

1,30
1€

Sale los martes

Motor16.com

G.P. DE MALASIA DE F-1

DOBLETE DE
MERCEDES;
ALONSO REPITE
CUARTO PUESTO



Comparativa



8 480002 030168

0 1587

Nº1.587
Del 1 al 7 de abril
de 2014.

Prueba Gama Ford EcoBoost 125 CV:
El mejor motor del mundo en cuatro
coches: Fiesta, B-Max, Focus y C-Max

PROBAMOS TRES MODELOS SORPRENDENTES

Peugeot 308 SW

Con un
supermaletero
de 610 litros



Mercedes Classe C

Calidad y tecnología
de Classe S



Volvo V60 Plug-in

Motor diésel 215 CV
+ eléctrico 68 CV

Sólo 7,8
l/100 km

OLVÍDATE DE TODO.
SIMPLEMENTE CONDUCE.



NUEVO ALFA MITO Y ALFA GIULIETTA SÚPER. ALFA MITO DESDE 9.990€* Y ALFA GIULIETTA SÚPER DESDE 14.990€* CON 4 AÑOS DE GARANTÍA Y PLAN PIVE 5. MÁS EN WWW.ALFAROMEO.ES

GAMA ALFA ROMEO MITO: CONSUMO MIXTO ENTRE 4,0 Y 6,0 (L/100 KM). EMISIONES CO2 ENTRE 98 Y 139 (G/KM).

GAMA ALFA ROMEO GIULIETTA: CONSUMO MIXTO ENTRE 4,0 Y 7,6 (L/100 KM). EMISIONES CO2 ENTRE 104 Y 177 (G/KM).

*PVP Recomendado Alfa Romeo MiTo 1.4 70CV con Aire Acondicionado y Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 105CV Súper. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante, PIVE 5, subvención del Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) y descuento adicional por financiar con FGA Capital Spain EFC SAU según condiciones contractuales para el Alfa Romeo MiTo 1.4 70CV con Aire Acondicionado por un mínimo de 8.000€ y para el Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 105CV Súper por un mínimo de 10.000€, ambos con a un plazo mínimo de 48 meses y una permanencia mínima de 36 meses. Gastos de Matriculación no incluidos. Incluye para vehículos financiados por FGA Capital Spain EFC SAU, garantía legal de 2 años sin límite de km., más 2 años adicionales de garantía comercial sin límite de km. desde la fecha de primera matriculación del vehículo sin coste adicional. Oferta válida solo para particulares, en Península y Baleares hasta el 30/04/2014 y mientras siga vigente y con fondos disponibles el PIVE 5. Consultar Procedimiento y Regulaciones del PIVE 5 publicadas en la página web del Instituto IDAE. La versión visionada corresponde con el vehículo Alfa Romeo MiTo 1.4 70CV Distinctive con opcionales (13.407€, en las indicadas condiciones) y Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 120CV Distinctive con opcionales (19.015€, en las indicadas condiciones).



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com



Luz verde a la reforma de la Ley de Tráfico

La nueva ley es producto de una política que ha permitido rebajar los fallecidos por el tráfico de una manera muy importante.

Para muchos, la inmensa mayoría, la nueva Ley de Tráfico y Seguridad Vial recién aprobada por el Congreso, representa una prueba palpable de cómo una política que funciona se mantiene, aunque pase por diferentes Gobiernos. De hecho, nadie pone en duda que gracias a esta política continuista el cambio en el comportamiento de los conductores ha sido primordial en la extraordinaria caída de la siniestralidad. Todo ello ha tenido como resultado que mientras a principio de siglo las víctimas por accidente pasaban de las 4.000 personas al año, en 2013 superan mínimamente las mil. Un dato histórico, también dramático, que es resultado de una norma que ha posibilitado salvar muchas vidas y evitar sufrimiento. Algo que según diferentes encuestas y estudios se debe principalmente a la multiplicación de radares y la introducción del carné por puntos. Curiosamente, en estos informes, raramente se mencionan cuestiones como la disminución del tráfico, producto de la crisis económica, las mejoras tecnológicas constantes en la seguridad de los vehículos o la mayor concienciación de los conductores al volante. Dato importante si tenemos en cuenta que los fabricantes de automóviles invierten medios, tiempo y dinero en desarrollar tecnologías que permiten una mayor conducción autónoma, ya que consideran que el 90 por ciento de los accidentes son debidos, principalmente a los errores humanos.

El nuevo texto, con buen criterio y siempre bajo el estandarte de una mejor seguridad vial, sube a mil euros la multa por doblar la tasa de alcohol y drogas en la conducción. También, tras un intenso debate se mantiene con carácter general el límite de 120 km/h, dejan para más adelante autorizar tramos específicos a 130. Por otro lado, desaparecen los 100 km/h. de algunas vías para establecer el máximo en 70 ó 90 km/h, en función del ancho de la vía. Además, la ley incorporará una nueva franja de 20 km/h para determinadas calles de un solo carril. Eso sí, los ciclistas de más de 16 años tendrán derecho a circular sin casco por la ciudad. Bien por aumentar la protección de los más pequeños e introducir medidas para controlar a los peatones. Mal por hacer responsables a los conductores de los atropellos de los animales. Ahora sólo queda esperar que junto a las nuevas sanciones reglamentadas, mejoren las carreteras, las señalizaciones de las mismas, sigan las ayudas para renovar el parque automovilístico y aumente la apuesta por la educación vial.

carta de la semana

¿QUIÉN RESCATA A LAS CARRETERAS?

Ahora que algunos indicadores muestran que empieza a 'amainar' la crisis, que el rescate a los bancos parece cosa del pasado, la semana pasada nos hemos encontrado con que empieza a tomar fuerza –y ya sabemos que cuando el río suena agua lleva– el rescate a las concesionarias de autopistas de peaje. Un tema que, evidentemente supone un gran problema, pues dejar quebrar a unas empresas tan importantes seguro que trae una sucesión de consecuencias indeseadas, pero que también me lleva a otras reflexiones. Por ejemplo, nadie pone en duda el sistema de creación de autopistas de peaje que hemos tenido en los años de abundancia. No se cuestiona la idoneidad de esa red creada en muchos lugares duplicando trazados.

