Álvaro Gª Martins

Entre el Renault Clio 0.9 TCe y el deportivo R.S., había un salto de 110 CV. Es por ello que la marca del rombo ha lanzado este Clio GT con 120 CV extraídos del motor 1.2 TCe de cuatro cilindros –tres en el 0.9–, que cuenta con turbo e intercooler, para ofrecer también un

par máximo de 19,4 mkg a un régimen de diésel: 2.000 rpm. Curiosamente, sólo está disponible con el cambio EDC, una transmisión automática de doble embrague con 6 relaciones idéntica a la del Clio R.S., del que también hereda unas magníficas levas fijas tras el volante.

Con el botón R.S. Drive po-

demos elegir entre los modos Normal y Sport, que varían la rapidez del cambio, el tacto de la dirección o la respuesta del motor. En Normal, el funcionamiento de su motor es muy agradable y el cambio se muestra rápido y efectivo. Ideal para la ciudad y alrededores, hace que nos olvidemos del ‘handicap’ de prescindir del ‘Start-Stop’, elemento que ayudaría a rebajar el consumo medio.

El modo Sport apura el cuentavueltas y la dirección se torna más directa y precisa. No afecta a la suspensión, que tiene un tarado único, con un compromiso ideal entre confort y dinamismo. Eso sí, el bajo perfil de sus neumáticos hace que sintamos perfectamente las irregularidades del terreno, pero también le permite adherirse al asfalto como una lapa.

Si nos animamos más, siempre podemos recurrir a la posición secuencial del cambio,



para estirar su 1.2 TCe hasta la zona roja.

Renault imprime a este Clio GT un aire muy deportivo, con paragolpes inspirados en el R.S., llantas de 17 pulgadas, difusor posterior, doble salida de escape... Pero su relación peso/potencia es de 9,71 kg/CV, cuando un R.S. presume con 6,39 kg/CV. Y aunque por estética no lo parece, se trata de una versión intermedia, y como tal, cuenta con unas prestaciones acordes. Homologa una aceleración de 0 a 100 km/h en 9,4 segundos y le hemos medido 10,9 segundos, pues carece de Launch Control, como el R.S. que le permitió acelerar en 6,8

Si quieres ver la prueba del Renault Clio R.S. entra en [www.motor16.com/inicio/seccion/Noticias/noticia/20003/Renault-Clio-R-S-](http://www.motor16.com/inicio/seccion/Noticias/noticia/20003/Renault-Clio-R-S-)



▲ El maletero del Clio cubica 300 litros y tiene rueda de repuesto de emergencia.



▲ ▼ Las levas del cambio son perfectas. Desde el R-Link podemos variar el sonido.

▲ El tapizado es específico y los asientos delanteros sujetan muy bien. El Clio presume de interior amplio.



▲ Las llantas de 17 pulgadas son de serie. La cámara de marcha atrás viene en el Pack Confort.



▲ El R.S. Drive permite elegir los modos Normal y Sport para el cambio, la dirección o el motor.

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>1.2 TCe</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	77,2 x 73,1
Cilindrada (c.c.)	1.197
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler.
Potencia máxima/rpm	120 CV / 4.900
Par máximo/rpm	19,4 mkg / 2.000

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática EDC, 6 velocidades

<b>DIRECCIÓN Y FRENSOS</b>	
Sistema	De cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Tambores

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente del pico McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-Independiente con barra de torsión, muelles y amortiguadores.

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos - Llantas	205/45 R17 - 7,0Jx17"

<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.165
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.077 / 1.732 / 1.441
Capacidad maletero/depósito (l)	300-1.146 / 45

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>199 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>	
400 m salida parada	17,8
1.000 m salida parada	32,8
De 0 a 100 km/h	10,9

<b>RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	15,4
1.000 m desde 40 km/h en D	30,3
De 80 a 120 km/h en D	8,3
Recorriendo (metros)	239

<b>FRENOS</b>	
De 60 a 0 km/h (segundos/metros)	2,0 / 14,51
De 100 a 0 km/h (segundos/metros)	3,09 / 38,66
De 120 a 0 km/h (segundos/metros)	3,25 / 53,28

## CONSUMOS

	<b>l/100km</b>	<b>km/litro</b>
<b>EN CIUDAD</b>		
A 23,7 km/h de promedio	8,1	12,3

<b>EN CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	5,1	19,6

<b>EN AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	6,2	16,1
A 140 km/h de cruceo	7,9	12,6

<b>CONSUMO MEDIO PONDERADO</b>		
Litros/100 km	7,0	14,3

<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	592

<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	6,6 / 4,4 / 5,2

**PRECIO** **19.600 €**

<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub></b>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>														
EMISIONES OFICIALES: <b>120 G/KM</b> IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: <b>NO PAGA</b>	<table border="1"> <tr> <td>COMPORTAMIENTO</td> <td>*****</td> </tr> <tr> <td>ACABADO</td> <td>*****</td> </tr> <tr> <td>PRESTACIONES</td> <td>*****</td> </tr> <tr> <td>CONFORT</td> <td>*****</td> </tr> <tr> <td>SEGURIDAD</td> <td>*****</td> </tr> <tr> <td>CONSUMO</td> <td>*****</td> </tr> <tr> <td>PRECIO</td> <td>*****</td> </tr> </table>	COMPORTAMIENTO	*****	ACABADO	*****	PRESTACIONES	*****	CONFORT	*****	SEGURIDAD	*****	CONSUMO	*****	PRECIO	*****
COMPORTAMIENTO	*****														
ACABADO	*****														
PRESTACIONES	*****														
CONFORT	*****														
SEGURIDAD	*****														
CONSUMO	*****														
PRECIO	*****														

## NUESTRA VALORACIÓN

<b>A FAVOR</b>	<b>EN CONTRA</b>
<p>+</p> <p>Dinámica deportiva. Combinación motor TCe-cambio EDC. Sistema R.S. Drive. Estética deportiva. No paga impuesto de matriculación.</p>	<p>-</p> <p>Acabado GT sólo con esta combinación mecánica. Consumo real. Sin 'Start-Stop'. Precio algo alto. Detalles de acabado mejorables.</p>

Prueba realizada con carburante BP Ultimate

Hasta 42 km más por depósito



Se pone a la venta el Clase V, el nuevo monovolumen de Mercedes. Disponible en tres longitudes, cuenta con eficientes motores diésel de cuatro cilindros. La tecnología y la seguridad son otras de sus cartas de presentación.



# Clase viajera

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Ya desde el mes de enero, que asistimos a la presentación estática del nuevo Mercedes Clase V, estábamos deseando probarlo. Se erige como el sucesor del Viano, aunque con un aire más monovolumen y menos 'vehículo comercial'. Para ello presenta un diseño moderno, inspirado en los nuevos productos de la marca de la estrella. También han trabajado en aerodinámica, con un Cx de sólo 0,31.

Desde la planta que Mercedes tiene en Vitoria sale este nuevo monovolumen, que se puede elegir con tres longitudes: 4,9, 5,1 y 5,4 metros. También se puede escoger entre dos acabados –normal y Avantgarde– y tres propulsores. Parten de un mismo 2.1 diésel de cuatro cilindros con 136, 163 ó 190 CV. Así, desaparece el V6 CDI de su antecesor, y más adelante llegarán las versiones 4Matic.

Todos cuentan con doble sobrealimentación de serie y se combinan con un cambio manual de 6 marchas, a excepción del 250 BlueTEC que sólo es-

tá disponible con el 7G-Tronic, opcional por 2.310 euros en los 200 CDI y 220 CDI.

Precisamente el 250 BlueTEC fue el propulsor que tuvimos ocasión de probar en este Clase V. Como todos los cuatro cilindros diésel de Mercedes, tiene un sonido algo notorio, a pesar de la excelente insonorización. Sus 190 CV le procuran unas buenas prestaciones, incluso con el aforo completo en aerodinámica, con un Cx de sólo 0,31.

el mando del Agility Select podemos elegir cuatro programas –ECO, Confort, Sport y Manual–, que inciden en el cambio, el motor y el acelerador. En 'Manual' toman protagonismo las levas del volante y el 7G-Tronic no cambia al llegar a la zona roja. Tampoco actúa el sistema de arranque y parada automático ECO.

Homologa 6,0 l/100 km, y durante la ruta, con bastantes kilómetros recorridos a alta velocidad por 'Autobahn', la media fue de 8,9 l/100 km, haciendo escasos los 57 litros de



▲ Nuestra unidad equipaba unos neumáticos 245/45 R19. De serie tienen llantas de 16 ó 17 pulgadas.

su depósito –hay uno opcional de 70 litros–.

Luce un aplomo envidiable, con suspensiones independientes en ambos ejes, pero los Avantgarde suman el Agility Control que varía de manera mecánica, la dureza del amortiguador constantemente.

Los Clase V equipan cuatro asientos individuales, pero se pueden configurar a base de banquetas opcionales para un total de 8 ocupantes. También se ofrece una mesa central por 605 euros para adecuarla



▲ El equipo Burmester tiene 640 W y 16 altavoces. Cuesta 853 euros. El freno de mano ahora es de accionamiento eléctrico.

CÓMO UN 'S' EL PUESTO DE CONDUCCIÓN ES DE UN TURISMO. LA CALIDAD ES MUY ALTA. EL TOUCHPAD SE PUEDE COMBINAR CON EL CAMBIO MANUAL, PERO QUEDA LEJOS



▲ El interior se puede configurar como un salón. El portón trasero puede ser eléctrico y la luna se abre independientemente para acceder en espacios estrechos.



Al pisar a fondo, los 250 BlueTEC ofrecen momentáneamente un total de 204 CV y un par máximo de 49,0 mkg.

do en los Clase S, se visualiza en la expuesta pantalla de 7" –8,4 con navegador–, el sistema multimedia, el teléfono, la radio o los diferentes asistentes de seguridad, encuadrados en el Intelligent Drive y que suma hasta 11 diferentes asistentes donde no falta el detector de fatiga, el de viento lateral, sistema de aparcamiento activo, visión 360°, control de velocidad con radar, sensores de ángulo muerto...

En vista de la potencia de los 200 y 220 CDI, sus prestaciones también son dignas de elogio, como la visión que ofrecen los faros Full LED, de serie en los Avantgarde.

Los precios del nuevo Clase V arrancan en los 41.480 euros del 200 CDI Compacto. Los 220 CDI cuestan 2.388 euros más y los 250 BlueTEC 8.413 euros más que los 200 CDI, pues también suman el cambio 7G-Tronic.

Como tope llega el 250 BlueTEC Edition 1, por unos 'módicos' 87.242 euros.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	200 CDI	220 CDI	250 BlueTEC
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.143	2.143	2.143
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	136/3.800	163/3.800	190/3.800
Par máximo (mkg)/rpm	33,7/1.200-2.400	38,8/1.400-2.400	44,9/1.400-2.400
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Man. 6v ó aut. 7v	Man. 6v ó aut. 7v	Automática, 7 vel.
Frenos delanteros	Dis. vent. 300 mm	Dis. vent. 300 mm	Dis. vent. 330 mm
Frenos traseros	Discos 300 mm	Discos 300 mm	Discos 300 mm
Neumáticos	195/65 R16	205/65 R16	225/55 R17
Peso (kg)	2.075	2.075	2.145
Longitud/Anchura/Altura (mm)	5.140/1.928/1.880	5.140/1.928/1.880	5.140/1.928/1.880
Capacidad del depósito (l)	57	57	57
Volumen del maletero (l)	1.030-4.630	1.030-4.630	1.030-4.630
De 0 a 100 km/h (s)	13,8 (Aut: 12,8)	11,8 (Aut: 10,8)	9,1
Velocidad máxima (km/h)	183 (Aut: 181)	194 (Aut: 195)	206
Consumo mixto (l/100 km)	6,1 (Aut: 5,8)	5,7 (Aut: 5,7)	6,0

a nuestras necesidades. Como curiosidad decir que los asientos centrales no giran 180 grados una vez colocados, pero se pueden poner en sentido opuesto si los extraemos.

El puesto de conducción es muy de turismo y la calidad de los materiales empleados es equiparable a la del nuevo Clase C o Clase E. Sus mandos están a mano, destacando el Touchpad central que se incluye con el navegador –3.245 euros– o la radio 20 CD. Desde este mando táctil estrena-

Si quieres más información sobre el Mercedes Clase V entra en [www.motor16.com/inicio/seccion/Noticias/noticia/21618/Nuevo-Mercedes-Clase-V](http://www.motor16.com/inicio/seccion/Noticias/noticia/21618/Nuevo-Mercedes-Clase-V)





**SENTIR**

◀◀ Lo llaman 'Concepto Crisálida' y su objetivo es trasladar el bienestar al automóvil con un conjunto de sensaciones que despiertan los sentidos. La sincronización de innovadores equipamientos proporciona la experiencia multisensorial que se busca ('relajante' o 'energizante') a conductor y pasajeros.

▼ El último paso para proteger de las agresiones de la polución es la central de descontaminación del aire desarrollada especialmente para China. También acaba con los olores internos.

**OLER**



◀ Con fragancias que se adaptan a las exigencias puntuales del conductor se mejora el bienestar en el interior del vehículo. El encargado de lograrlo es Emmanuel Boudard.

▶ El sonido en 3D manda los mensajes desde la dirección que los hacen más comprensibles. Se trata de guiar más que informar al conductor.

**OÍR**



▶ Robustez, ligereza o deportividad, todo esta previsto para configurar el interior más acorde con las expectativas de cada usuario. Los plásticos fríos y las telas impersonales dan paso a materiales y colores que refuerzan sensaciones y emociones.

**TOCAR**

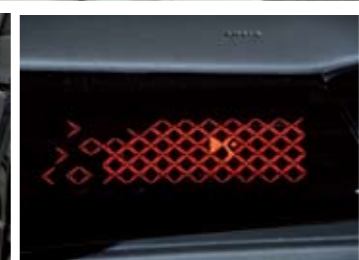
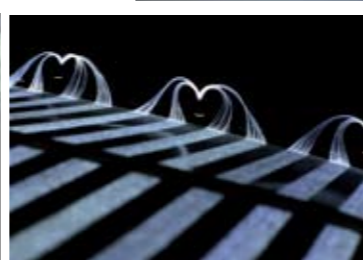


**SENTIR**



▶ Son múltiples las posibilidades de personalizar el ambiente a través de la luz, elemento indiscutible de confort. La oferta abarca desde un diseño a medida en el techo a la personalización del salpicadero, pasando por cortinillas de intensidad regulable.

**VER**



presentadas, destacan la tecnología que permite el tratamiento digital de las señales sonoras, simulando la localización y el movimiento de las fuentes en cualquier ubicación espacial y la central de descontaminación, que protege de agresiones externas y purifica el aire interior, creando una base neutra para experiencias olfativas nuevas; además es programable y se activa a distancia para purificar el habitáculo con antelación. Otra innovación, aunque desarrollada por el Grupo Antolin, es ese techo iluminado, que conjuga un tejido único (Swan) con el grabado láser para la superficie luminosa.

Un primer paso de lo que PSA propone para potenciar ese bienestar en el automóvil se puede ver en el C4 Cactus, el nuevo Citroën que llegará al mercado en junio. Entre sus muchas innovaciones destacan la colocación del airbag en el techo y el cristal de alta protección térmica en la parte superior, que permite prescindir de la cortinilla.

# El imperio de los sentidos

La búsqueda del mayor bienestar dentro del vehículo pasa por trabajar sobre cada uno de los sentidos. Es la fórmula para conseguir que estar dentro del coche sea una experiencia de sensaciones agradables. Así lo entiende el 'Concepto Crisálida' de PSA, integrado por innovadoras soluciones, que estarán disponibles en los Peugeot, Citroën y DS en 2016.

Devolver la emoción a la relación con el coche pasa por aumentar el bienestar cuando estamos dentro. Así lo entienden PSA Peugeot Citroën, que

ha trabajado para revalorizar el tiempo que pasamos en el interior de un vehículo. El resultado son las múltiples innovaciones con que contarán los

Peugeot, Citroën y DS en 2016, centradas en despertar los sentidos, que son, en suma, la base del bienestar que se busca. Se trata de un proyecto multi-

sensorial, puesto que en la interacción de vista, oído, olfato y tacto se centra ese bienestar que recoge el 'Concepto Crisálida', destinado a convertir los desplazamientos en coche en una experiencia positiva, especialmente cuando estamos parados al volante. Por eso, los equipamientos propuestos pasan por mejorar y motivar las experiencias sensoriales a bordo, movilizando todos los sentidos de forma coherente para obtener la relajación, cuando hay que dejar atrás el estrés, o la estimulación, cuando aparecen los primeros signos de fatiga, que el momento pide.

Pasamos mucho tiempo en el vehículo, ya sea circulando o parados, y con demasiada frecuencia en un entorno



**SENTIR**

◀ Para bajar el estrés antes de ponerse al volante las luces se atenúan, el asiento se coloca en horizontal y masajea el cuerpo. Después todo cambia para activarnos antes de emprender la marcha.

de tensión, situaciones que, como asegura Béatrice Dailant-Vasselin, la responsable del proyecto multisensorial de PSA, «constituyen una oportunidad ideal para transformar una experiencia neutra y negativa en momentos positivos que deseamos repetir». Por ello

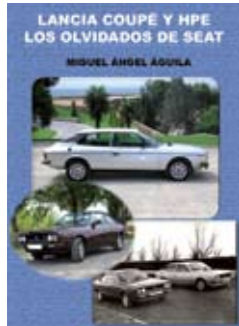
son múltiples las posibilidades de personalización de olores, luces o sonidos que buscan ayudar al conductor a sentirse bien. Como ejemplo sirven dos programas tipo: 'relajante' y 'energizante' que, una vez programados, se activan a través del móvil.