Y tampoco se buscan responsabilidades entre los responsables políticos que autorizaron esas construcciones que aho-

ra, todos los españoles, tendremos que pagar. Y mientras tanto, las carreteras de la red pública, ésas que son de todos y que hemos pagado con nuestros impuestos, siguen en estado lamentable, sin mantenimiento y empeorando y volviéndose más peligrosas cada día que pasa. Las autopistas de peaje son, evidentemente, un negocio de una empresa privada, que termina finalmente en manos del Estado cuando acaban las concesiones. Y las carreteras públicas son de todos. Tal vez sería más lógico mantener lo de todos antes que ayudar a que unos pocos sigan manteniendo lo suyo con nuestro dinero.

Un dinero éste del rescate a las empresas de peaje, muy superior a lo que costaría, según un informe de Cáritas, ayudar a los hogares españoles sin ningún tipo de ingresos. Da que pensar.

Manuel Torres Madrid

no te lo pierdas

¡¡¡QUÉ MOTOR!!!

Hace sólo unos años a cualquiera que le hubiéramos dicho que de un motor tricilíndrico de 1 litro de cilindrada se podrían obtener 125 caballos, nos habría tachado de locos. Para hacernos una idea, en el año 2000, Ford disponía en su gama de un motor 1.8 de 116 caballos o un 2.0 de 131 caballos. Pero sólo 14 años después, la firma del óvalo ha llevado el 'downsizing' no a su máxima expresión, pero sí a sus mayores niveles de eficiencia y confort. Con la sorprendente tecnología Ecoboost, el fabricante americano es capaz de conseguir excelente rendimiento de un motor de cuya cilindrada hace una década saldrían poco más de 60 caballos. Pero ahora, este propulsor llega hasta los 125 caballos, una cifra más que suficiente para mover con soltura y brío a modelos de diferentes tamaños. Eso lo hemos podido comprobar en una comparativa de cuatro modelos: Fiesta, B-Max, Focus y C-Max movidos por este propulsor que lleva dos años consecutivos siendo elegido 'Mejor Motor del Mundo', un galardón que, como hemos podido comprobar en esta prueba es más que merecido.



Síguenos
en...



@motor16_



/Motor16

Motor16.tv
Motor16



QUÉ PASA

6
CHEVROLET CORVETTE STINGRAY

Lo graba todo

En la feria de electrónica CES de Las Vegas, la firma americana presentó una evolución de su superdeportivo, el primer coche del mundo con sistema de vídeo y telemetrías integrados para grabar todas las experiencias al volante.

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 Beneit - 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

GDE

ARI

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

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

DE BUENA FUENTE

8
MAZDA
Apuesta al diésel

Tras el motor 2.2 Skyactiv, la firma japonesa redobra su apuesta de propulsores diésel con un 1.5 construido enteramente en aluminio que irá destinado a los modelos más compactos de la gama.



9
LAND ROVER
Reestructura su gama

Pocas marcas tienen las cosas tan claras como Land Rover. Precisamente por eso, sus directivos han decidido concretar la estrategia definida hace más de 2 años, centrando su gama exclusivamente en 3 familias de modelos asociadas a 3 tipos de productos o categorías.

EN PORTADA

10
PEUGEOT 308 SW

Un familiar de récord

La gama 308 crece con la llegada de la versión familiar SW, que une a todas las virtudes del 'Coche del Año en Europa' la versatilidad y la capacidad de carga como otros argumentos para ser un éxito. Al volante ofrece dinamismo y un comportamiento excelente.



+INTERESANTE

28

VOLKSWAGEN DRIVING EXPERIENCE

Aprender y disfrutar
Conducir a través de rutas extremas y explorar sorprendentes escenarios al volante de un Volkswagen. Eso es lo que propone el exclusivo programa '4Motion' cuyo objetivo es que el cliente disfrute de su coche llevando al límite sus posibilidades técnicas.

12
MERCEDES CLASE C

Lujo, calidad y tecnología

El nuevo Mercedes Clase C sube de categoría en todos los aspectos, desde el tamaño hasta la dotación de elementos tecnológicos. Se podría definir como un Clase S en pequeño.

15
JEEP WRANGLER POLAR

Más que imagen
El Wrangler lanza una nueva serie limitada. Se denomina Polar y añade al conjunto una estética y un equipamiento más contundentes, además de un diferencial trasero de deslizamiento limitado. Pocos obstáculos se le resisten a este rudo todoterreno...

16
VOLVO V6 PLUG-IN

Lo tiene todo
El primer híbrido de la marca sueca es un compendio de tecnologías avanzadas para configurar un híbrido enchufable, con tracción 4x4 y motor diésel de alta potencia. Con estas características este Volvo será uno de los más avanzados del mundo.

20
COMPARATIVA FORD ECOBOOST

Un motor para cuatro coches

La sorprendente tecnología de motores EcoBoost de Ford sigue dando que hablar. Hemos querido

+ INTERESANTE

30
PANDA RAID

Qué gran aventura

Recorrer miles de kilómetros en el desierto de Marruecos en un Panda es una gran aventura más allá de lo puramente automovilístico. Es como un viaje en el tiempo tanto por los coches utilizados como por los lugares recorridos. Un viaje del que han salido cientos de imágenes y recuerdos.



probar y comparar cómo se comporta el propulsor tricilíndrico de 125 caballos sobre cuatro modelos diferentes de la gama de la firma del óvalo.

DE CARRERAS

38
GRAN PREMIO DE MALASIA DE FÓRMULA 1

Primer doblete de Mercedes
Y puede que no sea el único. La victoria de Hamilton y el segundo puesto de Rosberg muestran el poderío de la escudería alemana. Tras ellos, Red Bull da un salto

adelante con el tercer puesto de Vettel y Ferrari necesita mejorar mucho si quiere que Alonso pueda luchar por el título.

43
A TODO GAS

Últimas noticias del deporte del motor

SABER COMPRAR Y VENDER

44
Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

De principio a fin

Qué pasa	6
De buena fuente	8
En portada	10
Cuatro ruedas	12
La semana	26
+Interesante	28
A la última	36
De carreras	38
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

CHEVROLET	6
FORD	20
JEEP	15
LAND ROVER	9
MAZDA	8
MERCEDES	12
PEUGEOT	10
VOLKSWAGEN	28
VOLVO	16

66
EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

DS5 BLUEHDI 180 AUT6

Con precios desde 30.490 euros, Citroën lanza el DS5 con el nuevo diésel 2.0 BlueHDI de 180 CV, que gasta 4,4 l/100 km y tiene emisiones de 114 g/km, ayudado por el 'Stop&Start' y la caja automática de seis marchas. De paso, la suspensión introduce mejoras.



EL NUEVO HYUNDAI SONATA, EN COREA

Hyundai ha presentado la nueva generación de su berlina Sonata, 35 milímetros más larga y 30 más ancha que la anterior, y que estrena una plataforma optimizada con la que se logra, según la marca, mejorar el comportamiento y aumentar la rigidez torsional un 41 por ciento.



EVEREST CONCEPT: SORPRESA EN BANGKOK

Ford ha elegido el Salón del Automóvil de Bangkok para desvelar el Everest Concept, anticipo del SUV de tamaño medio y siete plazas que la multinacional americana fabricará en su planta tailandesa para completar por arriba al nuevo EcoSport, que ya se vende en varios países de la zona. El Everest ha sido concebido en el departamento de Diseño de Ford dedicado a los vehículos globales, y de su desarrollo final se encargará la división australiana de la marca.



◀▶ El Everest definitivo será fabricado en la planta de Ford en Tailandia.



◀ La ranura donde se inserta la tarjeta de memoria va en la guantera. Si la SD es de 8 GB caben 200 minutos de grabación, y 800 –más de 13 horas– si es de 32 GB.



▶ El PDR (Performance Data Recorder) graba el vídeo según el modo elegido: desde el Touring, sólo con imagen y sonido, hasta el Track, que añade el máximo de datos.

Disponible este año para el Corvette Stingray
El primer coche de serie con **Data Recorder**

General Motors y la británica Cosworth, encargada de suministrar la adquisición de datos y la telemetría en el equipo Corvette Racing, han desarrollado el PDR (Performance Data Recorder), que estará disponible para el Corvette Stingray 2015, a la venta en Estados Unidos en el tercer trimestre de este año. En ese momento se convertirá en el primer coche de serie que ofrezca un sistema grabador que integre vídeo, audio y datos de telemetría inspirados en las ca-

rreras, permitiendo al usuario visionar las imágenes en el coche –una vez detenido– o en un ordenador.

El PDR del Corvette tiene tres componentes, integradas en el interior. El primero es una cámara de vídeo HD, montada en el parabrisas para recoger la escena desde el punto de vista del conductor, con un micrófono que recoge el sonido del habitáculo. El segundo es un grabador de telemetría, con un sistema GPS cinco veces más rápido que el de

un navegador, para memorizar posición y trazado, pero también régimen del motor, marcha engranada, fuerza de frenado y ángulo de giro del volante. Y el tercero es una ranura para la tarjeta de memoria SD en la guantera. El conductor podrá elegir entre cuatro modos de grabación: Track –muestra el máximo nivel de datos–, Sport –incluye velocidad y fuerza G–, Touring –audio y vídeo– y Performance –registra tiempos de aceleración y frenada, vuelta rápida...

PARA PENSAR

6.850

euros cuesta en Francia el Twizy Cargo 45, que tiene un maletero de 180 litros

El Twizy Cargo con velocidad punta de 80 km/h tiene un precio de 7.450 euros, y Renault ofrece para las dos versiones de su modelo eléctrico de reparto urbano un contrato de alquiler de batería a partir de 50 euros/mes.



Paquete opcional Inscription
Más lujo para los Volvo XC60, V70, XC70 y S80

La gama 2015 de Volvo se beneficia de mayores posibilidades de personalización en sus modelos XC60, V70, XC70 y S80, que ahora pueden equipar el lujoso paquete Inscription, que incluye tapicería de piel suave de alta calidad en tonos exclusivos, una cubierta también de piel para el panel de instrumentos, apliques decora-

tivos de madera y acabados en piel en diversos puntos del habitáculo: dorso de los respaldos delanteros, reposabrazos. Además, la palabra 'Inscription' personaliza el umbral de puertas o los reposacabezas, y las alfombras también son específicas. Además, existen elementos exclusivos en cada modelo, como la de-

▶ El paquete Inscription logra una imagen más 'premium' tanto dentro como fuera: tapicería de piel firmada, llantas y pintura de carrocería especiales...

coración Inscription Walnut reservada al XC60. En cuanto al exterior, la firma sueca presenta tres colores de carrocería especiales –blanco, plata y negro–, y llantas específicas de 10 radios: 19 pulgadas para V70 y S80, y 20 pulgadas en el XC60.



Será fabricado en Carolina del Sur
BMW confirma que su gama **tendrá un X7**

Durante la celebración de la salida de la cadena de montaje del primer X4 en la planta de Spartanburg (Carolina del Sur), el presidente de BMW AG, Norbert Reithofer, confirmó que la familia de modelos 'X' crecerá por arriba dentro de poco, pues la firma bávara ya trabaja en el X7, un SUV de gran tamaño y siete cómodas plazas con el que rivalizará, principalmente, frente al Audi Q7 y el Mercedes Clase R. El X7 también se producirá en Spartanburg, la factoría estadounidense que ahora cumple 20 años de activi-

dad y que en este periodo se ha encargado de X3, X5, X5 M, X6 y X6 M. El objetivo es alcanzar una capacidad de producción de 450.000 vehículos al año –en la actualidad son 300.000–, para lo que se destinará una inversión de 1.000 millones de dólares –727 millones de euros– y se crearán nuevos 800 puestos de trabajo, hasta alcanzar los 8.800 empleados.