En el primero, diseñado para proporcionar unos minutos placenteros, con masaje incluido, antes de iniciar la marcha, el coche se prepara ajustando luces, sonido y olores. Una vez dentro y sentados, el asiento se coloca automáticamente en posición horizontal e inicia un masaje por todo el cuerpo hasta que, transcurrido el tiempo estipulado, suavemente cambian los parámetros para colocarnos en situación de conducir. Por contra, el programa 'energizante', que se activa cuando el sistema detecta pérdida de atención del conductor, ayuda con estímulos sensoriales más vigorosos (luz, olores, sonido, masaje de espalda...) a recobrar la energía.

Entre las soluciones inéditas



+ en [librolancia@hotmail.com](mailto:librolancia@hotmail.com)



## LEER LOS LANCIA ESPAÑOLES

'Lancia Coupé y HPE. Los olvidados de Seat' es el título del libro en el que Miguel Ángel Águila hace un homenaje a los Lancia fabricados por Seat en España. El volumen, que ya está a la venta (35€), resume en 292 páginas los acontecimientos que hicieron posible el nacimiento de la familia del Lancia Beta y la historia de los Lancia Coupé y HPE en nuestro país.

**BRIDGESTONE  
ÚNETE AL  
CLUB46**  
Conocer a fondo el mundo de las motos tiene premio. Bridgestone ha lanzado Club46, un concurso en el que dos aficionados



tendrán la ocasión de conocer al nueve veces campeón del mundo de motociclismo, Valentino Rossi. Además, en cada sorteo habrá 46 ganadores, que obtendrán regalos exclusivos.

+ en [www.bridgestoneclub46.eu](http://www.bridgestoneclub46.eu)

## FORD

Los cursos son gratuitos y están destinados a jóvenes de entre 18 y 24 años con carné de conducir. La participación se gestiona en la web de la izquierda.



Por los cursos de conducción de Ford pasarán este año 1.000 jóvenes.

## FORD CONDUCE TU VIDA

Valencia (8, 9 y 10 de mayo) y Barcelona (15, 16 y 17 de mayo) son las ciudades elegidas por Ford para continuar con los cursos de su programa 'Conduce tu vida', en los que los jóvenes aprenden a conducir con mayor seguridad y sin asumir riesgos innecesarios.

Esta iniciativa ya ha contado con la participación

de 400 jóvenes, a los que se sumarán otros 600 más para cubrir el objetivo de mil alumnos al año. Además, otros 16.000 han participado en la academia online 'Ford, conduce tu vida' donde se recogen consejos para mejorar la seguridad al volante.

Esta segunda oleada de cursos que comienza

en mayo estará centrada en los problemas que causan el alcohol y las drogas al volante. Para ello los jóvenes experimentarán, por ejemplo, con un 'traje de conducción ebrio', desarrollado por Ford, que pone de manifiesto la dificultad de conducir tras ingerir bebidas alcohólicas.

+ en [www.fiatlikesu.eu](http://www.fiatlikesu.eu)

## 'FIAT LIKES U'

### PROGRAMA UNIVERSITARIO

La Politécnica de Madrid será una de las cinco universidades europeas que participará en 'Fiat Likes U', un proyecto de la marca que da a los estudiantes la posibilidad de compartir coche (Fiat 500L Beats Edition, 500L Trekking y Panda 4x4) totalmente gratis. Además,



+ en [www.citroen.es](http://www.citroen.es)

## EXPOSICIÓN

Citroën reúne en el C-42, su sede de París, sus vehículos más aventureros, entre ellos el B2 Autocadenas, el Traction Sans Frontières 11BL o el más reciente C4 Cactus Adventure.

+ en [www.abarth.es/site/es/driving-academy](http://www.abarth.es/site/es/driving-academy)

## ABARTH DRIVING ACADEMY ESCUELA DE PILOTOS

La marca Abarth ha elegido a Sportdrive como socio para su escuela de conducción 'Abarth Driving Academy', que acaba de abrir sus puertas y que ofrece a sus clientes la posibilidad de formarse en conducción deportiva o convertirse en pilotos de Rally de la mano de profesionales del motor como Andy Soucek, campeón del mundo de F2.

La escuela oferta cursos desde 99,90 euros (precio para clientes de la marca), que se realizarán en el Circuito del Jarama (Madrid) tanto en la modalidad de asfalto como en tierra. Cuentan con dos niveles -'Avanzado en tierra' y 'Challenge'- y también tienen una especialidad dedicada a empresas denominada 'Incentive corporate'.



Abarth enseñará en su escuela a convertirse en piloto de rally.

+ en [www.hyundai.es](http://www.hyundai.es)

## LA MARCA, SOCIO PRINCIPAL DEL MUNDIAL A HYUNDAI LE GUSTA EL FÚTBOL

El 'Balón de los deseos' de Hyundai recorrerá 58 ciudades españolas como parte de las actividades de la marca para promocionar el Mundial de Fútbol de Brasil.

Si a tu pasión por los coches unes la afición al fútbol no dejes de visitar los espacios que Hyundai instalará en 58 ciudades españolas, donde podrás apoyar a la Selección Española dejando un mensaje en el llamado 'Balón de los deseos' de la marca. Además, si durante este periodo pruebas un modelo de Hyundai, entrarás en el

sorteo de un viaje a Brasil que incluye los gastos y las entradas para ver un partido.

También los niños serán protagonistas de las actividades de la marca de cara al Mundial, que instalará zonas de entretenimiento para que los pequeños disfruten mientras sus padres prueban los vehículos.



Los aficionados al fútbol podrán escribir mensajes de apoyo a la Selección española en los 'Balones de los deseos' que Hyundai exhibirá en 58 ciudades.

+ en [www.renaultycarradelamujer.es](http://www.renaultycarradelamujer.es)

## ATENTOS A... HASTA EL 9/11

El Renault Captur es el vehículo oficial de la Carrera de la mujer, que se celebrará (dividida en varias ediciones) en ocho ciudades españolas a lo largo de este año.



+ en [www.nissan.es](http://www.nissan.es)

## NISSAN

### APUESTA POR LA UEFA

Nissan quiere seguir ganando presencia en Europa y, para ello, nada mejor que utilizar el 'deporte rey' como plataforma. Durante los próximos cuatro años, la marca japonesa será patrocinadora global de la UEFA Champions League,

una competición que, sólo por televisión, siguen más de 4.000 millones de espectadores cada temporada.



+ en [www.confortauto.com/educacionvial](http://www.confortauto.com/educacionvial)

## SEGURIDAD

Confortauto y Telepizza convocan el concurso de dibujo 'Vamos seguros al cole', con el que pretenden reforzar comportamientos responsables en materia de seguridad vial.

+ en [www.tissot.ch](http://www.tissot.ch)

## RELOJ TISSOT T-RACE MOTOGP

### EDICIÓN LIMITADA

La marca relojera Tissot acaba de lanzar una edición limitada de su modelo T-Race MotoGP de la que fabricará 8.888 unidades en cuarzo (635€) y 3.333 del modelo automático (985€). El reloj tiene numerosos detalles que evocan el mundo de las dos ruedas, como la icónica bandera de cuadros o la composición de carbono de la esfera, la misma que se utiliza en las motocicletas.





### Ley de Seguridad Vial Atención al 9 de mayo

Ya hay fecha para la entrada en vigor de las reformas de la Ley de Seguridad Vial (salvo algunas puntualizaciones, como los límites de velocidad, que deberá desarrollar el Reglamento de Circulación), entre las que se encuentra la prohibición de utilizar detectores de radar. El día exacto en que debemos empezar a cumplir las nuevas normas es el 9 de mayo, puesto que la Ley se publicó en el BOE el pasado 8 de abril y es efectiva un mes y un día después de esa publicación.



DETECTORES

### Siniestralidad Avances y retrocesos en el plan fijado

Tras el fin de semana más trágico del último año y medio, con veinte muertos, y a punto de iniciarse el éxodo de Semana Santa, la directora general de tráfico, María Seguí, informaba a la Comisión de Seguridad Vial del Congreso que ocho años antes de lo establecido se ha reducido un 25 por ciento el número de conductores de 18 a 24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana y un 20% los muertos y heridos graves en motocicleta. Son dos de los trece indicadores del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2001-2020, diseñado para reducir a la mitad las vidas que se cobra el tráfico. Por contra, tres de esos indicadores muestran retroceso: cero fallecidos sin sistema de retención infantil, bajar el 10% los conductores muertos con más de 64 años y conseguir un millón más de cic-



## UN DESFASE DE 6.200 MILLONES DE EUROS Un déficit demasiado peligroso

La reducción de la inversión en mantenimiento ha dejado el estado de las carreteras españolas en niveles del 1985, año en que la Asociación Española de la Carretera (AEC) revisó por primera vez la red viaria. Se trata de un deterioro sin precedentes, que sube a 6.200 millones de euros la inversión necesaria para subsanar el daño y alcanzar un nivel aceptable, destinando el 94 por ciento de esa cifra a la reparación del pavimento.

Lo pone de manifiesto la última auditoría de AEC, que cifra el incremento de los déficits de conservación en un 20 por ciento en la red estatal y un 10% en la autonómica, entre

2011 y 2013, catalogando el estado de conservación con un 'deficiente', que roza el 'muy deficiente'. Un plan Pive, como solución de urgencia, y la consolidación de una asignación presupuestaria anual para el mantenimiento de la red son, según Juan Francisco Lazcano, la solución para un problema que afecta muy direc-

tamente a la seguridad vial. El presidente de la AEC también recuerda que cada euro no invertido a tiempo en refuerzo de firmes se transforma en 5 € a los tres años y en 25 € en el quinto. Un gasto adicional al que se añaden el incremento de los costes, el aumento de las emisiones contaminantes o la pérdida de

competitividad interterritorial. Grietas, señales deterioradas o caídas, marcas que han desaparecido, quitamiados deteriorados u obstáculos sin protección son una constante en una red viaria en la que tres de cada cuatro kilómetros de pavimento presenta grietas en la rodada y uno de cada tres desintegraciones, deformaciones y baches. A eso se unen las 330.000 señales que hay que reponer, los 52.000 kilómetros que deben ser repintados o el 82 por ciento de las luminarias con iluminación inadecuada. Hay que añadir el 'suspense' que merece el estado de los guardarrailles o quitamiados y el deterioro del balizamiento, el elemento de equipamiento mejor conservado tradicionalmente.

El estudio, que se realizó en el segundo semestre de 2013, destaca la situación especialmente grave de la evolución del estado de los firmes en las vías autonómicas, aunque ambas redes consiguen la peor nota de las auditorías realizadas hasta el momento por la Asociación Española de la Carretera.



clistas sin que aumente su tasa de mortalidad.

### Toyota Revisión ante posibles problemas

Evitar posibles problemas es la intención de Toyota

con la masiva llamada a revisión que está realizando, una de las mayores en la historia de la industria automovilística. Son más de 6,3 millones de unidades de diferentes modelos los que deben pasar por los talleres de la marca en todo el mundo, de los que 29.000 coches lo harán en

España. Reemplazar las guías que fijan el asiento y asegurar la columna de dirección son los trabajos a realizar en Yaris y Urban Cruiser, mientras que los módulos de conexión eléctrica entre el volante y la columna de dirección son el posible problema de RAV4, Land Cruiser e

Hilux. La decisión de realizar esa acción preventiva para revisar sin coste los elementos que pueden causar problemas, «está en línea con nuestro compromiso de Tolerancia Cero y Total Transparencia», puntualiza el presidente de Toyota España, Jacques Pieraerts.

### el puntazo

El Gobierno, reticente a las ayudas para vehículos eléctricos por la escasez de infraestructuras de carga.

Mario Flores, del PP, defendió el rechazo del Gobierno a los nuevos incentivos económicos para eléctricos e híbridos que se reclaman en el Parlamento a propuesta de CIU. El argumento se centra en la falta de legislación para integrar ese tipo de vehículos y sus particularidades en la vida cotidiana o contar con una adecuada infraestructura de recarga. Por ello, el Gobierno ultima un conjunto de medidas en colaboración con el sector que serán presentadas pronto al Congreso.

### la imagen

#### Un cortacésped a 187,60 km/h

Es un Honda, se llama Mean Mower y entra en el Guinness como el cortacésped más rápido del mundo tras circular a 187,6 km/h, superando en más de 45 km/h el récord en manos de la anterior versión de ese modelo. Las instalaciones de Idiada en Tarragona fueron el escenario en el que Piers Ward, el probador de TopGear Magazine, batía su propia marca. Para demostrar que hace mucho más que buenos coches y motos Honda confió el encargo a Team Dynamics, su socio en el BTCC, que recurrió al VTR Firestorm de 110 caballos para impulsar esa máquina que acelera de 0 a 100 km/h en cuatro segundos y corta césped a unos 24 km/h.



### la frase

Bartolomé Vargas. Fiscal coordinador de Seguridad Vial

«Más que en la elevación de la pena, la clave está en la aplicación continuada de la ley. Hay que concienciar al infractor de que su comportamiento, antes o después, va a significar una condena».



### en breve

<b>DESPIDOS EN GM</b> Dos ingenieros ha sido despedidos tras el informe realizado por los problemas ocasionados por el arranque defectuoso que tantos problemas ha dado al fabricante estadounidense.	<b>RECURSO ACEPTADO</b> El Ayuntamiento de Madrid ha aceptado un recurso de Dvuelta, que anula por notificación defectuosa el cobro de 30.469 € en multas de tráfico a una empresa radicada en la capital.	<b>MENOS MULTAS</b> Con cuatro millones de multas, la mitad por velocidad, se cerró 2013. Aunque supone un 12,5% menos que el año anterior, la recaudación se mantuvo por la mayor agilidad en el pago	<b>VISIÓN TRASERA</b> Hacer obligatorias las cámaras de marcha atrás en los automóviles de menos de 4,5 toneladas es la intención del NHTSA, organismo que vela por la seguridad del transporte en Estados Unidos.
--	---	---	---

### la cifra

# 30.486

son los conductores sancionados por rebasar los límites en el último control especial de velocidad realizado por la DGT y de ellos cinco pasaron a disposición judicial por superar en más de 80 km/h la velocidad permitida. Las infracciones suponen un 3,4% de los 921.375 vehículos controlados en esa semana, en la que más de la mitad de los controles se efectuaron en vías de un solo carril por sentido.

### Cambios Nueva señalización vertical

Las señales en las carreteras de la red estatal irán cambiando a medida que el deterioro imponga la sustitución de las que hay ahora. La nueva norma aprobada por Fomento pretende aumentar la seguridad y la información que se ofrece a los usuarios, revisando, por ejemplo, el cálculo de la velocidad recomendada en curvas, mejorando la señalización en túneles o incluyendo nuevos carteles de acceso a las gasolineras.



HIDRÓGENO

### Acuerdo paneuropeo Unidos por el hidrógeno

Desarrollar coches de hidrógeno es el objetivo del proyecto HyFIVE, que ha unido a fabricantes de automóviles (BMW, Daimler, Honda, Hyundai y Toyota), proveedores de hidrógeno y consultoras energéticas de todo el mundo. Coordinado por la alcaldía de Londres, este proyecto, en el que se invertirán 37,5 millones de euros, ayudará a los eléctricos de pila de combustible a convertirse en una opción viable para los europeos del futuro. Destaca la participación de Honda, por llevar casi veinte años liderando el desarrollo de esa tecnología y ser la primera en producir en serie un modelo de pila de combustible de hidrógeno.



**EN DATOS**  
PRIMER GRAN PREMIO  
2004  
GP ORGANIZADOS  
10

LONGITUD  
5.451 METROS  
VUELTAS  
56

CURVAS (IZDA/DRCHA.)  
16 (9/7)  
VELOCIDAD MÁXIMA  
310 KM/H

RECORD VUELTA  
1:32.238.  
M. SCHUMACHER  
(2004)

No parece que nadie vaya a hacer sombra a los Mercedes, al menos en las próximas carreras.



Fernando Alonso augura que en China llegará la venganza de Ferrari... pero la cosa tiene que cambiar mucho. Force India, sin embargo, quiere seguir por el mismo camino.