▶ Junto a estas líneas, el primer X4 producido en la cadena de montaje de Spartanburg, donde se fabricará también el X7. Abajo, el Audi Q7 y el Mercedes Clase R, dos de los rivales del futuro SUV grande confirmado ahora por BMW.





▲ El futuro Mazda2 será la versión de producción del concepto Hazumi.

Mazda competirá en el núcleo duro de los diésel

Skyactiv-D 1.5, el motor que faltaba

Pocos motores despertaron tanta curiosidad en el pasado Salón de Ginebra como el nuevo diésel pequeño de Mazda. Sin embargo, la marca japonesa dio muy poca información de este Skyactiv-D 1.5. Para saber algo más, hablamos con Kenichiro Saruwatari, director general del Centro Europeo de Investigación y Desarrollo de Oberursel, Alemania.

Si el motor Skyactiv-D 2.2 de Mazda destaca por su eficiencia, no es menos cierto que buena parte del gran público usuario de diésel ve cubiertas sus expectativas con la cilindrada de 1,5-1,6 litros, donde se cen-

tra el grueso de las ventas. Ésa es la principal razón de ser del nuevo motor, que copia el diseño de su hermano mayor. «El concepto básico del motor Skyactiv-D 1.5 es el mismo del Skyactiv-D 2.2: bloque de aluminio, compresión de 14:1... La principal diferencia conceptual es que lleva un solo turbocompresor en vez de dos. Se trata de un motor más económico, y a la vez más razonable para determinado tipo de clientes», nos comenta el ingeniero Saruwatari.

Destinado a los coches de los Segmentos B y C (Mazda2/Mazda CX-3 y Mazda3 respectivamente) aún tardará un tiempo en llegar. De hecho, el Mazda2 inspirado en el concepto Hazumi (4.070 mm de longitud y 2.585 mm de distancia entre ejes) no se comercializará hasta principios de 2015. Para entonces tendrá que cumplir la norma medioambiental Euro6, mucho más exigente que la actual Euro5 en lo que respecta a óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas. «Será un motor más barato que los de algunos rivales, ya que no emplea catalizador de NOx, pero sí filtro de partículas», puntualiza Saruwatari San.

A nivel de costes, los Mazda diésel 1.5 tendrán

ventajas adicionales: «Igual que el futuro Mazda2, el motor Skyactiv-D 1.5 se fabricará en México, en la planta de Salamanca, lo que permitirá venderlos en Europa sin pagar aranceles y con una menor dependencia del tipo de cambio yen-euro». Los actuales Mazda2 y sus motores proceden de Japón. Mazda ha iniciado con fuerza su internacionalización; concretamente, el Mazda3 no sólo se fabrica en su país de origen sino también en

Tailandia y en México. Sin datos aún de potencia (¿110-120 CV?) y par motor, sólo se sabe que las emisiones de CO₂ del Skyactiv-D 1.5 son inferiores a 90g/km sobre el Ma-

▲ Tarjeta de visita del nuevo motor diésel: doble tubo de escape en el concepto Hazumi.



▲ Motor Skyactiv-D 1.5, construido enteramente en aluminio.

zda Hazumi: «un ahorro de combustible sobresaliente sin sacrificar una respuesta contundente y lineal». Como referencia, los 87 g/km que emite el Citroën C3 1.4 HDi corresponden a 3,4 l/100 km.

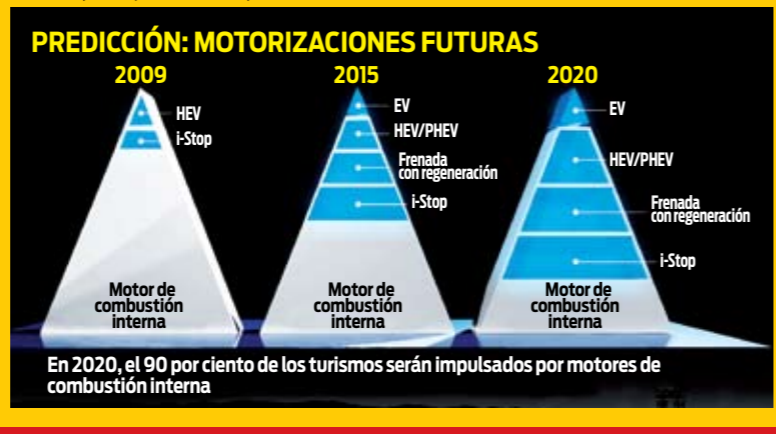
A señalar también que el concepto Hazumi incorpora sistema de parada y arranque automáticos i-Stop, además del sistema de frenada regenerativa i-ELOOP, lo que hace pensar en la posibilidad de que el futuro Mazda2 1.5 diésel ofrezca versiones con distintos niveles de potencia y consumo.

Mazda hace especial hincapié a la economía de uso. «Queremos que este motor sea la referencia de su categoría para los usuarios. Tendrá unos consumos muy competitivos, pero no me refiero a valores de homologación sino a valores en utilización real», dice Kenichiro Saruwatari, siempre muy crítico con los datos que salen de los ciclos de homologación por su falta de realismo.

El futuro Mazda2 será la primera de las 3 grandes novedades de la marca en 2015. Le seguirán el SUV Mazda CX-3 y, a finales de año, el deportivo MX-5.

Mayoría absoluta del motor térmico

Mazda apuesta por el motor de combustión interna para el futuro, y avanza previsiones que confirmarían su elección. Con todo, el porcentaje de vehículos eléctricos puros (EV) que se venderían en todo el mundo en 2020 sería de un 10 por ciento. Sí habrá un crecimiento notable de motorizaciones híbridas (HEV) e híbridas enchufables (PHEV), que toman como base el motor de combustión interna. También tendrán una presencia creciente los sistemas que aprovechan la energía de la frenada, y los sistemas de parada y arranque automáticos del motor (i-Stop en Mazda).



▲ Kenichiro Saruwatari, director general del Centro europeo de I+D de Mazda, insiste en que han desarrollado el nuevo motor diésel dando prioridad a la economía en uso real.



SE DICE...

BMW fabricará el modelo X7 de 7 plazas en la planta estadounidense de Spartanburg

...SE PODRÍA DECIR

BMW no toma sus decisiones a la ligera, y se las piensa muy mucho. Igual que tardó más de 10 años en materializar la idea de bautizar como Serie 4 a sus Serie 3 Coupé y Cabrio, con el X7 ocurrirá algo parecido. La primera vez que una fuente interna de la marca alemana me habló de un 'futuro' BMW X7 fue hace no menos de 7 años. Bien es verdad que ese 'periodo de reflexión' ha sido utilizado fructíferamente para hacer realidad los X6, X1 y X4, entre otros. En cualquier caso, el BMW X7 aún necesitará unos años para pasar a la producción en serie.

DETALLES FUTUROS OPEL

«Construiremos los futuros Meriva, Zafira y Combo sobre plataformas PSA con motores PSA. Utilizaremos algunos de nuestros módulos para darles el carácter Opel» (Karl-Thomas Neumann, presidente de Opel)

PRÓXIMO RENAULT ESPACE

«Será un coche más sexy, en la tendencia de los 'crossovers', un adelantado a su tiempo, con una silueta inédita que evoca la de un tren de alta velocidad». (Laurens Van den Acker, director de Diseño Renault)

Alberto Mallo
amallo@motor16.com



▲ Silueta que anticipa la nueva familia Discovery de la gama Land Rover.

3 familias de modelos: Range, Discovery y Defender

Land Rover pone orden en casa

Pocas marcas tienen las cosas tan claras como Land Rover. Precisamente por eso, sus directivos han decidido concretar la estrategia definida hace más de 2 años, centrando su gama exclusivamente en 3 familias de modelos asociadas a 3 tipos de productos o categorías

Según informaba Motor 16 en su Nº 1.584, «en septiembre veremos cómo es el Discovery Sport, que sustituirá al Freelander». ¿A qué se debe este cambio de denominación? No es que ese sucesor del Freelander vaya a ser un Discovery a escala, sino que compartiendo ambos la misma filosofía de producto pasarán a formar un abanico de modelos bajo el mismo nombre. La marca británica lo confirmaba en el pasado Salón de Ginebra: «Discovery se convertirá en una familia de vehículos a partir de 2015». El objetivo es repetir el éxito obtenido con la gama Range Rover. Los segmentos sobre los que se asentará la marca

Land Rover en el futuro son los siguientes:

-Segmento Ocio: Land Rover Discovery. Sus principales características definidas en su día fueron: adaptabilidad y flexibilidad; enfocado a estilos de vida; diseño en función de los asientos escalonados; y equilibrio entre forma y función. Al Discovery tradicional, se añadirá el Discovery Sport, beneficiándose de la imagen de marca 'Disco' de gama alta, que es donde quiere posicionarse; asimismo, el nuevo modelo crece en tamaño respecto al actual Freelander, pasa a utilizar una plataforma de nueva generación (la del Range Rover Evoque alargada unos 15 cm), y estrena los motores Ingenium de 4 cilindros. Al Discovery Sport de 4,65 m de longitud le seguirá en su momento un Discovery4 de más de 4,8 m.

-Segmento Prestigio: Range Rover. Proporciones que representan dinamismo y potencia, techo 'flotante', formas sofisticadas, detalles que resaltan la calidad y el efecto joya...

Son algunas de las particularidades del Segmento Prestigio en el que militan desde el Evoque al Sport. La familia seguirá creciendo con versiones como el Evoque Autobiography/Dyna-

Con mucho ingenio

Los futuros modelos más inminentes de Jaguar Land Rover emplearán la nueva familia de motores 4 cilindros gasolina y diésel, denominada Ingenium. Ligereza, mínimas fricciones internas y bajas emisiones son las premisas bajo las que se ha concebido. También podrá utilizarse tanto en posición longitudinal como transversal, para propulsión posterior y a las 4 ruedas. Dentro de Jaguar Land Rover, estos motores servirán de base para vehículos dispares: desde niveles de emisiones de CO₂ inferiores a 100 g/km hasta velocidades de 300 km/h.



▲ Nueva familia de motores Ingenium, diseñada y construida en Gran Bretaña por Jaguar Land Rover.

PRECIOS (*)

308 SW Access 1.2 e-THP 130	18.050 €
308 SW Active 1.2 e-THP 130	19.700 €
308 SW Allure 1.2 e-THP 130	21.750 €
308 SW Access 1.6 HDi 92	17.850 €
308 SW Access 1.6 e-HDi 115	19.250 €
308 SW Active 1.6 HDi 92 FAP	19.500 €
308 SW Active 1.6 e-HDi 115	20.900 €
308 SW Active 1.6 BlueHdi 120	21.300 €
308 SW Active 2.0 BlueHdi 150	22.750 €
308 SW Allure 1.6 e-HDi 115	22.950 €
308 SW Allure 2.0 BlueHdi 150	24.800 €
308 SW Allure 2.0 BlueHdi 150 Aut.	26.000 €

(*) Con Plan PIVE, 1.000 euros menos



Mejor en todo

La carrocería familiar del Peugeot 308 no sólo ofrece un maletero de mayor capacidad, sino que es mejor que la berlina también en su sistema de plegado de asientos y en las plazas posteriores. Dinámicamente y en cuestiones de confort sigue estando al mejor nivel.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

En nuestra primera toma de contacto con el nuevo Peugeot 308 comentábamos como aspectos desfavorables la plaza central trasera, la visibilidad posterior y el escalón en la superficie del maletero al abatir los asientos. Todos ellos desaparecen en la carrocería familiar del 308 SW, concebida para ofrecer un máximo de practicidad, espacio para pasajeros y capacidad de carga.