## EN 2013 Alonso, como el candidato al título que finalmente no pudo ser

Fernando Alonso se convertía en el tercer ganador en las tres carreras de la pasada temporada, con una imagen muy diferente a la ofrecida según avanzaba el campeonato. Desde la primera cita de Australia, el ritmo del F138 le convertía en un aspirante a la victoria, y fue en Shanghai donde llegó la primera. En plena polémica ante la degradación de los nuevos neumáticos introducidos por Pirelli, el monoplaza italiano se defendió mejor de lo esperado en el trazado chino. Con un sistema de arrancada extraordinario (tanto para el propio Alonso como para Massa), una gestión magnífica de carrera desde boxes al alargar las paradas para controlar a los rivales, el piloto español puso el resto con la gestión del neumático y en ningún momento estuvo amenazada su victoria. Por detrás terminó el finlandés Kimi Raikkonen, quien con la errada puesta a punto del sábado, comprendió tras los entrenamientos que contaba con pocas opciones el domingo. En una lenta salida se tocó con Pérez y definitivamente perdió toda capacidad de respuesta frente a Alonso. A pesar de tales condicionantes, el E21 volvió a mostrar su competitividad. Ya hubiera querido mantener Alonso un nivel semejante durante todo el año. Mercedes volvía a dominar en entrenamientos para estrellarse en carrera con la degradación de gomas. A Nico Rosberg le dio igual, porque tuvo que abandonar con otra avería mecánica. Sin embargo, Hamilton logró subirse al podio con alivio porque una vuelta más le hubiera costado ser adelantado por un Vettel en remontada. Porque Red Bull también sufría con la degradación en carrera, con un chasis mucho más efectivo que la carga que las nuevas gomas podían soportar. Mark Webber anticipó antes que el trazado de Shanghai no iba a ser favorable a los monoplazas austríacos, como así fue. Y en su caso, el balance fue incluso peor. El fin de semana no pudo ser más negro para el australiano. Tras un nuevo ríffrafe con Vettel en la rueda de prensa respecto al 'Multi21' de Malasia, se quedó sin combustible en los entrenamientos y luego perdió el neumático tras su parada en boxes. En cuanto al piloto alemán, y tras la mala posición de entrenamientos, pudo remontar hasta quedarse fuera del podio por metros. En la distancia, parecía increíble que el RB9 dominara luego como lo hizo desde Hungría hasta final de año.

# El cuento de Pedro y el lobo

El Gran Premio de China podría ofrecer otro paisaje al vivido en Bahrein, al menos para Ferrari, ávido de un resultado que aligere la enorme presión que vive para afrontar las tres semanas previas al retorno a Europa. Sin embargo, nada apunta a que Mercedes tenga a sus rivales siquiera remotamente cerca dada la gran superioridad por el momento. Ojalá podamos vivir, al menos, otra trepidante prueba como la de Sakhir hace dos semanas.

Javier Rubio | motor16@motor16.com  
Fotos: Sutton

«Estoy seguro de que la ravanha llega en China». Al final del desastroso Gran Premio de Malasia, Fernando Alonso quiso ver el vaso medio lleno para la siguiente cita de la temporada. El problema de este comienzo de 2014 es saber, si ese vaso siquiera llega a llenar una cuarta parte.

Tras estos cuatro últimos años, la Scuderia está escribiendo una nueva edición del cuento de 'Pedro y el Lobo',

con ese monoplaza competitivo que nunca llega, o esas mejoras tras un largo y duro trabajo que se lleva a cabo en los momentos de crisis. En este comienzo de temporada se ha agudizado esa sensación de que, un año más, puede ser un año perdido para Fernando Alonso.

La historia de la Fórmula 1 nos enseña repetidos casos de remontadas técnicas y deportivas fulgurantes. Que le pregunten a Red Bull en los dos últimos años. El nuevo reglamento permite ganancias sustanciales a medida que se progresa con las nuevas tecnologías, y aquí reside la esperanza con el F14 T. Mientras tanto, la realidad es saber hasta dónde llegan sus carencias: motor, su potencia y velocidad punta, su chasis, tracción, consumo de neumáticos...

Alonso nos emplazaba a China acogiéndose con esas virtudes que parece ofrecer el monoplaza italiano. Los problemas anteriores serían enmascarados en un circuito de curvas amplias y rápidas. Por

este lado, una buena actuación en China permitiría una bocanada de aire al equipo italiano a la espera del retorno a Europa, con un cierto margen de trabajo para coser las costuras del F14 T. De momento, hay quien apunta que la marcha destemplada de Luca de Montezemolo del box de Sakhir anticipa caída de cabezas. Y el hacha parece que apunta hacia el mismo cuello.

**HORARIOS (HORA ESPAÑOLA)**  
ENTRENAMIENTOS  
VIERNES 18 ABRIL:  
1ª SESIÓN: 4:00-5:30  
2ª SESIÓN: 8:00-9:30  
ENTRENAMIENTOS  
SÁBADO 19 ABRIL:  
1ª SESIÓN: 5:00-6:00  
CLASIFICATORIOS: 8:00  
CARRERA  
DOMINGO 20 ABRIL:  
9:00

este lado, una buena actuación en China permitiría una bocanada de aire al equipo italiano a la espera del retorno a Europa, con un cierto margen de trabajo para coser las costuras del F14 T. De momento, hay quien apunta que la marcha destemplada de Luca de Montezemolo del box de Sakhir anticipa caída de cabezas. Y el hacha parece que apunta hacia el mismo cuello.

«Queda mucho por delante, en las tres primeras carreras Mercedes ha estado fantástica, están hacien-



do mejor trabajo que ningún otro, Nico y Lewis conducen sin errores, no cometen errores, luchan pero son limpios... Por ahora no es posible para nosotros alcanzarlos en esta primera parte del campeonato», explicaba Alonso tras la última carrera. La cuestión radica en comprobar si también el resto de los rivales tendrán oportunidades de cazarlos durante el resto de la temporada.

«Contamos con algunos puntos fuertes que algunos otros circuitos mostrarán, y si las próximas dos carreras somos más rápidos que Williams y Force India, podremos decirles, 'os falta algo de la velocidad que Ferrari tienen en las curvas' y ellos dirán 'sí', intentaba convencerlos Alonso tras la última cita, «creo que el panorama varía de circuito a circuito, mejoraremos en todas las áreas, en chasis, aerodinámica, potencia... Hay muchas cosas en nuestros planes y necesitamos dar buenos resultados en las próximas carreras». Lo que invita a pensar que son muchas las áreas con problemas...

Ojalá el Gran Premio de Bahrein hubiera distorsionado la foto de la jerarquía actual, salvo en el caso de

competir en otro campeonato diferente. Cualquiera con cierta experiencia en este deporte sabe hasta qué punto es difícil recuperar semejante margen durante el arco de una temporada... Y sobre todo, si tus principales rivales cuentan con el





# RED BULL HA DADO UN PASO ADELANTE... Y SEGUIRÁN ANDANDO



▲ Williams ha mostrado buen rendimiento en las tres primeras carreras y sus pilotos han mostrado competitividad.

mismo propulsor. Porque la integración entre motor y chasis desde las primeras fases de su desarrollo que distingue al equipo alemán también permite explicar las diferencias frente, por ejemplo, a McLaren.

Las largas rectas y puntos de tracción favorecían el mejor rendimiento de los propulsores alemanes. Sus diferentes monoplazas coparon las primeras posiciones, con los Red Bull intercalados y los Ferrari como meros testigos de una apasionante lucha en la pista. En el seno del equipo británico se consideraba que el Mp4/29 pudo ser el segundo monoplaza en la jerarquía pero, como reconocía Button, a segundo y medio de distancia. Williams y Force India, como mucho, están encantados con subir al podio y sumar puntos y dinero. El equipo de Vijay Mallya se hizo una foto tras la carrera con todos sus integrantes al completo, por un tercer y un quinto puesto. Que les ha colocado segundos en constructores, eso sí.

¿Y Red Bull? Considerando su reconocido déficit de potencia, que Ricciardo –ex-

traordinario fin de semana– y Vettel terminarían cuarto y sexto fue un éxito y una esperanza de plantar cara en el futuro a Mercedes. Puede que incluso en las zonas rápidas de Shanghai veamos un panorama diferente gracias a las bondades del chasis azul, que todo el mundo ya reconoce, aunque su larguísima recta puede ser de nuevo otro lastre. Si Renault consigue acelerar el retraso técnico que acumula en el desarrollo de su planta motriz, quizás dentro de unos meses podamos ver otra foto en la cabeza de carrera. De momento, el podio en China ya sería un gran éxito para Horner, Newey compañía.

Por encima de otras consideraciones, ojalá el pasado Gran Premio de Bahrein no quede como palmera en medio del desierto. La espectacular carrera ayudó a vislumbrar una dinámica diferente Melbourne y Sepang. Cierto es que, de mantenerse el actual dominio de Mercedes el título estaría resuelto en verano. Sin embargo, queda el consuelo de la libertad

## CIRCUITO DE CHINA

### Un trazado rápido y moderno

**1, 2, 3 y 4: Varias curvas en una.** Las dos primeras son largas y de alta velocidad, requieren un ligero toque de freno para lograr una rápida entrada, aunque en la primera un bache propicia el bloqueo de las ruedas. En la tercera, ciega, la pista se estrecha. La trazada es complicada para dar rápida salida a la cuarta, ya que la pista se va cerrando. Zona crucial para el tiempo global de la vuelta.

**5 y 6: posibilidad de adelantar** si se sale con buena tracción del sector anterior. La primera es a fondo, pero la segunda requiere una frenada muy fuerte para poder finalizar la maniobra de adelantamiento. La salida requiere acelerar muy pronto.

**7 y 8: curvas muy rápidas,** la primera también se recorre totalmente a fondo, incluso con agua. La segunda es de entrada complicada en la que se puede ganar o perder mucho tiempo

**9 y 10: unos de los puntos clave de la pista.** Una vez pasado el vértice de la primera, hay que acelerar a fondo a través de la siguiente para aprovechar la corta recta que viene a continuación.

**11, 12 y 13: zona de velocidad media,** la primera exige tirarse al piano para mantener la velocidad, manteniendo el coche bien colocado y en la trazada para la 12. Las dos restantes son totalmente a fondo si se sale bien de la anterior, con la última de ellas peraltada y vital para encarar la recta más larga del trazado.

**14, 15 y 16: la primera es uno de los puntos de adelantamiento más importantes del circuito** tras la larga recta de casi 1,5 km. La 14 es una curva de primera, con una zona muy bacheada a su entrada. La última de ellas requiere coger bien su pico para la recta que llega a continuación



de movimientos que los responsables del equipo alemán dieron a sus pilotos.

Como esperanza de un paisaje distinto para Ferrari, pero también para el resto de los rivales, podemos recuperar también otros ejemplos del pasado. «Queda mucho, vimos a Brawn GP dominar las primeras seis o siete carreras, pero luego tuvieron más dificultades al final del año, así que te-

nemos los recursos, tenemos el potencial, todo está en nuestras manos, es cosa nuestra si hacemos un buen trabajo y creemos que podemos hacerlo mejor de lo que hemos visto». Lo que vale para la Scuderia, también debería valer para los demás. De momento, en Maranello el gabinete de crisis está más al rojo que nunca. Y Brawn y Jenson Button ganaron el título aquel año



WORLD SERIES RENAULT 3.5 MONZA



Gran victoria de **Carlos Sainz**

Carlos Sainz (DAMS) consiguió su primer triunfo en las World Series Renault 3.5, al dominar de principio a fin la segunda manga disputada en la cita inaugural de Monza. El madrileño olvidaba así los problemas de la víspera, cuando una avería eléctrica le impedía luchar por la victoria.

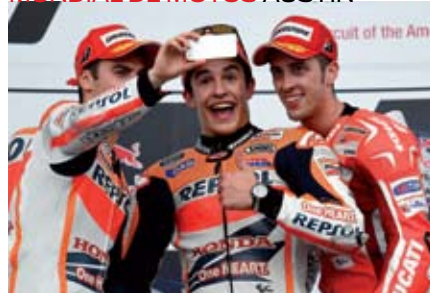
NASCAR EUROSERIES CHESTE

**Vilariño y García,** en el podio

El donostiarra Ander Vilariño, con un Chevrolet, ganó la segunda carrera de la cita inaugural del Nascar Whelen Euroseries, disputada en el circuito valenciano de Cheste ante 14.000 espectadores, mientras que el valenciano Borja García –en la foto– terminó segundo con un Ford.



MUNDIAL DE MOTOS AUSTIN



Márquez, **y también Viñales**

Marc Márquez volvió a imponerse en la segunda carrera de MotoGP del año, celebrada en Austin (Texas), completándose el podio con Dani Pedrosa y Andrea Dovizioso. En Moto2, Maverick Viñales logró su primer triunfo en la especialidad, mientras que en Moto3 ganó Jack Miller.

GT Y CLIO NAVARRA WTCC MARRAKECH

En marcha los certámenes de circuito

El Circuito de Navarra acogió el arranque del calendario nacional de la especialidad con la celebración de la Renault Clio Cup, en la que se impuso David Cebrián. El piloto de Monlau Competición salía quinto, pero en el segundo giro ya era primero, lugar que ya no abandonaría hasta la meta, por la que pasó segundo el fran-



◀◀ El argentino José María López –izquierda– y Sebastien Loeb –derecha–, en el podio de la segunda carrera, que ganó el francés.

tercer Citroën, con Yvan Muller al volante.

En la primera carrera, 'Pechito' se mantiene en cabeza, seguido por Loeb y un Muller que lograba zafarse de Chilton, de modo que completaban el primer triplete de los C-Elysée. En la segunda, con parilla invirtiendo el orden de los diez primeros tiempos de los entrenamientos, 'Seb' Loeb remontaba hasta ponerse en cabeza, con su compañero argentino en segunda posición –pasa a ser primer líder del WTCC– y Hugo Valente tercero con un Chevrolet Cruze.

'Pechito' López y Sebastien Loeb dominan en **la fiesta de Citroën**

Estreno apabullante de los C-Elysée en el Mundial de Turismos, pues el equipo francés dominó en los entrenamientos y copó los primeros puestos en las dos carreras, hasta el punto de que los pilotos de Citroën

ocuparon cinco de los seis puestos de podio. Todo empezaba el sábado, cuando el argentino José María 'Pechito' López conseguía un magnífico tiempo de 1'43"730 en el rapidísimo trazado urbano de la ciudad marroquí, con

el sorprendente Sebastien Loeb, nueve veces campeón del mundo de Rallys, metiéndose en la primera línea, al marcar un crono de 1'43"748. Por detrás, en la segunda línea, el Chevrolet Cruze de Tom Chilton y el



▲▲ Sobre estas líneas, la salida de la carrera de Resistencia, de tres horas. Arriba, los Clio Cup en acción.

cés Nicolas Milan y tercero su compatriota Marc Guillot. En cuanto al Campeonato de España de GT, la victoria fue para Kosta Kanaroglou y Olivier Campos (Mosler), seguido por Jesús Díez Villarreal y José Manuel de los Milagros (Dodge Viper).



◀◀ Junto a estas líneas, el Lada Granta 1.6t de Mikhail Kozlovskiy, sexto en la segunda carrera por delante del Cruze de Gianni Morbidelli. A la izquierda, el C-Elysée de Loeb.



## Rastreator.com

### COMPARACIÓN ONLINE, AHORRO SEGURO

Cuando hace cinco años Rastreator.com inicio su actividad en España automovilistas y motoristas comenzamos a acostumbrarnos a comparar antes de contratar o renovar el seguro con una sola, sencilla y rápida operación. Desde entonces, el comparador de seguros, que ofrece 27 servicios de comparación diferentes, ha recibido 15 millones de consultas de precio únicas y se ha convertido en el portal de referencia cuando se quiere elegir la oferta más indicada.

Son más de cinco millones de españoles los que han utilizado la plataforma para ahorrar en su póliza de automóvil, encontrar

de usuarios de toda España que han utilizado la plataforma, se ha elaborado «la comparación Online hacia el ahorro inteligente», el primer estudio publicado en el país que recoge y analiza los hábitos y actitudes de los consumidores en lo que a ahorro y comparación se refiere en seguros, telefonía e Internet y Energía.

En el caso de los seguros, destaca que uno de cada tres españoles ha dado de baja una póliza o ha dejado de contratarla por la crisis, siendo las áreas de salud, vida y viajes las más afectadas. Sin embargo, el automóvil, es la modalidad en el ramo 'No Vida' que ha sufrido la mayor caída (-4,52% de



pedir presupuesto por ese canal, algo que ya hace el 43 por ciento de los conductores. Al contrario que la mayoría, el 'asegurado 2.0' también está informado del tipo de póliza que ha contratado, de las coberturas que ofrece, de la fecha de vencimiento y de la cantidad exacta que paga.

#### DATOS Y CIFRAS

- El ahorro medio que se puede lograr con Rastreator.com es del 50 por ciento, que supone una media de 187 euros.
- Casi cuatro de cada diez compradores de un vehículo nuevo en febrero de 2014 consultaron su póliza en Rastreator.com.
- Un 75% de Rastreator.com está en manos de Admiral Group, la compañía de seguros británica especializada en la venta directa. El 25% restante es de Mapfre.
- Desde 2012 también compara productos no relacionados con seguros, como vuelos, hoteles, neumáticos... Hoy hay hasta 27 servicios de comparación.

#### Dos Ruedas

### El buen tiempo favorece el mercado

La estacionalidad del mercado de las dos ruedas ha permitido cerrar marzo con 8.482 motocicletas matriculadas, una subida del 45 por ciento respecto al año anterior, espectacular resultado, que coloca el primer trimestre un 25 por ciento por encima del de 2013, con 20.565 unidades. También las ventas de ciclomotores crecen en marzo (40,5%), que cierra con 1.089 unidades, cifra insuficiente para quitar el negativo trimestral, que presenta un descenso del 2,2%, con 2.870 unidades.

Pese a ello, José María

Riño, secretario general de Anesdor recuerda que persisten problemas que requieren solución urgente para recuperar el volumen que corresponde al tamaño del mercado español, como la edad del parque de motocicletas, que supera los 14 años (tres más que los turismos) y la excesiva carga impositiva que soportan determinados segmentos. Otro problema pendiente se solución son los carnés, caros y con escasez de oferta desde la modificación de 2008, que tampoco ha mejorado la calidad de la formación.



el coche de segunda mano más adecuado o comprar los neumáticos que más le interesan, por que Rastreator.com ha ido incorporando nuevas áreas destinadas a proporcionar al consumidor ahorros de tiempo y dinero. Porque como bien dice su directora general, Elena Betés, «hemos cambiado la forma de pensar de los usuarios, hemos apostado por el consumidor informado y el ahorro inteligente y, lo que es más importante, hemos proporcionado la herramienta necesaria para lograrlo». Lo demuestran los numerosos premios internacionales que ha recibido la web en el último año.