Con una distancia entre ejes alargada

de 11 cm, los principales beneficiarios de la carrocería SW son los pasajeros del asiento de atrás, que aunque sean de gran estatura tienen espacio de sobra para sus piernas. La longitud total aumenta casi 33 cm, de los cuales 22 corresponden al voladizo posterior, elevando la capacidad del maletero desde 420 hasta 610 litros (equipa rueda de repuesto de uso temporal). Por último y no menos importante, el sistema para plegar los asientos posteriores es del ti-

po 'kara-kuri', una característica de los Peugeot con vocación familiar, que abate respaldo y banqueta a la vez, dejando una plataforma de carga totalmente lisa, sin el escalón del 308 berlina.

¿Pierde algo a cambio el 308 SW? Hasta dónde hemos podido llegar, no. Durante dos sesiones de pruebas en el circuito francés de Mortefontaine, la sensación que nos queda es la de que su dinamismo mantiene el nivel de la berlina. Entrada y paso por curva siguen

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 E-THP 130	1.6 HDI 92	1.6 E-HDi 115	1.6 BLUEHDI 120	2.0 BLUEHDI 150/AUT
Disposición	Del. Transv.	Del. Transv.	Del. Transv.	Del. Transv.	Del. Transv.
Nº de cilindros	3	4	4	4	4
Cilindrada (cc)	1.199	1.560	1.560	1.560	1.997
Nº de válvulas por cilindro	4	2	2	2	4
Potencia máxima/rpm	130 CV/5.500	92 CV/4.000	115 CV/3.600	120 CV/3.500	150 CV/3.750
Par máximo/rpm	23,5 mkg/1.750	23,5 mkg/1.750	27,6 mkg/1.750	30,6 mkg/1.750	37,8 mkg/2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 6 V.	Manual 5 V.	Manual 6 V.	Manual 6 V.	Manual 6 V./Aut
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	195/65 R15	195/65 R15	195/65 R15	196/65 R15	205/55R16-225/45R17
Peso (kg)	1.265	1.275	1.275	1.375	1.390/1.495
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.585/1.804/1.470	4.585/1.804/1.470	4.585/1.804/1.470	4.585/1.804/1.470	4.585/1.804/1.470
Capacidad del depósito (l)	53	53	53	53	53
Volumen del maletero (l)	610	610	610	610	610
De 0 a 100 km/h (s)	10,0	12,8	11,3	10,1	8,9/8,9
Velocidad máxima (km/h)	205	181	193	194	215/209
Consumo mixto (l/100 km)	4,7	3,9	3,7	3,2	3,9/4,2

siendo irreprochables, y el incremento de peso no se deja notar. Lógicamente en una carretera de montaña muy revirada será menos ágil, debido a su mayor tamaño.

La oferta mecánica no es menos interesante. En gasolina, el motor 1.2 e-THP 130 de bajo consumo hace una entrada en escena espectacular. Peugeot estima que el 80 por ciento de los 308 gasoli-

na que se vendan serán tricilíndricos, y viendo cómo va esta versión no nos extraña. Sólo hay que comparar sus prestaciones con las del THP 155 (que de momento no se comercializa), al que mejora en recuperaciones. Aunque llega hasta 6.000 rpm, no compensa estirarlo tanto debido a su notable respuesta a cualquier régimen. Con un sonido hueco, tipo los F-1 de este año, se oye más

que los otros motores de la gama 308, pero menos que las variantes montadas en el 208. En conjunto, puede calificarse como una sorpresa muy positiva. Y un dato: la única diferencia con la versión de 110 CV está en la electrónica, porque el turbo es el mismo.

No menos interesante la versión diésel 1.6 BlueHdi 120, con unos consumos irrisorios, en parte debidos a una 6ª velocidad con un, sorprendente para su potencia, desarrollo final de 65 km/h a 1.000 rpm. En la práctica es una caja 5+1, en la que esta 6ª relación es para uso en autopista. En las otras relaciones, el par motor y la potencia de este 1.6 lucen más. En cualquier caso, Peugeot tendrá también más adelante un 1.6 BlueHdi 120 con una 6ª más corta.

La gama está coronada por el diésel 2 litros, otro BlueHdi con una 6ª menos extrema (58 km/h a 1.000 rpm para una potencia de 150 CV) y unas prestaciones para devorar autopistas sin límites de velocidad. Excelente la versión de cambio automático, que en modo Sport reduce por sí sola hasta 3 marchas cuando el conductor frena.



◀ Interiores muy espaciosos y bien acabados. La pantalla central requiere demasiada atención, pues sólo se maneja táctilmente.



◀▶ Hasta 176 cm de longitud de plataforma de carga, argollas desplazables sobre railes, y tirador para abatir el asiento posterior.

PRECIO:	DESDE 18.050 €
EMISIONES DE CO ₂	EMISIONES OFICIALES: DE 85 A 113 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+	-
Relación confort/comportamiento. Maletero. Plazas traseras. Motores. Consumo y emisiones.	Aclimatación a la pantalla central. 6ª marcha muy larga en el 1.6 BlueHdi 120



NO TAN COMPACTO RESPECTO AL 308 BERLINA, EL 308 SW PASA DE 4,25 A 4,58 M DE LONGITUD, Y SU DISTANCIA ENTRE EJES CRECE 11 CM





Más clase

La nueva Clase C de Mercedes sube un escalón para situarse más cerca de los E y por tanto en una posición de privilegio respecto a su competencia. Ya está a la venta desde 34.950 euros.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Las fotos no le hacen del todo justicia. En ellas al nuevo Clase C se le ve moderno, elegante, aerodinámico... Pero no se le ve todo lo imponente que en realidad es. La quinta generación de la berlina alemana mide 4.686 mm (+95 mm) y se acerca tanto a la Clase E que en España y ante una posible 'canibalización', la compra de este último incluye ya de regalo el cambio automático, el nivel de acabado Avantgarde y el navegador. Los concesionarios españoles han comenzado en estos días a vender la todavía incipiente gama del nuevo C y el ritmo de pedidos es de nada menos que 40 coches diarios. Y eso que de momento sólo hay disponibles tres motorizaciones. En gasolina, el C 180 de 156 caballos y el C 200 con 184 caballos. Y en diésel, el C 220 BlueTEC con una potencia de 170 caballos y un precio de 39.450 euros.

A partir de septiembre y con la llegada de la versión Estate, la oferta mecánica aumentará con el 200 BlueTEC dotado del nuevo motor diésel 1.6 y 136 caballos del que luego hablaremos (en cambio no llegará el 180 BlueTEC de 115 caballos). A este 1.6 turbodiésel se le su-

mará una versión BlueEfficiency Edition de 163 caballos del C 220 BlueTEC, motores de gasolina de 245 a 333 caballos, versiones 4Matic de tracción total... y versiones híbridas, una diésel y otra de gasolina enchufable.

En general, el Clase C reduce sus consumos hasta un 20 por ciento y esto tiene que ver no sólo con el trabajo realizado a nivel técnico en los propulsores sino también en aspectos como la aerodinámica o el pe-

so, hasta 100 kilos menos en algunos modelos. Y es que en la construcción de la carrocería del nuevo C se emplea casi un 50 por ciento de aluminio (puertas, techo, aletas...) a lo que se añaden los brazos de suspensión del eje delantero y los del eje trasero de este mismo material siempre que se trate de motores pequeños ya que en los más potentes, ese multibrazo trasero está fabricado en acero. Y hablando de suspensiones, lo más novedoso es el eje delantero de 4 brazos, lo que permite que la suspensión de las ruedas esté desacoplada del conjunto telescópico. Este trabajo por separado permite que las ruedas se agarren mejor al asfalto sin que las fuerzas laterales, por muy altas que sean, perjudiquen el guiado. Y es verdad, porque lo hemos comprobado, que el tren delantero reacciona de una forma más rápida al movimiento del volante y al coche se le siente más ágil, sin embargo hemos apreciado que a la salida de las curvas más cerradas, a la dirección le falta un autoalineamiento natural que implica un periodo de adaptación.

Las plazas traseras tienen más espacio para las piernas pero el diseño exterior ha sacrificado demasiado espacio a lo ancho y también a lo alto en esas plazas. Ante nuestro inte-



◀ El 'touchpad' desarrollado por Mercedes para el Clase C facilita mucho las cosas al conductor. Aunque la pantalla fija nos hubiera gustado que fuese escamoteable. La calidad es elevada.



▲ La combinación de molduras de madera, tapizados y telas y la gran oferta opcional, permite configurar un interior a la medida y muy exclusivo.



SEGURIDAD Al nivel de un Clase S

Bajo el nombre de 'Intelligent Drive', el nuevo Clase C incorpora casi todos los sistemas de asistencia a la conducción que se estrenaron en los Clase E y S. De serie se incluye el 'Attention Assist', que advierte del cansancio y distracción, el sistema 'Collision Prevention Assist Plus', con una función adicional que frena el coche de forma autónoma hasta una velocidad de 200 km/h si hay riesgo de colisión y el conductor no reacciona. Opcionalmente puede contar con el 'Distronic Plus', el 'Bas Plus', el freno 'Pre-Safe', el detector activo de cambio de carril, capaz de corregir la deriva o un cambio involuntario de carril, la ayuda activa para aparcar, una cámara de 360° que vigila el entorno, un asistente para señales de tráfico, luces de carretera automáticas... y por supuesto, 9 airbag de serie incluido el de rodilla para el conductor.



▲ El 'Head-up Display' está disponible desde 1.200 euros. El sistema 'Bas Plus' reconoce ahora también el tráfico transversal. De serie lleva 9 airbag.



PRECIO DESDE 34.950 €	
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: 103 Y 135 GR/KM IMPUESTO MATRICULACIÓN: ENTRE 0 Y 4,75%	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Calidad. Peso y aerodinámica. Comportamiento. Equipo de seguridad. Motor 1.6 diésel 136 CV.</p>	<p>Anchura y altura en plazas traseras. Dirección poco auto alineante. Pantalla central fija.</p>
Si quieres más información y fotos del Mercedes Clase C entra en www.motor16.com/inicio/seccion/Noticias/noticia/21360/Mercedes-Clase-C	



LOS FAROS 'LED INTELLIGENT LIGHT SYSTEM' CUESTAN 800 EUROS



▶ El eje delantero de 4 brazos permite desacoplar la suspensión de las ruedas del conjunto telescópico favoreciendo la dinámica.



rés por saber por qué el túnel de transmisión es más voluminoso que en el anterior C, Oliver Winkler, jefe de desarrollo del nuevo Clase C, termina reconociendo que se trata de una plataforma modular completamente nueva que a medio plazo también compartirá el futuro Clase E, de ahí también que el C se aproveche de la suspensión neumática como novedad mundial del segmento. El maletero en los gasolina aumenta hasta los 480 litros, pero el de los diésel se queda en 460 litros debido a que todos llevan ya un depósito de AdBlue de 23 litros que se rellena en las revisiones.

El nuevo Clase C hace gala de una estabilidad sensacional tal y como viene equipado de serie ya que se aprovecha de una evolución de los amortiguadores Bilstein de paso variable que ya montaba el anterior y que también utiliza la Clase E y que realizan un excelente trabajo sin recurrir a la electrónica o a un sistema neumático (se llama Direct Control con

Sistema de Amortiguación Selectivo). Sin embargo la oferta para el conductor más exigente incluye desde un tren de rodaje Avantgarde con la altura de la carrocería rebajada 15 mm pero con muelles y amortiguadores de confort, hasta un tren de rodaje deportivo rebajado y con muelles y amortiguadores más firmes, o la suspensión neumática Airmatic.