Además, aprovechando la excelente base de datos que configuran los más de cinco millones

2012 a 2013), tanto por el descenso de las matriculaciones como por el aumento de la antigüedad de los coches. También se pone de manifiesto que dos de cada tres conductores tomaron el pasado año alguna medida para ahorrar en su seguro, siendo el descuento de la compañía (46,9%), el cambiar de entidad (29,9%) o bajar la cobertura (23,6%) las medidas más adoptadas. Precio y calidad son los factores determinantes para dos de cada tres asegurados y el cambio de compañía no es una practica habitual entre los españoles.

Muy destacable es el nacimiento del 'asegurado 2.0', aquel que percibe el entorno online como gran ventaja y se caracteriza por



### ESTÁ EN BARCELONA Y APLICA LAS ÚLTIMAS TECNOLOGÍAS Así es el primer Ford Store de Europa

Ford ha elegido el concesionario Romacar ABS de Barcelona para crear el primer Ford Store de Europa, un nuevo concepto destinado a transformar la relación con los clientes basándose en la utilización de tecnologías de última generación que permiten configurar a medida, y en tiempo real, cualquier modelo

del catálogo de la firma del óvalo. Los Ford Store se implantarán de manera gradual en todo el continente, y el objetivo es que antes de que finalice 2014 sean ya 40 los que estén operativos en España.

Cada Ford Store está equipado con tablets, pantallas gigantes 'videowall' y un software desarrollado

específicamente, y no sólo facilita la configuración de cualquier vehículo de la gama, sino que también sirve para obtener más detalles y conseguir información extra de un modelo que el usuario haya configurado previamente a través de la herramienta 'online' de Ford, contando en todo momento con el apoyo del

equipo de profesionales del concesionario. Así, por ejemplo, el cliente podrá conocer cómo funciona cada innovador asistente de seguridad o confort observando videos demostrativos. Las instalaciones se han transformado para que el visitante disfrute de una experiencia 'premium' en un entorno más cercano y cómodo, haciendo, al igual que en los coches de la marca, un uso accesible e intuitivo de los avances tecnológicos más recientes.

#### SALÓN DEL AUTOMÓVIL DE MADRID



#### CONFIRMANDO ASISTENCIA

Casi una veintena de marcas han confirmado su presencia en el Salón del Automóvil de Madrid, que tendrá lugar en la feria de Madrid del 20 al 25 de mayo. Es una primera aproximación, puesto que ninguno de los fabricantes asentados en España ha expresado su intención de no asistir, lo que hace suponer que se ampliará el número de las que estarán presentes, bien con representación directa o a través de su red de concesionarios, una fórmula esta última que encaja con

el espíritu comercial del salón y es la opción elegida por Jaguar y Land Rover, dos de las marcas que han confirmado la asistencia. El certamen también contará una amplia presencia de entidades financieras, aseguradoras y empresas de renting, así como un amplio programa de actividades complementarias de la acción comercial. Entre esas actividades destaca el XXIII Congreso de Faconauto (concesionarios), el VII Encuentro Anual de Gestores de Flotas o las jornadas profesionales sobre Renting y carrocerías y transformados de vehículos Industriales y comerciales. A todo ello se une un amplio programa de actividades lúdicas para todas las edades, como exposición de vehículos de competición, pista de conducción deportiva, circuito infantil, tuning, boxes de pruebas de las marcas...

#### COMERCIALES

### Se mantiene el crecimiento continuado

Doce meses de crecimiento encadenan las matriculaciones de vehículos comerciales ligeros, impulsadas por el PIMA Aire, un plan que ya ha agotado sus fondos. Marzo se cerraba con 9.289 unidades (24,7% sobre marzo de 2013) y el primer trimestre del año alcanzaba las 24.682 matriculaciones (39,5%), siendo el canal de autónomos el de mayor crecimiento, con un 76,6% en el mes (2.859 vehículos) y un 66,3% en el año (7.822 unidades). Los datos de Anfac (fabricantes), Faconauto (Concesionarios) y Ganvam (vendedores) también desta-

can el crecimiento que todos los segmentos presentan en el acumulado, aunque son furgonetas y furgones, los que mayores volúmenes acaparan, los que presentan las subidas más espectaculares, con el 40,5% que suponen las 14.409 furgonetas entregadas y el 50,1%, que corresponde a los 6.221 furgones vendidos.

► El mercado de las furgonetas, el que más volumen acapara, lo encabeza Citroën, con el Berlingo como líder indiscutible desde hace 17 años.













saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

Chevrolet logo and text: Importador Chevrolet España S.A. España, Z.P. Parque Empresarial La Moraleja, 28064 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 902 30900. Garantía: 3 años o 100.000 km.

Continuation of the car price table, listing models like SPARK, Aveo, Trax, Captiva, Cruze, Malibu, Camaro, and Opel models.

MIDAS

LA ROJA EN DIRECTO

Entre los clientes que compren, al menos, dos neumáticos de Continental, la cadena de mantenimiento del automóvil sortea cuatro entradas, con noche de hotel, para el último partido que juegue en España la Selección antes de viajar al mundial de Brasil. También existe la posibilidad de conseguir una de las veinte camisetas de la selección destinadas a los que opten por neumáticos Continental.



PEUGEOT 'Set y partido' para el 208

Bautizado con el nombre del torneo de tierra batida más importante del tenis profesional (ATP), el 208 Roland Garros hace honor a ese Grand Slam con sus retrovisores y cinturones de seguridad en color tierra batida, la exclusiva tapicería en cuero, los contornos de los relojes con iluminación LED y los dos colores metalizados de la carrocería (blanco perla nacarado y negro perla nera). Son elementos de distinción de esa serie especial, que parte del acabado Allure (el

alto de gama) y se ofrece con el 1.2 VTI de 82 caballos y el 1.6 e-HDi de 92 CV, con un precio de tarifa de 15.800 y 18.000 euros, sin descuentos, PIVE o financiación.



Disfrútalo desde 13.600 euros

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table header for the second price list: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV).

Main table of car prices for the second section, including models like PICASSO, DUSTER, LOGAN, and various Renault and Dacia models.

Advertisement for 'Comparador gratuito de coches nuevos' with text: 'Más de 100.000 compradores satisfechos con su coche nuevo.' Includes social media icons and website URL www.cochesyconcesionarios.com.



saber comprar y vender **PRECIOS/NUEVOS** La lista más completa en **preciosdecoches.motor16.com**

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV S&S Lounge	20.900	4 85		
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV S&S Lounge	19.900	4,2 85		
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV Start&Stop	18.400	4,2 85		
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV Start&Stop	18.400	4,2 85		
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV Start&Stop	19.400	4 85		
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Lounge	21.400	4,5 105		
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Lounge	21.400	4,5 105		
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV Start&Stop	19.900	4,5 105		
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV Start&Stop	19.900	4,5 105		
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV Start&Stop	22.200	4 120		
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Lounge	22.200	4 120		
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Lounge	20.700	4 120		
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Lounge	19.400	4,8 105		
G 500L 0.9 Turbo TwinAir 105CV S&S Lounge	19.400	4,8 105		
G 500L 0.9 Turbo TwinAir 105CV S&S Lounge	19.400	4,8 105		
G 500L 1.4 16v 95CV	16.800	6,2 95		
G 500L 1.4 16v 95CV	16.800	6,2 95		
G 500L 1.4 16v 95CV Lounge	18.300	6,2 95		
G 500L 1.4 16v 95CV Lounge	18.300	6,2 95		
L 500L 0.9 Turbo TwinAir 80CV Gasolina/Metano	20.250	80		
L 500L 0.9 Turbo TwinAir 80CV Gasolina/Metano	20.250	80		
L 500L 1.4 T-Jet 16v 120cv GLP	19.700	8,9 120		
L 500L 1.4 T-Jet 16v 120cv GLP Lounge	21.200	8,9 120		
D 500L 1.3 16v Mjet II 85CV S&S Trekking Auto	21.200	4,2 85		
D 500L 1.3 16v Mjet II 85CV S&S Trekking	20.200	4,3 85		
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV S&S Trekking	20.200	4,3 85		
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Beats	23.600	4,7 105		
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Beats	21.700	4,7 105		
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Beats	21.700	4,7 105		
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Beats	24.400	4,2 120		
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Beats	22.500	4,2 120		
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Beats	22.500	4,2 120		
G 500L 0.9 Turbo TwinAir 105CV S&S Trekking	19.700	5,1 105		
G 500L 0.9 Turbo TwinAir 105CV S&S Trekking	19.700	5,1 105		
G 500L 1.4 16v 95CV Trekking	18.600	6,4 95		
G 500L 1.4 16v 95CV Trekking	18.600	6,4 95		
D 500L LIVING Living 1.3 16v Mjet II 85cv S&S Auto	21.400	4 85		
D 500L LIVING Living 1.3 16v Mjet II 85cv Start&Stop	20.400	4,2 85		
D 500L LIVING Living 1.6 16v Mjet II 105cv S&S	21.900	4,5 105		
D 500L LIVING Living 1.6 16v Mjet II 105cv S&S	22.700	4 120		
D BRAVO 1.6 16v Easy 105 CV Diesel Multijet	18.390	4,4 105		
D BRAVO 1.6 16v Easy 105 CV Diesel Multijet 5+	18.690	4,3 105		
D BRAVO 1.6 16v Easy 120 CV Diesel Multijet 5+	19.390	4,5 120		
D BRAVO 1.6 16v Pop 105 CV Diesel Multijet	17.690	4,4 105		
D BRAVO 1.6 16v Pop 105 CV Diesel Multijet 5+	17.990	4,3 105		
G BRAVO 1.4 16v Easy 90 CV Gasolina Fire	15.290	6,3 90		
G BRAVO 1.4 16v Easy 90 CV Gasolina Fire	15.290	6,3 90		
L BRAVO 1.4 16v Easy 90 CV Gasolina/GLP	17.890	8,3 90		
L LINEA 1.3 Diesel Multijet 95cv	17.900	4,9 95		
D FREEMONT 2.0 16v 140cv Diesel	27.250	6,4 140		
D FREEMONT Black Code 2.0 16v 170cv Diesel	33.200	6,4 170		
D FREEMONT Black Code AWD 2.0 16v 170cv Diesel aut.	36.800	7,3 170		
D FREEMONT Lounge 2.0 16v 140cv Diesel	30.700	6,4 140		
D FREEMONT Lounge 2.0 16v 170cv Diesel	32.200	6,4 170		
D FREEMONT Lounge AWD 2.0 16v 170cv Diesel auto.	35.800	7,3 170		
D FREEMONT Urban 2.0 16v 140cv Diesel	28.700	6,4 140		
D FREEMONT Urban 2.0 16v 170cv Diesel	30.200	6,4 170		
D FREEMONT Urban AWD 2.0 16v 170cv Diesel auto.	33.800	7,3 170		
<b>Ford</b> Fabricante / Importador: Ford Automóviles España, S.A. / C/Alameda, 13 28100 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 915 675 438. Garantía: Dos años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 440 puntos de asistencia en toda España. Web: www.ford.es				
G KA Black Edition 1.2 Duratec Auto-Start-Stop	10.800	4,9 69		
G KA Grand Prix III 1.2 Dur. Auto-Start-Stop	10.800	4,9 69		
G KA Titanium+ 1.2 Duratec Auto-Start-Stop	10.050	4,9 69		
G KA Urban 1.2 Duratec Auto-Start-Stop	8.550	4,9 69		
D FIESTA 1.5 TDCI 75cv Trend 3p	15.750	3,7 75		
D FIESTA 1.5 TDCI 75cv Trend 5p	16.300	3,7 75		
D FIESTA 1.6 TDCI 95cv Titanium 3p	18.550	3,6 95		
D FIESTA 1.6 TDCI 95cv Titanium X 5p	19.500	3,6 95		
D FIESTA 1.6 TDCI 95cv Trend 5p	16.800	3,6 95		
G FIESTA 1.0 EcoBoost 100cv Powersh.	18.950	4,9 100		
G FIESTA 1.0 EcoBoost 100cv Powersh. Trend 5p	17.200	4,9 100		
G FIESTA 1.0 EcoBoost 100cv Titanium 5p	17.450	4,3 100		
G FIESTA 1.0 EcoBoost 100cv Trend 3p	15.150	4,5 100		
G FIESTA 1.0 EcoBoost 100cv Trend 5p	15.700	4,3 100		
G FIESTA 1.0 EcoBoost Auto-Start-Stop 125cv Tit. X 5p	19.100	4,3 125		
G FIESTA 1.25 Duratec 60cv Trend 3p	13.800	5,2 60		
G FIESTA 1.25 Duratec 60cv Trend 5p	14.500	5,2 60		
G FIESTA 1.25 Duratec 82cv Trend 3p	14.150	5,2 82		
G FIESTA 1.25 Duratec 82cv Trend 5p	14.700	5,2 82		
L FIESTA 1.4 Autogas (GLP) 92cv Titanium 5p	19.350	7 92		
L FIESTA 1.4 Autogas (GLP) 92cv Trend 5p	17.600	7 92		
D FIESTA 1.6 EcoBoost 182cv ST 3p	22.300	5,9 182		
D FIESTA 1.6 EcoBoost 182cv ST 3p	18.000	3,6 95		
G FIESTA 1.0 EcoBoost Auto-Start-Stop 125cv Sport 3p	17.600	4,3 125		
D B-MAX 1.6 TDCI 95 Titanium	19.700	4 95		
D B-MAX 1.6 TDCI 95 Titanium X	21.050	4 95		
D B-MAX 1.6 TDCI 95 Trend	18.350	4 95		
G B-MAX 1.0 EcoBoost 100 Titanium	18.300	5,1 100		
G B-MAX 1.0 EcoBoost 100 Trend	16.950	5,1 100		
G B-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto-Start-Stop Titanium X	20.450	4,9 125		
G B-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto-Start-Stop Titanium	19.100	4,9 125		
G B-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto-Start-Stop Trend	17.750	4,9 125		
G B-MAX 1.4 Duratec 90 Ambiente	15.950	6 90		
G B-MAX 1.4 Duratec TI-VCT Powershift Titanium	19.700	6,4 105		
G B-MAX 1.4 Duratec TI-VCT Powershift Titanium X	21.050	6,4 105		
G B-MAX 1.6 Duratec TI-VCT Powershift Trend	18.350	6,4 105		
L B-MAX 1.4 Autogas (GLP) 86cv Titanium	19.963	7,6 86		
L B-MAX 1.4 Autogas (GLP) 86cv Trend	18.613	7,6 86		
D ECOSPORT 1.5 TDCI 90cv EcoSport	19.500	4,6 91		
G ECOSPORT 1.0 EcoBoost 125cv EcoSport	19.500	5,3 125		
D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Edition	20.650	4,5 115		
D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Sport	21.800	4,5 115		
D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	22.450	4,5 115		
D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Trend	20.650	4,5 115		
D FOCUS 1.6 TDCI 95cv Trend	19.650	4,5 95		
D FOCUS 2.0 TDCI 163cv Powershift Titanium	25.950	5,2 163		
D FOCUS 2.0 TDCI 163cv Titanium	24.450	4,9 163		
E FOCUS Electric	39.900	0 142		
G FOCUS 1.0 EcoBoost A-S-5 125cv Edition	19.650	5 125		
G FOCUS 1.0 EcoBoost A-S-5 125cv Titanium	21.150	5 125		
G FOCUS 1.0 EcoBoost Auto-Start-Stop 100cv Trend	18.650	4,7 100		
G FOCUS 1.0 EcoBoost Auto-Start-Stop 125cv Sport	20.500	5 125		
G FOCUS 1.0 EcoBoost Auto-Start-Stop 125cv Trend	19.650	5 125		
G FOCUS 1.6 EcoBoost A-S-5 150v Titanium	22.450	5,9 150		
G FOCUS 1.6 EcoBoost A-S-5 150v Titanium 180cv Sport	22.800	5,9 180		
G FOCUS 1.6 Ti-VCT 125cv Powershift Trend	20.950	6,3 125		
L FOCUS 1.6 Autogas (GLP) 125cv Titanium	22.813	7,6 117		
L FOCUS 1.6 Autogas (GLP) 125cv Trend	21.313	7,6 117		
G FOCUS 2.0 EcoBoost 250 ST	30.050	7,2 250		
G FOCUS 2.0 EcoBoost 250 ST Plus	32.550	7,2 250		
D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	23.200	4,5 115		
D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Trend	21.400	4,5 115		
D FOCUS 1.6 TDCI 95cv Trend	20.400	4,5 95		
G FOCUS 1.0 EcoBoost A-S-5 125cv Titanium 100cv Trend	21.900	5,1 125		
G FOCUS 1.0 EcoBoost Auto-Start-Stop 100cv Trend	19.400	4,8 100		
D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium Sportbreak	23.200	4,5 115		
D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Trend Sportbreak	21.400	4,5 115		
D FOCUS 1.6 TDCI 95cv Trend Sportbreak	20.400	4,5 95		
G FOCUS 1.0 EcoBoost A-S-5 100 Trend Sportbreak	19.400	4,8 100		
G FOCUS 1.0 EcoBoost A-S-5 125 Titanium Powershift	21.900	5,1 125		
G FOCUS 2.0 EcoBoost 250 ST Plus Sportbreak	33.500	7,2 250		
G FOCUS 2.0 EcoBoost 250 ST Sportbreak	31.000	7,2 250		
D MONDEO 1.6 TDCI A-S-5 115cv Business Edition	23.100	4,5 115		
D MONDEO 1.6 TDCI A-S-5 115cv Limited Edition	25.700	4,5 115		
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Limited Edit.	28.900	5,6 140		
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Limited Edition	27.050	4,5 140		
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Titanium	29.350	4,5 140		
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Titanium Powershift	31.200	5,6 140		
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium	30.550	4,5 163		
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium Powershift	32.400	5,6 163		
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S	33.150	5,3 163		
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powershift	35.000	5,6 163		
D MONDEO 2.2 TDCI 200cv Titanium S	35.150	6 200		
D MONDEO 2.2 TDCI 200cv Titanium S Auto	37.000	6,5 200		
G MONDEO 1.6 EcoBoost A-S-5 160cv Limited Edition	24.700	6,4 160		
G MONDEO 2.0 EcoBoost 240cv Titanium S Powershift	38.000	7,7 240		
D MONDEO 1.6 TDCI A-S-5 115cv Limited Ed. Sport.	26.450	4,5 115		
D MONDEO 2.0 TDCI 140 Titanium Powershift Sport.	31.950	5,6 140		
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium Powershift Sport.	29.650	5,6 140		
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Limited Ed. Sportbreak	27.800	4,5 140		
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Titanium Sportbreak	30.100	4,5 140		
D MONDEO 2.0 TDCI 163 Titanium Powers.	35.750	5,6 163		
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titan. S Powers. Sport.	35.750	5,6 163		
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Sportbreak	31.300	4,5 163		
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Sportbreak	31.300	4,5 163		
D MONDEO 1.6 EcoB. A-S-5 160cv Lim. Ed. Sport.	25.450	6,4 160		
G MONDEO 1.0 EcoBoost 240 Titan S Powers. Sport.	38.750	7,7 240		
D C-MAX 1.6 TDCI 115 Edition	22.250	4,5 115		
D C-MAX 1.6 TDCI 95 Trend	24.000	4,5 115		
D C-MAX 1.6 TDCI 115 Trend	22.250	4,5 115		
D C-MAX 1.6 TDCI 95 Trend	21.250	4,5 95		
D C-MAX 2.0 TDCI 140 Titanium	25.000	4,9 140		
D C-MAX 2.0 TDCI 140 Titanium Powershift	26.500	5,4 140		
D C-MAX 1.0 EcoBoost 100 Auto-Start-Stop Trend	18.750	5,1 100		
G C-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto-Start-Stop Titanium	21.500	5,1 125		
G C-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto-Start-Stop Edition	19.750	5,1 125		
G C-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto-Start-Stop Trend	19.750	5,1 125		
L C-MAX 1.4 Autogas (GLP) 110cv Titanium	23.169	8,2 117		
L C-MAX 1.4 Autogas (GLP) 110cv Trend	21.419	8,2 117		
D GRAND C-MAX 1.6 TDCI 115 Titanium	25.400	4,7 115		
D GRAND C-MAX 1.6 TDCI 115 Trend	23.650	4,7 115		
D GRAND C-MAX 2.0 TDCI 140 Titanium	26.400	5,1 140		
D GRAND C-MAX 2.0 TDCI 140 Titanium Powershift	27.900	5,7 140		
G GRAND C-MAX 1.0 EcoBoost 100 Auto-Start-Stop Trend	20.150	5,2 100		
G GRAND C-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto-Start-Stop Edition	21.150	5,2 125		
G GRAND C-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto-Start-Stop Trend	21.150	5,2 125		
G GRAND C-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto-Start-Stop Titanium	22.900	5,2 125		
D S-MAX 1.6 TDCI 115cv Auto S-S Limited Edition	28.600	5,2 115		
D S-MAX 1.6 TDCI 115cv Auto S-S Trend	27.600	5,2 115		
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Limited Edit.	31.800	6 140		
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Limited Edition	29.950	5,7 140		
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Titanium	33.550	5,7 140		
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Titanium Powershift	35.400	6 140		
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Trend	28.950	5,7 140		



Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D XF 3.0 V6 Diesel Premium Luxury Sportbrake		69.150	6,2 240	
D XF 3.0 V6 Diesel S Portfolio Sportbrake		79.750	6,2 275	
D XF 3.0 V6 Diesel S Portfolio Sportbrake		79.750	6,2 275	
D XF 3.0 V6 Diesel S Premium Luxury Sportbrake		73.350	6,2 275	
D XF 3.0 V6 Diesel S Premium Luxury Sportbrak		73.350	6,2 275	
D XJ3.0 Diesel SWB Luxury		85.438	6,1 275	
D XJ3.0 Diesel SWB Luxury		85.440	6,1 275	
D XJ3.0 Diesel SWB Portfolio		97.834	6,1 275	
D XJ3.0 Diesel SWB Portfolio		98.530	6,1 275	
D XJ3.0 Diesel SWB Premium Luxury		90.253	6,1 275	
D XJ3.0 Diesel SWB Premium Luxury		90.950	6,1 275	
G XJ3.0 L S/C SWB Luxury		94.079	9,6 340	
G XJ3.0 L S/C SWB Luxury		94.080	9,6 340	
G XJ3.0 L S/C SWB Portfolio		107.475	9,6 340	
G XJ3.0 L S/C SWB Portfolio		108.180	9,6 340	
G XJ3.0 L S/C SWB Portfolio AWD		111.975	9,6 340	
G XJ3.0 L S/C SWB Portfolio AWD		112.680	9,6 340	
G XJ3.0 L S/C SWB Premium Luxury		99.192	9,6 340	
G XJ3.0 L S/C SWB Premium Luxury		99.890	9,6 340	
G XJ3.0 L S/C SWB Premium Luxury AWD		104.612	9,6 340	
G XJ3.0 L S/C SWB Premium Luxury AWD		105.310	9,6 340	
G XJ5.0 L S/C XJR SWB Ult		161.150	11,6 550	
G XJ5.0 L S/C XJR SWB Ult		161.150	11,6 550	
G XJ5.0 L S/C SWB Supersport		160.446	11,6 510	
D XJ3.0 Diesel LWB Portfolio		106.749	6,3 275	
D XJ3.0 Diesel LWB Portfolio		107.450	6,3 275	
D XJ3.0 Diesel LWB Premium Luxury		98.254	6,3 275	
D XJ3.0 Diesel LWB Premium Luxury		98.950	6,3 275	
D XJ3.0 Diesel LWB Ultimate		156.760	6,3 275	
G XJ3.0 L S/C LWB Portfolio (JT5)		112.588	9,6 340	
G XJ3.0 L S/C LWB Portfolio (JT5)		113.290	9,6 340	
G XJ3.0 L S/C LWB Portfolio AWD		117.190	9,6 340	
G XJ3.0 L S/C LWB Portfolio AWD		117.890	9,6 340	
G XJ3.0 L S/C LWB Premium Luxury (JT3)		103.794	9,6 340	
G XJ3.0 L S/C LWB Premium Luxury (JT3)		104.490	9,6 340	
G XJ3.0 L S/C LWB Premium Luxury AWD		109.214	9,6 340	
G XJ3.0 L S/C LWB Premium Luxury AWD		109.910	9,6 340	
G XJ3.0 L S/C LWB Ultimate AWD		173.588	9,6 340	
G XJ5.0 L S/C LWB Supersport		165.558	11,6 510	
G XJ5.0 L S/C LWB Ultimate		200.838	11,6 510	
G F-TYPE SV6 3.0 S/C Convertible		97.500	9,1 380	
G F-TYPE SV6 3.0 S/C Convertible		98.270	9,1 380	
G F-TYPE SV8 5.0 S/C Convertible		114.600	11,1 495	
G F-TYPE SV8 5.0 S/C Convertible		115.370	11,1 495	
G F-TYPE V6 3.0 S/C Convertible		84.400	9 340	
G F-TYPE V6 3.0 S/C Convertible		85.170	9 340	
G F-TYPE V8 5.0 S/C Coupé		119.070	11,1 550	
G F-TYPE V8 5.0 S/C Coupé		90.320	9,1 380	
G F-TYPE V6 3.0 S/C Coupé		77.220	8,8 340	
G XK 5.0 V8 Portfolio Convertible		125.064	11,2 385	
G XK 5.0 V8 Portfolio Convertible		125.100	11,2 385	
G XK 5.0 V8 Convertible		115.810	11,2 385	
G XK 5.0 V8 Convertible		115.900	11,2 385	
G XKR 5.0 V8 Convertible		132.735	12,3 510	
G XKR 5.0 V8 Convertible		136.700	12,3 510	
G XKR 5.0 V8 Convertible		158.656	12,3 550	
G XKR 5.0 V8 Convertible		158.700	12,3 550	
G XK 5.0 V8 Portfolio Coupe		115.600	11,2 385	
G XK 5.0 V8 Portfolio Coupe		115.605	11,2 385	
G XK 5.0 V8 Coupé		106.350	11,2 385	
G XK 5.0 V8 Coupé		106.400	11,2 385	
G XKR 5.0 V8 Coupé		127.275	12,3 510	
G XKR 5.0 V8 Coupé		149.197	12,3 550	
G XKR 5.0 V8 Coupé		149.200	12,3 550	

**Lancia**  
 Importador: Lancia España, Calle de Barroca, 10, 28004 Madrid, Teléfono: 91 865 700. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 76 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.lancia.es](http://www.lancia.es)

**Kia**  
 Importador: Kia Motor Iberia S.A.U. / Avda. Sagua, 6, 28008 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 91 786 466. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 12 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.kia.es](http://www.kia.es)

**Kia**  
 Importador: Kia Motor Iberia S.A.U. / Avda. Sagua, 6, 28008 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 91 786 466. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 12 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.kia.es](http://www.kia.es)

**Land Rover**  
 Importador: Land Rover España, S.L. Paseo de la Castellana, 101, 28046 Madrid. Teléfono: 91 886 100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 17 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.landrover.es](http://www.landrover.es)

**Land Rover**  
 Importador: Land Rover España, S.L. Paseo de la Castellana, 101, 28046 Madrid. Teléfono: 91 886 100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 17 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.landrover.es](http://www.landrover.es)

**Land Rover**  
 Importador: Land Rover España, S.L. Paseo de la Castellana, 101, 28046 Madrid. Teléfono: 91 886 100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 17 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.landrover.es](http://www.landrover.es)

**Land Rover**  
 Importador: Land Rover España, S.L. Paseo de la Castellana, 101, 28046 Madrid. Teléfono: 91 886 100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 17 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.landrover.es](http://www.landrover.es)

**Land Rover**  
 Importador: Land Rover España, S.L. Paseo de la Castellana, 101, 28046 Madrid. Teléfono: 91 886 100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 17 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.landrover.es](http://www.landrover.es)

**Land Rover**  
 Importador: Land Rover España, S.L. Paseo de la Castellana, 101, 28046 Madrid. Teléfono: 91 886 100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 17 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.landrover.es](http://www.landrover.es)

**Lada**  
 Importador: Lada España, S.A. / Avda. Leganés, 196, 191, 28002 Madrid. Teléfono: 91 740 100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 12 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.lada-voz.com](http://www.lada-voz.com)

**Lamborghini**  
 Importador: Lamborghini Motor Vehículos, S.L. / Calle 9, 28224 Pozuelo de la Mancha (Madrid). Teléfono: 91 740 100. Red de postventa: 1 punto de asistencia en toda España. Web: [www.lamborghini.es](http://www.lamborghini.es)

**Lancia**  
 Importador: Lancia España, Calle de Barroca, 10, 28004 Madrid, Teléfono: 91 865 700. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 76 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.lancia.es](http://www.lancia.es)

**Kia**  
 Importador: Kia Motor Iberia S.A.U. / Avda. Sagua, 6, 28008 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 91 786 466. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 12 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.kia.es](http://www.kia.es)

**Kia**  
 Importador: Kia Motor Iberia S.A.U. / Avda. Sagua, 6, 28008 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 91 786 466. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 12 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.kia.es](http://www.kia.es)

**Land Rover**  
 Importador: Land Rover España, S.L. Paseo de la Castellana, 101, 28046 Madrid. Teléfono: 91 886 100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 17 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.landrover.es](http://www.landrover.es)

**Land Rover**  
 Importador: Land Rover España, S.L. Paseo de la Castellana, 101, 28046 Madrid. Teléfono: 91 886 100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 17 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.landrover.es](http://www.landrover.es)

**Land Rover**  
 Importador: Land Rover España, S.L. Paseo de la Castellana, 101, 28046 Madrid. Teléfono: 91 886 100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 17 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.landrover.es](http://www.landrover.es)

**Land Rover**  
 Importador: Land Rover España, S.L. Paseo de la Castellana, 101, 28046 Madrid. Teléfono: 91 886 100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 17 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.landrover.es](http://www.landrover.es)

**Land Rover**  
 Importador: Land Rover España, S.L. Paseo de la Castellana, 101, 28046 Madrid. Teléfono: 91 886 100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 17 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.landrover.es](http://www.landrover.es)

**Land Rover**  
 Importador: Land Rover España, S.L. Paseo de la Castellana, 101, 28046 Madrid. Teléfono: 91 886 100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 17 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.landrover.es](http://www.landrover.es)

**Lada**  
 Importador: Lada España, S.A. / Avda. Leganés, 196, 191, 28002 Madrid. Teléfono: 91 740 100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 12 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.lada-voz.com](http://www.lada-voz.com)

**Lamborghini**  
 Importador: Lamborghini Motor Vehículos, S.L. / Calle 9, 28224 Pozuelo de la Mancha (Madrid). Teléfono: 91 740 100. Red de postventa: 1 punto de asistencia en toda España. Web: [www.lamborghini.es](http://www.lamborghini.es)

**Lancia**  
 Importador: Lancia España, Calle de Barroca, 10, 28004 Madrid, Teléfono: 91 865 700. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 76 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.lancia.es](http://www.lancia.es)

**Kia**  
 Importador: Kia Motor Iberia S.A.U. / Avda. Sagua, 6, 28008 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 91 786 466. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 12 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.kia.es](http://www.kia.es)

**Kia**  
 Importador: Kia Motor Iberia S.A.U. / Avda. Sagua, 6, 28008 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 91 786 466. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 12 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.kia.es](http://www.kia.es)

**Land Rover**  
 Importador: Land Rover España, S.L. Paseo de la Castellana, 101, 28046 Madrid. Teléfono: 91 886 100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 17 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.landrover.es](http://www.landrover.es)

**Land Rover**  
 Importador: Land Rover España, S.L. Paseo de la Castellana, 101, 28046 Madrid. Teléfono: 91 886 100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 17 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.landrover.es](http://www.landrover.es)

**Land Rover**  
 Importador: Land Rover España, S.L. Paseo de la Castellana, 101, 28046 Madrid. Teléfono: 91 886 100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 17 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.landrover.es](http://www.landrover.es)

**Land Rover**  
 Importador: Land Rover España, S.L. Paseo de la Castellana, 101, 28046 Madrid. Teléfono: 91 886 100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 17 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.landrover.es](http://www.landrover.es)

**Land Rover**  
 Importador: Land Rover España, S.L. Paseo de la Castellana, 101, 28046 Madrid. Teléfono: 91 886 100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 17 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.landrover.es](http://www.landrover.es)

**Land Rover**  
 Importador: Land Rover España, S.L. Paseo de la Castellana, 101, 28046 Madrid. Teléfono: 91 886 100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 17 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.landrover.es](http://www.landrover.es)

**Lada**  
 Importador: Lada España, S.A. / Avda. Leganés, 196, 191, 28002 Madrid. Teléfono: 91 740 100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 12 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.lada-voz.com](http://www.lada-voz.com)

**Lamborghini**  
 Importador: Lamborghini Motor Vehículos, S.L. / Calle 9, 28224 Pozuelo de la Mancha (Madrid). Teléfono: 91 740 100. Red de postventa: 1 punto de asistencia en toda España. Web: [www.lamborghini.es](http://www.lamborghini.es)

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Prestige Auto		40.740	6,5 150	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Prestige Auto		51.990	6,4 150	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure		37.810	5,7 150	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Tech		37.920	4,9 150	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Auto		40.380	5,8 150	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Auto		41.760	6,4 150	
G RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic		53.020	8,7 240	
G RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic		54.040	8,7 240	
G RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic		54.070	7,8 240	
G RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic		53.940	8,7 240	
G RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic		54.990	8,7 240	
G RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure Tech		44.759	7,8 240	
G RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure Tech		46.830	8,7 240	
G RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure Tech		47.880	7,8 240	
G RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 292cv Autobiography		95.800	7,5 292	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 292cv Autobiography Dynamic		98.000	7,5 292	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 292cv HSE		83.100	7,5 292	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 292cv HSE Dynamic		85.900	7,5 292	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 292cv SE		76.900	7,5 292	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 TDV6 258cv SE		79.000	7,3 258	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 TDV6 258cv SE		66.000	7,3 258	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 TDV6 258cv SE		71.700	7,3 258	
D RANGE ROVER SPORT 4.4 SDV8 339cv Autobiography		107.400	8,7 339	
D RANGE ROVER SPORT 4.4 SDV8 339cv Autobiography Dynamic		109.500	8,7 339	
D RANGE ROVER SPORT 4.4 SDV8 339cv HSE		94.300	8,7 339	
D RANGE ROVER SPORT 4.4 SDV8 339cv HSE Dynamic		97.000	8,7 339	
E RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 HEV 340cv Autobiography		106.000	6,4 340	
E RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 HEV 340cv Autobiography Dynamic		108.600	6,4 340	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 HEV 340cv Autobiography Dynamic		25.900	4,8 150	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 HEV 340cv Dynamic		26.300	4,8 150	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 HEV 340cv HSE		26.600	4,1 150	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 HEV 340cv HSE		30.100	4,1 150	
D RANGE ROVER SPORT 5.0 V8 SC 510cv Autobiography		113.700	12,8 510	
D RANGE ROVER SPORT 5.0 V8 SC 510cv Autobiography Dynamic		101.300	12,8 510	
D RANGE ROVER SPORT 5.0 V8 SC 510cv HSE Dynamic		100.900	7,5 258	
D RANGE ROVER SPORT 5.0 V8 SC 510cv HSE Dynamic		111.900	7,5 258	
D RANGE ROVER SPORT 4.4 SDV8 (340CV) Autobiography		141.000	8,7 340	
D RANGE ROVER SPORT 4.4 SDV8 (340CV) Autobiography		125.600	8,7 340	
D RANGE ROVER SPORT 4.4 SDV8 (340CV) Autobiography		142.100	6,4 340	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic		49.580	5,7 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic		49.690	5,7 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic		51.230	6,5 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic		53.120	6,5 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic		54.140	6,4 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic		49.580	5,7 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic		49.690	5,7 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic		52.150	6 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic		54.040		



Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D C200 CDI Avantgarde Estate	G E 200	40.847	4,7 170	45.300 6,1 184
D C200 CDI Elegance Estate	G E 200 Avantgarde	40.847	4,7 170	47.956 6,1 184
D C200 CDI Sport	G E 200 Avantgarde Plus	38.625	4,7 170	51.853 5,9 184
D C200 CDI Sport Estate	G E 200 Elegance	45.239	4,7 170	47.562 6,1 184
D C300 CDI 4MATIC Avantgarde Estate	G E 250	56.250	7,2 231	50.425 5,8 211
D C300 CDI 4MATIC Elegance Estate	G E 250 Avantgarde	56.250	7,2 231	53.081 5,8 211
D C300 CDI 4MATIC Sport Estate	G E 250 Avantgarde Plus	60.996	7,2 231	53.951 5,8 211
D C350 CDI Avantgarde Estate	G E 300 Elegance	52.550	6,2 265	52.687 5,8 211
D C350 CDI Elegance Estate	G E 300	52.550	6,2 265	55.400 6,9 252
D C350 CDI Sport Estate	G E 300 4MATIC	57.115	6,2 265	61.675 7,4 252
G C180 Avantgarde Estate	G E 300 4MATIC Avantgarde	38.085	5,9 156	64.436 7,4 252
G C180 Elegance Estate	G E 300 4MATIC Avantgarde Plus	38.085	5,9 156	65.341 7,4 252
G C180 Estate	G E 300 4MATIC Elegance	35.600	5,9 156	64.027 7,4 252
G C180 Sport Estate	G E 300 Avantgarde	42.650	5,9 156	60.364 7, 252
G C200 Avantgarde Estate	G E 300 Avantgarde Plus	42.776	6,8 184	61.269 7, 252
G C200 Elegance Estate	G E 300 Elegance	42.776	6,8 184	59.955 7, 252
G C200 Estate	G E 300	40.375	6,8 184	59.900 6,9 306
G C200 Sport Estate	G E 350 4MATIC	47.522	6,8 184	64.825 6,9 306
G C250 Avantgarde Estate	G E 350 4MATIC Avantgarde	46.109	6,9 204	67.586 7,4 306
G C250 Elegance Estate	G E 350 4MATIC Avantgarde Plus	46.109	6,9 204	68.491 7,4 306
G C250 Estate	G E 350 4MATIC Elegance	43.800	6,9 204	67.177 7,4 306
G C250 Sport Estate	G E 350 Avantgarde	50.673	6,9 204	65.043 7, 306
G C350 Avantgarde Estate	G E 350 Avantgarde Plus	53.950	7,1 306	65.948 7, 306
G C350 Elegance Estate	G E 350 Elegance	53.950	7,1 306	64.634 7, 306
G C350 Sport Estate	G E 400 4MATIC Avantgarde	58.696	7,1 306	70.300 8,1 333
D C220 BlueTEC	G E 400 4MATIC Elegance	39.450	4 170	70.300 8,1 333
D C220 BlueTEC AMG Line	G E 400 Avantgarde	44.321	4 170	67.400 7,5 333
D C220 BlueTEC Avantgarde	G E 400 Elegance	41.859	4 170	67.400 7,5 333
D C220 BlueTEC Exclusive	G E 500 4MATIC Avantgarde	42.325	4 170	88.000 9,4 408
D C220 BlueTEC Sportive	G E 500 4MATIC Elegance	43.685	4 170	88.000 9,4 408
D C220 BlueTEC Sportive AMG	G E 500 Avantgarde	45.162	4 170	84.400 8,9 408
D C220 BlueTEC Sportive Exclusive	G E 500 Elegance	43.685	4 170	84.400 8,9 408
G C180	L E 200 Natural Gas Drive	34.950	5,5 156	51.450 5,5 156
G C180 AMG Line	L E 200 Natural Gas Drive Avantgarde	41.385	5,4 156	54.006 4,3 156
G C180 Avantgarde	L E 200 Natural Gas Drive Avantgarde Plus	37.359	5,5 156	57.755 4,3 156
G C180 Exclusive	L E 200 Natural Gas Drive Elegance	37.825	5,5 156	53.627 4,3 156
G C200	G E 63 AMG	39.850	5,3 184	121.200 9,8 558
G C200 AMG Line	G E 63 AMG 4MATIC	44.913	5,3 184	126.000 10,3 558
G C200 Avantgarde	G E 63 AMG S	42.354	5,3 184	139.000 10,3 585
G C200 Exclusive	G E 63 AMG 4MATIC Estate	42.838	5,3 184	129.000 10,5 558
G C300	D E 200 CDI Avantgarde Estate	83.450	12 457	49.456 5,2 136
G C300 AMG Coupé	D E 200 CDI Elegance Estate	98.009	12 507	49.062 5,2 136
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 200 CDI Estate	98.009	12 507	46.800 5,2 136
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 220 CDI Avantgarde Estate	87.224	12 457	51.681 5 170
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 220 CDI Elegance Estate	97.584	12 507	51.287 5 170
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 220 CDI Estate	83.025	12 457	49.025 5 170
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 250 CDI 4MATIC Avantgarde Estate	81.138	12 457	63.256 5,8 204
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 250 CDI 4MATIC Elegance Estate	81.150	12 457	62.862 5,8 204
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 250 CDI 4MATIC Estate	95.709	12 507	60.600 5,8 204
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 250 CDI Avantgarde Estate	85.263	12 457	55.806 5,2 204
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 250 CDI Elegance Estate	83.450	12 457	55.412 5,2 204
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 250 CDI Estate	53.050	4,9 204	53.150 5,2 204
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 300 BlueTEC Avantgarde Estate	58.000	4,9 204	62.056 6,2 231
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 300 BlueTEC Elegance Estate	64.825	5,6 252	61.662 6,2 231
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 300 BlueTEC Estate	64.825	5,6 252	59.400 6,2 231
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 350 BlueTEC 4MATIC Avantgarde Estate	66.850	7,2 306	70.861 6,4 252
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 350 BlueTEC 4MATIC Elegance Estate	70.950	7,6 333	70.652 6,4 252
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 350 BlueTEC 4MATIC Estate	91.425	8,1 408	68.100 6,4 252
G C300 AMG Coupé Coupé	D Coupé E 220 CDI	46.625	4,7 204	65.106 5,7 252
G C300 AMG Coupé Coupé	D Coupé E 250 CDI	52.575	4,8 204	64.712 5,7 252
G C300 AMG Coupé Coupé	D Coupé E 300 BlueTEC	60.300	5,4 252	62.450 5,7 252
G C300 AMG Coupé Coupé	D Coupé E 350	44.100	6,1 184	60.281 4,4 231
G C300 AMG Coupé Coupé	E E 300 BlueTEC HYBRID Avantgarde Estate	53.925	5,7 211	59.902 4,4 231
G C300 AMG Coupé Coupé	E E 300 BlueTEC HYBRID Estate	61.450	6,9 252	57.725 4,4 231
G C300 AMG Coupé Coupé	E E 300 Avantgarde Estate	64.750	6,9 306	49.706 6,4 184
G C300 AMG Coupé Coupé	G E 200 Elegance Estate	68.075	8,3 306	49.312 6,4 184
G C300 AMG Coupé Coupé	G E 400	68.245	7,4 333	47.050 6,4 184
G C300 AMG Coupé Coupé	G E 500	87.300	8,9 408	55.431 6,1 211
G C300 AMG Coupé Coupé	G E 250 Elegance Estate	76.700	8,5 333	55.037 6,1 211
G C300 AMG Coupé Coupé	G E 400 4MATIC Avantgarde Estate	76.700	8,5 333	52.775 6,1 211
G C300 AMG Coupé Coupé	G E 400 Avantgarde Estate	69.800	7,9 333	66.561 7,8 252
G C300 AMG Coupé Coupé	G E 400 Elegance Estate	69.800	7,9 333	66.152 7,8 252
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 200 CDI	42.500	4,8 136	63.800 7,8 252
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 200 CDI Avantgarde	45.156	4,8 136	62.681 7,1 252
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 200 CDI Avantgarde Plus	49.053	5 136	62.452 7,1 252
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 200 CDI Elegance	44.762	4,8 136	60.100 7,1 252
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 220 BlueTEC BE Edition Avantgarde	49.956	4,6 170	69.511 7,8 306
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 220 BlueTEC BE Edition Avantgarde Plus	50.793	4,5 170	69.102 7,8 306
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 220 BlueTEC BE Edition Elegance	49.577	4,6 170	66.750 7,8 306
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 220 BlueTEC BlueEFFICIENCY Edition	47.400	4,6 170	67.336 7,1 306
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 220 CDI	45.350	4,7 170	66.927 7,1 306
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 220 CDI Avantgarde	48.006	4,7 170	64.575 7,1 306
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 220 CDI Avantgarde Plus	51.903	4,8 170	69.000 9,5 408
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 220 CDI BE Edition Avantgarde	46.193	4,7 170	90.000 9,5 408
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 220 CDI BE Edition Avantgarde Plus	49.942	4,6 170	86.850 9,3 408
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 220 CDI BE Edition Elegance	45.814	4,7 170	86.850 9,3 408
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 220 CDI BlueEFFICIENCY Edition	43.637	4,5 170	142.000 10,5 585
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 220 CDI Elegance	47.612	4,7 170	66.700 5,1 204
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 250 CDI	51.550	4,8 204	71.300 5,5 252
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 250 CDI 4MATIC	57.600	5,4 204	77.225 6,1 252
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 250 CDI 4MATIC Avantgarde	60.256	5,4 204	72.500 6, 265
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 250 CDI 4MATIC Avantgarde Plus	61.126	5,4 204	75.700 6,7 265
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 250 CDI 4MATIC Elegance	59.862	5,4 204	75.050 6,8 306
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 250 CDI Avantgarde	54.206	5,4 204	94.400 9 408
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 250 CDI Avantgarde Plus	58.103	4,9 204	97.400 9,6 408
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 250 CDI Elegance	53.812	4,8 204	68.825 5,3 204
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 300 BlueTEC	56.650	5,5 231	77.550 6, 265
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 300 BlueTEC Avantgarde	59.306	5,5 231	74.675 6 265
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 300 BlueTEC Avantgarde Plus	60.176	5,5 231	77.175 6,9 306
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 300 BlueTEC Elegance	58.912	5,5 231	98.950 9,8 408
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 350 BlueTEC	59.550	5,5 252	95.925 9,2 408
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 350 BlueTEC 4MATIC	62.200	6,4 252	138.400 9,9 557
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 350 BlueTEC 4MATIC Avantgarde	64.856	6,4 252	143.000 10,4 557
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 350 BlueTEC 4MATIC Avantgarde Plus	65.676	6,4 252	156.000 10,4 585
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 350 BlueTEC 4MATIC Elegance	64.462	6,4 252	145.400 10,6 557
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 350 BlueTEC 4MATIC Avantgarde	62.206	5,5 252	158.500 10,6 585
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 350 BlueTEC 4MATIC Avantgarde Plus	63.076	5,5 252	139.650 10,5 557
G C300 AMG Coupé Coupé	D E 350 BlueTEC 4MATIC Elegance	61.812	5,5 252	92.900 10,1 557
G C300 AMG Coupé Coupé	E E 300 BlueTEC HYBRID	54.775	4,1 231	97.400 5,9 258
G C300 AMG Coupé Coupé	E E 300 BlueTEC HYBRID Avantgarde	57.331	4,1 231	90.360 0 231
G C300 AMG Coupé Coupé	E E 300 BlueTEC HYBRID Avantgarde Plus	58.168	4,1 231	99.900 0 231
G C300 AMG Coupé Coupé	E E 300 BlueTEC HYBRID Elegance	56.952	4,1 231	122.900 0,6 455

**Mini**  
 Importador: BMW Bienes S.A. Avda de Europa, 18, 28050 Madrid.  
 Teléfono: 902 337 900. Garantía: Dos años o 100.000 kilómetros.  
 Red de postventa: 30 puntos de asistencia en toda España.  
 Web: www.mini.es

D MINI Cooper D	21.400	3,8 112
D MINI Cooper D Auto	23.867	5,1 111
D MINI Cooper F	20.900	7,1 112
D MINI Cooper SD	25.950	4,3 143
D MINI Cooper SD Auto	28.596	5,3 143
D MINI Cooper SD Flur	24.500	7,1 143
D MINI One D	18.200	3,8 90
D MINI One Flur D	18.900	7,1 90
D MINI Cooper	20.350	7,1 122
D MINI Cooper Auto	21.977	7,1 122
D MINI Cooper Flur	19.900	7,1 122
D MINI One	17.350	7,1 98
D MINI One 75 CV	15.950	5,4 75
D MINI One Flur	18.977	7,1 98
D MINI One Auto	17.900	7,1 98
D MINI One Flur 75 CV	16.500	7,1 75
D MINI One Minimalist Line 75 CV	15.350	5,1 75
D MINI COOPER D CABRIO	26.050	4 112
D MINI COOPER D CABRIO automático	28.700	5,3 111
D MINI COOPER SD CABRIO	30.550	4,5 143
D MINI COOPER SD CABRIO automático	33.777	5,4 143
D MINI COOPER CABRIO	25.300	6,6 122
D MINI COOPER CABRIO automático	26.927	6,6 122
D MINI ONE CABRIO	23.077	6,6 98
D MINI ONE CABRIO automático	24.656	6,6 98
D MINI COOPER ROADSTER	24.350	6,6 122
D MINI COOPER ROADSTER automático	25.977	6,6 122
D MINI COOPER COUPE	22.150	6,4 122
D MINI COOPER COUPE automático	23.777	6,4 122
D MINI Cooper S	25.950	7,1 184
D MINI Cooper S Auto	27.577	7,1 184
D MINI Cooper S Flur	24.500	7,1 184
D MINI COOPER S CABRIO	30.550	6,6 184
D MINI COOPER S CABRIO automático	32.177	6,6 184
D MINI JOHN COOPER WORKS automático	38.812	7,3 211
D MINI JOHN COOPER WORKS CABRIO	35.700	6,8 211
D MINI COOPER SD ROADSTER	29.550	6,6 143
D MINI COOPER SD ROADSTER automático	32.337	5,4 143
D MINI COOPER S ROADSTER	29.550	6,6 184
D MINI COOPER S ROADSTER automático	31.177	6,6 184
D MINI COOPER SD COUPE	27.800	6,4 143
D MINI COOPER SD COUPE automático	30.519	5,3 143
D MINI COOPER S COUPE	29.800	6,4 184
D MINI COOPER S COUPE automático	32.477	6,4 184
D MINI John Cooper Works	31.700	7,1 211
D MINI John Cooper Works Auto	34.652	7,1 211
D MINI JOHN COOPER WORKS ROADSTER	34.750	7,3 211
D MINI JOHN COOPER WORKS ROADSTER automático	37.824	7,3 211
D MINI JOHN COOPER WORKS COUPE	33.450	7,1 211
D MINI JOHN COOPER WORKS COUPE automático	36.472	7,1 211
D MINI COOPER D	22.100	3,8 116
D MINI COOPER D automático	23.800	3,7 116
D MINI ONE D	19.550	3,5 95
D MINI COOPER	20.550	4,8 136
D MINI COOPER automático	22.250	4,7 136
D MINI ONE	17.950	4,7 136
D MINI ONE automático	19.650	4,8 102
D MINI COOPER S	25.950	5,4 192
D MINI COOPER S automático	27.700	5,2 192
D MINI COOPER S CLUBMAN	22.750	3,9 136
D MINI COOPER S CLUBMAN automático	25.270	5,2 111
D MINI COOPER SD CLUBMAN	27.150	6,4 143
D MINI COOPER SD CLUBMAN automático	29.843	5,3 143
D MINI ONE CLUBMAN	19.350	3,9 90
D MINI COOPER CLUBMAN	21.800	6,5 122
D MINI COOPER CLUBMAN automático	23	











**saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS** La lista más completa en **preciosdecoches.motor16.com**

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D	POLO 1.6 TDI 90cv Advance	17.450	4,2 90	
D	POLO 1.6 TDI 90cv Advance	18.085	4,2 90	
D	POLO 1.6 TDI 90cv DSG Advance	19.240	4,3 90	
D	POLO 1.6 TDI 90cv DSG Advance	19.875	4,3 90	
D	POLO 1.6 TDI 90cv DSG Sport by R-Line	20.630	4,3 90	
D	POLO 1.6 TDI 90cv DSG Sport by R-Line	21.265	4,3 90	
D	POLO 1.6 TDI 90cv Sport by R-Line	19.140	4,2 90	
D	POLO 1.6 TDI 90cv Sport by R-Line	19.775	4,2 90	
G	POLO 1.2 60cv Advance Tech&Sound	13.600	5,5 60	
G	POLO 1.2 60cv Advance Tech&Sound	14.260	5,5 60	
G	POLO 1.2 70cv Advance BlueMotion Technology	14.590	5,2 70	
G	POLO 1.2 70cv Advance BlueMotion Technology	15.225	5,2 70	
G	POLO 1.4 TSI 140cv BlueGT ACT	19.950	4,6 140	
G	POLO 1.4 TSI 140cv BlueGT ACT	20.585	4,6 140	
G	POLO 1.4 TSI 140cv BlueGT ACT DSG	21.510	4,5 140	
G	POLO 1.4 TSI 140cv BlueGT ACT DSG	22.145	4,5 140	
D	POLO Advance 1.4 TDI 75cv BMT	17.180	3,4 75	
D	POLO Advance 1.4 TDI 75cv BMT	17.730	3,4 75	
D	POLO Advance 1.4 TDI 90cv BMT	17.570	3,4 90	
D	POLO Advance 1.4 TDI 90cv BMT	18.120	3,4 90	
D	POLO Advance 1.4 TDI 90cv BMT DSG	19.070	3,4 90	
D	POLO Advance 1.4 TDI 90cv BMT DSG	19.620	3,4 90	
D	POLO Edition 1.4 TDI 75cv BMT	15.720	3,4 75	
D	POLO Edition 1.4 TDI 75cv BMT	16.270	3,4 75	
D	POLO Sport 1.4 TDI 90cv BMT	18.720	3,4 90	
D	POLO Sport 1.4 TDI 90cv BMT	19.270	3,4 90	
D	POLO Sport 1.4 TDI 90cv BMT DSG	20.220	3,4 90	
D	POLO Sport 1.4 TDI 90cv BMT DSG	20.770	3,4 90	
G	POLO Advance 1.0 75cv BMT	15.090	4,8 75	
G	POLO Advance 1.0 75cv BMT	15.640	4,8 75	
G	POLO Advance 1.2 TSI 90cv BMT	15.950	4,7 90	
G	POLO Advance 1.2 TSI 90cv BMT	16.500	4,7 90	
G	POLO Advance 1.2 TSI 90cv BMT DSG	17.450	4,7 90	
G	POLO Advance 1.2 TSI 90cv BMT DSG	18.000	4,7 90	
G	POLO Edition 1.0 60cv BMT	12.980	4,7 60	
G	POLO Edition 1.0 60cv BMT	13.530	4,7 60	
G	POLO Edition 1.0 75cv BMT	13.620	4,8 75	
G	POLO Edition 1.0 75cv BMT	14.170	4,8 75	
G	POLO Sport 1.2 TSI 110cv BMT	17.620	4,9 110	
G	POLO Sport 1.2 TSI 110cv BMT	18.170	4,9 110	
G	POLO Sport 1.2 TSI 110cv BMT DSG	19.120	4,7 110	
G	POLO Sport 1.2 TSI 110cv BMT DSG	19.670	4,7 110	
G	POLO Sport 1.2 TSI 90cv BMT	17.100	4,7 90	
G	POLO Sport 1.2 TSI 90cv BMT	17.650	4,7 90	
G	POLO Sport 1.2 TSI 90cv BMT DSG	18.600	4,7 90	
G	POLO Sport 1.2 TSI 90cv BMT DSG	19.150	4,7 90	
G	POLO 1.4 TSI 180cv DSG GTI	25.840	5,9 180	
G	POLO 1.4 TSI 180cv DSG GTI	26.500	5,9 180	
G	POLO 2.0 TSI 220cv R WRC	34.860	7,5 220	
D	BEETLE 1.6 TDI 105cv Beetlemania	21.970	4,5 105	
D	BEETLE 1.6 TDI 105cv Design	24.310	4,5 105	
D	BEETLE 2.0 TDI 140cv Design	26.740	4,9 140	
D	BEETLE 2.0 TDI 140cv DSG Design	28.160	5,4 140	
D	BEETLE 2.0 TDI 140cv DSG R-Line	30.400	5,4 140	
D	BEETLE 2.0 TDI 140cv Sport	26.980	4,9 140	
G	BEETLE 1.2 TSI 105cv Beetlemania	20.170	5,9 105	
G	BEETLE 1.2 TSI 105cv Design	22.600	5,9 105	
G	BEETLE 1.4 TSI 160cv Design	25.770	6,6 160	
G	BEETLE 1.4 TSI 160cv DSG Design	27.620	6,2 160	
G	BEETLE 1.4 TSI 160cv DSG R-Line	29.560	6,2 160	
G	BEETLE 1.4 TSI 160cv DSG Sport	27.850	6,2 160	
G	BEETLE 1.4 TSI 160cv R-Line	27.120	6,6 160	
G	BEETLE 1.4 TSI 160cv R-Line	26.010	6,6 160	
G	BEETLE 2.0 TSI 210cv DSG R-Line	32.560	7,6 210	
G	BEETLE 2.0 TSI 210cv DSG Sport	30.790	7,6 210	
G	BEETLE 2.0 TSI 210cv R-Line	30.650	7,3 210	
G	BEETLE 2.0 TSI 210cv Sport	28.180	7,3 210	
D	BEETLE Cabrio 1.6 TDI 105cv Beetlemania	27.670	4,7 105	
D	BEETLE Cabrio 1.6 TDI 105cv Design	29.480	4,7 105	
D	BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv Design	30.800	5,1 140	
D	BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv DSG Design	32.670	5,6 140	
D	BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv DSG R-Line	34.600	5,6 140	
D	BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv DSG Sport	32.890	5,6 140	
D	BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv R-Line	32.720	5,1 140	
D	BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv Sport	31.020	5,1 140	
G	BEETLE Cabrio 1.2 TSI 105cv Beetlemania	24.500	6,1 105	
G	BEETLE Cabrio 1.2 TSI 105cv Design	26.810	6,1 105	
G	BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv Design	29.830	6,8 160	
G	BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv DSG Design	31.680	6,4 160	
G	BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv DSG R-Line	33.600	6,4 160	
G	BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv DSG Sport	31.900	6,4 160	
G	BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv R-Line	31.760	6,8 160	
G	BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv Sport	30.060	6,8 160	
G	BEETLE Cabrio 2.0 TSI 210cv DSG R-Line	37.110	7,8 210	
G	BEETLE Cabrio 2.0 TSI 210cv DSG Sport	35.340	7,8 210	
G	BEETLE Cabrio 2.0 TSI 210cv R-Line	35.190	7,5 210	
G	BEETLE Cabrio 2.0 TSI 210cv Sport	33.420	7,5 210	
D	GOLF Cabrio 1.6 TDI 105cv BlueMotion Tech	30.760	4,4 105	
G	GOLF Cabrio 1.4 TSI 160cv DSG	33.050	6,3 160	
D	GOLF Advance 1.6 TDI 105cv BMT	22.980	3,8 105	
D	GOLF Advance 1.6 TDI 105cv BMT	23.600	3,8 105	
D	GOLF Advance 1.6 TDI 105cv BMT DSG	24.860	3,9 105	
D	GOLF Advance 1.6 TDI 105cv BMT DSG	25.480	3,9 105	
D	GOLF Advance 2.0 TDI 150cv BMT	24.800	4,1 150	
D	GOLF Advance 2.0 TDI 150cv BMT DSG	26.470	4,1 150	
D	GOLF Advance 2.0 TDI 150cv BMT DSG	27.090	4,1 150	
D	GOLF BlueMotion 1.6 TDI 110cv	22.060	3,2 110	
D	GOLF BlueMotion 1.6 TDI 110cv	22.680	3,2 110	
D	GOLF BlueMotion Business & NavI 1.6 TDI 110cv	23.580	3,2 110	
D	GOLF BlueMotion Business 1.6 TDI 110cv	23.150	3,2 110	
D	GOLF Business & NavI 1.6 TDI 105cv BMT	22.900	3,8 105	
D	GOLF Business 1.6 TDI 105cv BMT	22.480	3,8 105	
D	GOLF Edition 1.6 TDI 105cv BMT	21.380	3,8 105	
D	GOLF Edition 1.6 TDI 105cv BMT	22.000	3,8 105	
D	GOLF Sport 1.6 TDI 105cv BMT	24.890	3,8 105	
D	GOLF Sport 1.6 TDI 105cv BMT	25.510	3,8 105	
D	GOLF Sport 1.6 TDI 105cv BMT DSG	26.750	3,9 105	
D	GOLF Sport 1.6 TDI 105cv BMT DSG	27.370	3,9 105	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150cv 4motion BMT	29.860	4,7 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT	26.610	4,1 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT	27.230	4,1 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	28.390	4,1 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	29.010	4,1 150	
G	GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT	22.740	5,3 122	
G	GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG	23.040	5 122	
G	GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG	23.660	5 122	
G	GOLF Edition 1.2 TSI 105cv BMT	18.740	4,9 105	
G	GOLF Edition 1.2 TSI 105cv BMT	19.360	4,9 105	
G	GOLF Sport 1.4 TSI 140cv ACT Tech BMT	25.300	4,7 140	
G	GOLF Sport 1.4 TSI 140cv ACT Tech BMT	25.920	4,7 140	
G	GOLF Sport 1.4 TSI 140cv ACT Tech BMT DSG	27.080	4,7 140	
G	GOLF Sport 1.4 TSI 140cv ACT Tech BMT DSG	27.700	4,7 140	
G	GOLF Cabrio 2.0 TSI 210cv DSG GTI	39.190	7,7 210	
G	GOLF Cabrio 2.0 TSI 265cv DSG R	51.060	8,2 265	
D	GOLF 2.0 TDI 184cv DSG GTD BMT	33.210	4,5 184	
D	GOLF 2.0 TDI 184cv DSG GTD BMT	33.890	4,5 184	
D	GOLF 2.0 TDI 184cv GTD BMT	31.370	4,2 184	
D	GOLF 2.0 TDI 184cv GTD BMT	31.990	4,2 184	
G	GOLF 2.0 TSI 220cv DSG GTI BMT	33.220	6,4 220	
G	GOLF 2.0 TSI 220cv DSG GTI BMT	33.865	6,4 220	
G	GOLF 2.0 TSI 220cv GTI BMT	31.380	6 220	
G	GOLF 2.0 TSI 220cv GTI BMT	32.025	6 220	
G	GOLF 2.0 TSI 230cv DSG GTI Performance BMT	34.930	6,4 230	
G	GOLF 2.0 TSI 230cv DSG GTI Performance BMT	35.575	6,4 230	
G	GOLF 2.0 TSI 230cv GTI Performance BMT	33.090	6 230	
G	GOLF 2.0 TSI 230cv GTI Performance BMT	33.735	6 230	
G	GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4motion	39.230	7,1 300	
G	GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4motion	39.900	7,1 300	
G	GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4motion DSG	41.420	6,9 300	
G	GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4motion DSG	42.065	6,9 300	
D	GOLF PLUS 1.6 TDI 105cv Advance BlueMotion Tech	23.880	4,3 105	
D	GOLF PLUS 1.6 TDI 105cv DPF DSG Sport	29.380	4,9 105	
D	GOLF PLUS 1.6 TDI 105cv DPF Sport	27.510	4,8 105	
D	GOLF PLUS 1.6 TDI 105cv DSG Advance	25.770	4,4 105	
D	GOLF PLUS 2.0 TDI 140cv DPF DSG Sport	29.320	5,1 140	
D	GOLF PLUS 2.0 TDI 140cv DPF DSG Advance	27.100	5,5 140	
D	GOLF PLUS 2.0 TDI 140cv DPF DSG Sport	32.740	5,5 140	
D	GOLF PLUS 2.0 TDI 140cv DPF Sport	30.490	4,9 140	
D	GOLF PLUS 2.0 TDI 140cv DPF Sport	31.130	4,9 140	
D	GOLF PLUS 1.4 TSI 122cv Advance	23.800	5,5 122	
D	GOLF PLUS 1.4 TSI 122cv DSG Advance	25.050	6,3 122	
D	GOLF PLUS 1.4 TSI 122cv DSG Sport	29.270	6,3 122	
D	GOLF PLUS 1.4 TSI 122cv DSG Sport	29.910	6,3 122	
D	GOLF PLUS 1.4 TSI 122cv Sport	27.440	6,5 122	
D	GOLF Variant 1.6 TDI 105cv DPF Advance	25.040	4,5 105	
D	GOLF Variant 1.6 TDI 105cv DPF DSG Sport	27.360	4,8 105	
D	GOLF Variant 1.6 TDI 105cv DPF Sport	26.260	4,5 105	
D	GOLF Variant 1.4 TSI 122cv Advance	23.740	5,5 122	
D	GOLF Variant 1.4 TSI 122cv DSG Sport	25.070	6,1 122	
D	GOLF Variant 1.4 TSI 122cv DSG Sport	25.710	6,1 122	
D	GOLF Variant Advance 1.6 TDI 105cv BMT	24.240	3,9 105	
D	GOLF Variant Advance 1.6 TDI 105cv BMT DSG	25.980	4,2 150	
D	GOLF Variant Advance 2.0 TDI 150cv BMT	27.750	4,5 150	
D	GOLF Variant BlueMotion Business	23.570	3,3 110	
D	GOLF Variant BlueMotion Business & NavI 1.6 TDI 110	23.990	3,3 110	
D	GOLF Variant Business & NavI 1.6 TDI 105 BMT	23.450	3,9 105	
D	GOLF Variant Business 1.6 TDI 105cv BMT	23.030	3,9 105	
D	GOLF Variant Edition 1.6 TDI 105cv BMT	22.570	3,9 105	
D	GOLF Variant Sport 1.6 TDI 105cv BMT	26.350	3,9 105	
D	GOLF Variant Sport 1.6 TDI 105cv BMT DSG	28.200	4 105	
D	GOLF Variant Sport 2.0 TDI 150cv 4motion BMT	30.695	4,8 150	
D	GOLF Variant Sport 2.0 TDI 150cv BMT	28.060	4,2 150	
D	GOLF Variant Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	29.810	4,5 150	
G	GOLF Variant Advance 1.4 TSI 122cv BMT	23.450	5,3 122	
G	GOLF Variant Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG	24.340	5,1 122	
G	GOLF Variant Edition 1.2 TSI 105cv BMT	19.960	5 105	
G	GOLF Variant Sport 1.4 TSI 140cv BMT	27.275	5,3 140	
G	GOLF Variant Sport 1.4 TSI 140cv BMT DSG	28.010	5 140	
D	JETTA 1.6 TDI 105cv DSG Advance BlueMotion Tech	22.310	4,3 105	
D	JETTA 1.6 TDI 105cv DSG Advance BlueMotion Tech	21.460	4,2 105	
D	JETTA 1.6 TDI 105cv DSG Sport	25.340	4,7 105	
D	JETTA 1.6 TDI 105cv Sport	23.440	4,5 105	
D	JETTA 2.0 TDI 140cv Advance	23.610	4,8 140	
D	JETTA 2.0 TDI 140cv DSG Sport	27.520	5,3 140	
D	JETTA 2.0 TDI 140cv Sport	25.650	4,8 140	
G	JETTA 1.4 TSI DSG Hybrid	28.430	4,1 170	
G	JETTA 1.4 TSI DSG Hybrid Sport	30.010	4,1 170	
G	JETTA 1.2 TSI 105cv Advance BlueMotion Tech	20.150		





## NUEVA PROMOCIÓN EN LAS GASOLINERAS BP

Me ha comentado un amigo que hay una nueva promoción de BP por la que los clientes de BP podemos obtener un descuento de un euro en cada repostaje. ¿Hasta cuándo está disponible esta promoción? ¿Cómo me puedo beneficiar?

### RESPUESTA

Esta promoción está disponible hasta el 15 de abril y para beneficiarse basta con presentar la tarjeta BPpremierplus en el momento del repostaje, que debe ser de un mínimo de 25 litros. El beneficio se obtiene en el siguiente repostaje igual o superior a 25 litros en cualquier estación de servicio BP, dentro de un plazo de 15 días desde la emisión del cupón.

## VOLVO XC60 O ALGUNA OPCIÓN SIMILAR

Luis Miguel García

Me gusta mucho el Volvo XC60 y me ha llegado una información de que van a lanzar una versión con 130 caballos que costará alrededor de 30.000 euros. También me encajaría un Kia Sorento, pero que creo que es más caro, y el Range Rover Evoque, pero me parece que también se me va de presupuesto. Sé que está a punto de lanzarse el Nissan X-Trail y quizás sería bueno esperar. Mi vehículo actual es un Volvo V70 del 2001 con 163 CV y estoy contento con él, pero quiero cambiar a un SUV. No supero los 10.000 kilómetros al año y mi límite es de 35.000 euros. Muchas gracias.

### RESPUESTA

Cuando recibimos tu correo nos quedamos un tanto descolocados porque Volvo ha anunciado recientemente sus nuevas motorizaciones de la familia Drive-E y no contempla ninguna variante con 130 caballos, ni en diésel ni en gasolina. Por eso nos pusimos en contacto con la marca, y nos confirma que no hay nada previsto con la potencia que nos indicas, ni en España ni fuera de nuestro mercado.

Tampoco el precio nos cuadra con la oferta actual del XC60, por lo tanto se nos ocurre que quizás hayas oído hablar de una serie limitada denominada Premium Edition, que costaba 30.370 euros, estaba muy bien equipada y montaba un propulsor diésel D3 de cinco cilindros en línea y 136 caballos de potencia. Lo malo es que la campaña hace tiempo que terminó, aunque quizás buscando en algún concesionario todavía quede alguna unidad. Mucho nos tememos que no porque la oferta era muy atractiva. Sin embargo, con tu presupuesto, sí puedes optar a un XC60 con el mencionado motor diésel D3 y acabado Kinetic por 35.330 euros. El resto de la gama se va de precio.

El Kia Sorento, tu segunda opción, acaba de renovarse cambiando incluso de plataforma, aunque mantiene los motores de 150 y 197 caballos diésel. Es un modelo más grande, pues alcanza los 4,69 metros de largo, y ofrece de serie siete plazas. Con el propulsor diésel de 150 caballos y el suculeto descuento de la marca, esta versión te saldría por 29.120 euros. Tu presupuesto te daría, no obstante, para comprar la variante 2.2 CRDi de 197 CV, también con tracción delantera (32.770 euros). Dinámicamente y a nivel de calidad y tacto general se encuentra por debajo del XC60.

Si analizamos el Range Rover Evoque, no podemos más que rendirnos a sus encantos. Es cierto que es algo más caro que sus rivales, pero puedes acceder a la versión de entrada por 34.840 euros, con un motor diésel de 150 caballos muy refinado y carrocería cinco puertas. Es algo más pequeño y menos habitable, pero por calidad y tacto general se convierte en la opción más atractiva.

Por tu kilometraje anual sería mejor opción apostar por un motor de gasolina, pero el Sorento sólo dispone de propulsores diésel y tanto el Evoque como el XC60 apuestan por mecánicas de gasolina demasiado potentes que se van, además, de precio. Lo bueno es que con tu presupuesto puedes elegir cualquiera de los tres modelos; lo malo es que en ningún caso puedes disfrutar de una caja automática ni de la tracción total.

Por último, la opción del Nissan X-Trail es sumamente atractiva y será una realidad antes del



CARTA  
DE LA SEMANA



verano, aunque todavía desconocemos su precio. Dispone de un propulsor diésel de 130 CV entre otras opciones mecánicas, versiones con cinco o siete plazas, tracción delantera o total y grandes avances tecnológicos. Será un rival de cuidado y a tener muy en cuenta. Si el cambio de coche te urge nuestro humilde consejo pasaría por el Evoque, el modelo más exclusivo y de más calidad, seguido muy de cerca por el XC60 y, finalmente, el Sorento, el más amplio, barato y con una garantía de siete años, pero un escalón por debajo.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### ¿EN QUÉ CONSISTE LA GARANTÍA COMERCIAL?

Cuando se adquiere un vehículo, además de la garantía legal establecida por ley de dos años para vehículo nuevo o un año mínimo para vehículo de segunda mano, el establecimiento vendedor o el fabricante puede facilitar al consumidor y usuario una garantía comercial, entendiendo la misma como la garantía que se puede ofrecer adicionalmente con carácter voluntario y obligará a quien figure como garante en las condiciones establecidas en el documento de garantía y en la correspondiente publicidad. Esta garantía comercial deberá formalizarse, al menos en castellano y a petición del consumidor y usuario por escrito o en cualquier otro soporte duradero y directamente disponible para el consumidor y usuario, que sea accesible a éste y acorde con la técnica de comunicación empleada. Esta garantía expresará necesariamente:

- El bien o servicio sobre el que recaiga la garantía.
- El nombre y dirección del garante.
- Que la garantía no afecta a los derechos legales del consumidor y usuario ante la falta de conformidad de los productos con el contrato.
- Los derechos, adicionales a los legales, que se conceden al consumidor y usuario como titular de la garantía.
- El plazo de duración de la garantía y su alcance territorial.
- Las vías de reclamación de que dispone el consumidor y usuario.
- Por último, se indicará que la acción para reclamar la garantía comercial adicional prescribirá a los seis meses desde la finalización del plazo de garantía.

## BUENA PREGUNTA

### REPARACIÓN GRATUITA, PIEZAS, MANO DE OBRA, DESPLAZAMIENTOS...

Cuando el consumidor compra un vehículo, ¿qué cubre la garantía?

### RESPUESTA

Durante la garantía el comprador tiene derecho a la reparación gratuita de los defectos de origen o de aquellas faltas de conformidad con el producto. Esa reparación gratuita incluye las piezas, mano de obra y gastos de desplazamiento.

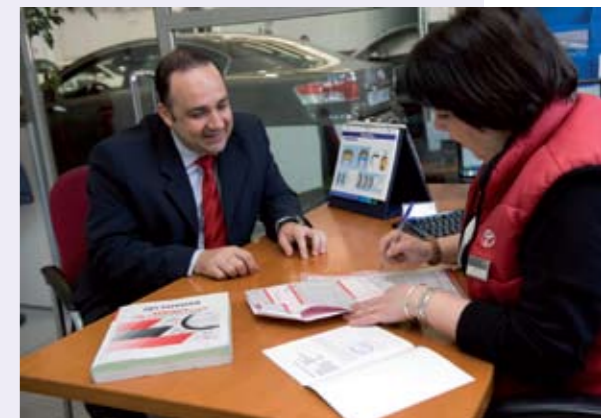
El titular de la garantía tiene derecho a optar por esa reparación o bien a pedir la sustitución por otro producto idéntico, de las mismas características. La elección final, sin embargo, recae en el establecimiento que podrá decidir entre lo que le resulte menos perjudicial desde un punto de vista económico y siempre que con ello el cliente quede satisfecho en sus derechos.

Puede solicitarse la devolución del precio o la rebaja de lo pagado, sólo cuando no exista ya posibilidad de la sustitución o la reparación.

En todo caso, el cliente podría reclamar la compensación de los daños y perjuicios que se le han ocasionado y pueda acreditar, si bien la reclamación en vía judicial no siempre es interesante, todo

depende de la cuantía de esos perjuicios y de la prueba de que se disponga.

Tratándose de un vehículo, es complicado solicitar la sustitución por otro nuevo. Generalmente la opción más elegida será la reparación. Como daños y perjuicios podría solicitarse la entrega de un vehículo de sustitución, en tanto la reparación se efectúa.



## LA GARANTÍA NO SIEMPRE SE HACE EFECTIVA

¿En qué casos no existe responsabilidad del fabricante por los defectos de un vehículo?

### RESPUESTA

No son válidas las cláusulas contractuales en las que el fabricante se exonera o se limita su responsabilidad frente a los consumidores. Sin embargo, existen determinadas causas por las que el fabricante puede exonerarse de responsabilidad, siendo éstas:

- Que el fabricante no había puesto en circulación el producto.
- Que dadas las circunstancias del caso, es posible presumir que el defecto no existía en el momento en que se puso en circulación en el mercado.
- Que el vehículo no había sido fabricado para la venta o cualquier otra forma de distribución con finalidad económica, ni fabricado, importado, suministrado o

distribuido en el marco de una actividad empresarial o profesional (no se encuentran dentro de este supuesto las muestras de artículos).

–Que el defecto se debió a que el producto fue elaborado conforme a normas imperativas existentes.

–Que el estado de los conocimientos científicos y técnicos existentes en el momento de la puesta en circulación no permitía apreciar la existencia del defecto (si en el estado de la ciencia se sabía que el vehículo era defectuoso pero el fabricante no lo sabía).

En aquellos casos que la avería o el defecto del coche puede ser de fabricación y conlleve riesgo para la seguridad en la conducción, debe incluirse en el catálogo de producto defectuoso con riesgo para la seguridad de la llamada RED ALERTA y a partir de entonces, deben tomarse las medidas necesarias por parte del fabricante para subsanar los fallos, procediéndose a su retirada del mercado si es preciso.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### TECHO DEL 911 TARGA

Carlos Arredondo

El sofisticado techo del nuevo Porsche 911 Targa se abre o cierra en 19 segundos de manera eléctrica. A diferencia del 911 Cabrio esta operación no se puede realizar en marcha porque la parte móvil que se desplaza hacia atrás con la luneta trasera tapa en parte el ángulo de proyección de luz de los pilotos traseros, y eso está prohibido por la normativa vigente. Como esa parte sobresale por detrás con respecto a la carrocería,

los sensores de aparcamiento avisan si hay un obstáculo a menos de 40 centímetros para evitar que se golpee, pero en ningún caso la operación se detiene automáticamente ante un descuido del conductor, acción que sí se produce en un VW Eos, un vehículo del mismo grupo.

### DOS MOTORES MUY SIMILARES EN EL 308 SW

Alfredo Gómez

Vamos a tratar de resolver tus dudas respecto a la gama de

motores del nuevo Peugeot 308 SW, modelo que ya está a la venta con el conocido propulsor 1.6 HDI de 92 CV y el nuevo 2.0 Blue HDI de 150 CV en diésel, además de otra novedad en forma de un 1.2 e-THP tricilíndrico de 130 CV gasolina. Además, el nuevo 1.6 BlueHDI de 120 CV convivirá finalmente con el actual 1.6 HDI de 115 CV y ya para el mes de julio llegará el nuevo e-THP de 120 caballos de potencia. Por cierto, no se contempla el 1.6 THP de 155 CV que sí monta de momento la berlina.

▶ mándanos tu carta a:  
c/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918. Leganés - Madrid  
▶ mándanos tu mail a:  
cartasaldirector@motor16.com  
▶ mándanos tu fax a:  
916 857 992  
▶ para números atrasados llama al: 916 857 990  
Las cartas no deberán sobrepasar las 20 líneas y tendrán que acompañar remite y DNI. Motor16 se reserva el derecho de resumirlas o extractarlas. Las respuestas sólo se publicarán y no se mantendrá correspondencia.



## CONSIGA PROTECCIÓN EXTRA AL VOLANTE

- ▶ Vigilancia diaria de sus posibles multas.
- ▶ Servicio de grúa y taxi en caso de inmovilización.
- ▶ Revisión de sus presupuestos del taller.
- ▶ Abogado presencial en delitos de seguridad vial.
- ▶ Hasta 1000€ al mes en caso de retirada de carné.
- ▶ Recurso de multas.

Porque la verdadera protección para el conductor no viene de serie.

CONTRATE HOY MISMO  
LEGALITAS PROTECCIÓN AL CONDUCTOR

902 090 351

DESCUENTO  
EXCLUSIVO PARA LECTORES  
15%  
MOTOR 16





VOLKSWAGEN CARAVELLE PRUEBA DE UN MODELO MUY VIAJERO



# El Fiesta contra todos

La llegada de la nueva generación del Ford Fiesta nos permitía enfrentarlo contra una legión de rivales cada vez más numerosos y cada vez más preparados. El modelo de la marca del óvalo plantaba cara a nuevo modelos cuyo precio rondaba el millón de pesetas.

Ramón Roca Maseda | Fundación Cultural RACE

Había novedades en nuestro mercado, empezando por la llegada del alto de gama Alfa Romeo 'dieselizado', el nuevo Alfa Romeo 164 TD, cuyo 4 cilindros de 2.5 L fabricado por VM le daba 117 CV, bajo la apariencia externa de un 164 Twin Spark.

Por su parte, Fiat modificaba ligeramente sus Croma e introducía el 2.0 CHT que rendía

ahora 100 CV, a la par que su TD 2.5 pasaba de 100 a 118 CV de potencia.

La novedad más importante la aportaba la debilitada BMC, que era la primera en comercializar en nuestro mercado un diésel de inyección directa, el renovado estéticamente Austin Montego, cuyo motor diésel de 2.0 daba 81 caballos.

El coche probado era un

monumento, un hito, el nuevo Porsche Carrera 4 (12.634.729 pesetas y 250 CV, cuando un Mercedes 500 SEL con 245 CV costaba entonces 9.776.430 pesetas), modelo de la gama 911 que la mejoraba ostensiblemente, como el buen vino. Este 911 de diseño inamovible, cuya conducción no era fácil para cualquiera, sí lo iba a ser en lo sucesivo para todos gracias a su tracción a las 4 ruedas, erigiéndose así su comportamiento en su mayor cualidad, junto con su confort de marcha y sus prestaciones (262,2 km/h de velocidad máxima y 14,4 segundos para hacer los 400 m desde parado y 26,5 para llegar al km desde cero), de modo que sus plazas traseras mínimas, su escaso maletero o su cambio de marchas lentos eran defectos de menor cuantía, en medio de semejante maravilla.

La prueba comparativa situaba al nuevo Ford Fiesta en versión 1.1 C de 5 puertas (1.187.688 pesetas y 55 CV) ante sus rivales. Los precios de sus oponentes iban desde las 976.550 pesetas del rústico Yugo 55 A, a las 1.193.889 del habitable Fiat Uno 60 S, pasando por las 1.086.222 del rápido Volkswagen Polo Fox, las 1.179.522 del seguro Seat Ibiza Special, las 1.121.244 del confortable Renault 5 TL, las 1.080.000 del asequible Peugeot 205 Junior, las 1.176.069 del bien acabado Opel Corsa 1.2 Swing, las 1.037.323 del económico Citroën AX 11 RE o las 1.190.609 del equipado Austin Metro LE.

Entre esta amplia gama de ofertas en torno al millón de pesetas, el nuevo Fiesta, bien presentado y equipado, amplio y confortable, era un progreso respecto a su versión anterior. No obstante, el equilibrado Uno, amplio y brillante, el consagrado 205 y el AX, con su imbatible relación precio-

Nº 286

15 ABRIL 1989

La portada



Además de la comparativa de los utilitarios, la portada de esta semana mostraba una prueba del espectacular Porsche 911 Carrera 4. Y también aparecía el nuevo Alfa 33, ahora con 16 válvulas.

prestaciones, le disputaban su lugar de honor entre la oferta de un coche pequeño y eficaz, sin que sus pequeños asientos delanteros o su dirección desmultiplicada y pobre presentación fueran rémoras notables.

M 16 dedicaba su atención al dueño de uno de los mejores coches del mundo en aquellos días, a Ben Heiderich, propietario de un Porsche 959 gris plata. Este aficionado a los Porsche y a los aviones, había sido el creador de las réplicas fabricadas por Hispano Alemán, cuya mecánica Seat movía carrocerías tipo Lotus Seven o BMW 328. Igualmente, Heiderich había sido importador en nuestro mercado de Alfa Romeo, Saab y Porsche, lo que le acreditaba como un enorme aficionado al automóvil

Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' de [www.motor16.com](http://www.motor16.com)

# ¡Haz que su comunión sea diferente!

El Zoo Aquarium de Madrid te propone un entorno único con atención personalizada y la compañía de tus animales preferidos. Serás el protagonista del día y darás un paseo en la barca con los delfines durante la exhibición.



INFORMACIÓN Y RESERVAS: 902 535 545

Zoo: [marce@grpr.com](mailto:marce@grpr.com)

Faunia: [eventos@faunia.es](mailto:eventos@faunia.es)



Celebra y pasa todo el día de tu comunión en Faunia en compañía de tus animales preferidos. Un entorno único y diferente para tu celebración.



# Passat Exclusive TDI

POR **21.900 €\***



- Bluetooth
- Climatronic
- Llantas de 17"
- Keyless Access
- Faros Bi-Xenon
- Ordenador de abordo
- Sensor de aparcamiento
- Navegador con pantalla táctil

¿Brillante, no?

**Nunca un Passat tuvo un equipamiento de serie tan exclusivo.**  
Volkswagen Passat Exclusive.

**Passat Exclusive TDI 105 equipado con:**

Sistema de radionavegación RNS 315	Sensor de parking
Bluetooth	Indicador de presión de los neumáticos
Faros Bi-Xenon	Sensor de lluvia
Climatronic bi-zona	Luces automáticas
Llantas de aleación de 17"	Conexión multimedia Media In
Sistema de arranque y cierre sin llaves Keyless Access	Asientos Confort
Ordenador de abordo premium	Faros traseros en tecnología LED

Si esto te parece brillante, descubre la gama Passat desde 18.600 €\*.



Síguenos en:



Das Auto.

Passat Exclusive 1.6 TDI 105 CV/ 77 kW BlueMotion Technology: consumo medio (l/100 km): 4,3. Emisión de CO<sub>2</sub> (g/km): 114.

\*PVP recomendado en Península y Baleares de 21.900 € para un Passat Exclusive 1.6 TDI 105 CV/ 77 kW BlueMotion Technology y 18.600 € para un Passat Edition 1.6 TDI 105 CV/ 77 kW BlueMotion Technology (IVA, transporte, impuesto de matriculación y aportación marca y concesionario y Plan PIVE incluidos). Para todas las operaciones con entrega a cambio de coche de más de 10 años y clientes particulares que financien un crédito mínimo de 12.000 € a través de la campaña de mantenimiento de Volkswagen Finance S.A. EFC (según condiciones contractuales). \*\*Incluye gratis paquete de mantenimiento plus Volkswagen hasta 60.000 km o 4 años financiando con Volkswagen Finance S.A. EFC. Oferta válida hasta 30/04/2014. Modelo visualizado Passat Exclusive.