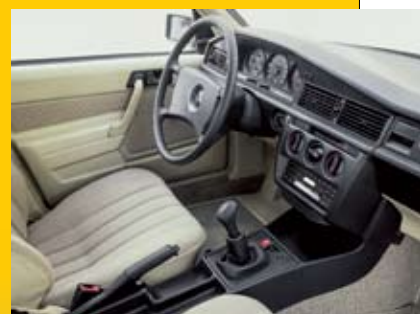
FICHA TÉCNICA

MOTOR	C 180	C 200	C 220 BT
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.595	1.991	2.143
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4
Potencia máxima/rpm	156/5.300	184/5.500	170/3.000-4.200
Par máximo/rpm	25,5/1.200-4.000	30,6/1.200-4.000	40,8/1.400-2.800
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Man.6/Auto.7	Man.6/Auto.7	Man.6/Auto.7
Frenos delanteros/traseros	Discos vent./Disc.	Discos vent./Disc.	Discos vent./Disc.
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16
Peso	1.395/1.425	1.445/1.465	1.550/1.570
Distancia entre ejes	2.840	2.840	2.840
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.686/1.810/1.442	4.686/1.810/1.442	4.686/1.810/1.442
Capacidad del depósito (l)	66	66	66
Volumen del maletero (l)	480	480	460
De 0 a 100 km/h (s)	8,2/8,5	7,5/7,3	7,7/7,4
Velocidad máxima km/h	225/223	237/235	234/233
Consumo mixto (l/100 km)	5,0/5,4	5,3/5,3	4,0/4,3

4 GENERACIONES

8,5 millones de unidades vendidas

El Mercedes 190 nació en 1982 de los lapiceros de Bruno Sacco y con el código W201. Se trataba de una berlina compacta que en esa época revolucionó el mercado ya que además de un diseño muy equilibrado y aerodinámico, contaba con un eje trasero de 5 brazos Multilink y una calidad extraordinaria. Los motores de gasolina iniciales rendían 109 y 122 caballos y un año después llegaba un 190 diésel con 72 caballos. El 190 se fabricó hasta 1993, año en el que nació el Clase C con código W202. En el año 2000 llega la tercera generación (W203) y en 2007 la cuarta (W204). En total 8,5 millones de unidades vendidas en 32 años.



▶ Las diferencias entre el primer salpicadero y el último son impresionantes.



Las cuatro generaciones de la berlina compacta de Mercedes.

Respecto a los motores, probamos el 220 Bluetec de 170 caballos, un propulsor no muy refinado pero sí solvente y contundente cuando hace falta sin que el consumo se dispare. Pero para sorpresa agradable la del nuevo 200 BlueTEC con el 1.6 turbodiésel de origen Renault supervisado a fondo por Mercedes (electrónica, soporte motor, periféricos, 'Start/Stop'...). Con 136 caballos y un consumo de 3,8l/100 km de media, mueve mejor de lo esperado el peso del coche, se muestra suave y silencioso y cuando llega, a partir de otoño, será el C diésel más barato de la gama.



El Wrangler lanza una nueva serie limitada. Se denomina Polar y añade al conjunto una estética y un equipamiento más contundentes, además de un diferencial trasero de deslizamiento limitado. Pocos obstáculos se le resisten a este rudo todoterreno...

PRECIO DESDE **40.300 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES:
187 A 230 G/KM
IMPUESTO
MATRICULACIÓN:
9,75% A 14,75%

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

➕ Capacidad 'off road' impresionante. Dos carrocerías. Equipamiento de serie. Exclusividad.

DEBE MEJORAR

▬ Dinámica en asfalto. Sonoridad. Sensible al viento lateral. Banqueta trasera muy baja.

Frío y caliente a la vez

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El Jeep Wrangler vio la luz en 1986 y desde entonces se ha convertido en uno de los vehículos más solventes en conducción todoterreno. Nunca tendrá el 'tirón' comercial de un Grand Cherokee, pero es el modelo que mejor aprovecha la estrategia de la 'exclusividad', ya que un 55 por ciento de sus ventas totales son, precisamente, series especiales o limitadas.

La última en aparecer se denomina Polar y se 'desmarca' con dos colores específicos (azul hydro y blanco brillante), así como detalles propios en la rejilla frontal, faros, un capó con 'joroba', llantas de



◀▶ Tanto por fuera como por dentro, el Wrangler Polar presume de detalles específicos.

18 pulgadas, una funda de la rueda de repuesto rígida...

También el interior presume de asientos en piel y calefactados o un cuadro de mandos, las alfombrillas, las salidas de ventilación y un completo sistema multimedia con navegador realizados para la ocasión.

Esta variante Polar here-

da el conocido propulsor 2.8 CRD de 200 caballos, asociado a una caja manual de seis relaciones o a una automática de cinco, y cuenta con la posibilidad de poder circular con propulsión trasera, tracción total con bloqueo (50/50) o una reductora para superar retos camperos con total facilidad. Además,

incorpora un diferencial trasero antideslizamiento Trac-Lok, específico para esta serie, muy eficaz sobre superficies con poca adherencia o irregulares.

La dotación de serie es muy completa y el precio oscila entre los 40.300 euros del dos puertas y los 45.300 del Unlimited (4 puertas) automático.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.8 CRD	2.8 CRD UNLIMITED
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.776	2.776
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima/rpm	200 CV/3.600	200 CV/3.600
Par máximo/rpm	41,8 mkg (46,9 AT)/2.600	41,8 mkg (46,9 AT)/2.600
Tracción	Total conectable	Total conectable
Caja de cambios	Manual de 6 (AT de 5)	Manual de 6 (AT de 5)
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos
Neumáticos	255/70 R18	255/70 R18
Peso (kg)	1.975 (1.995 AT)	2.128 (2.148 AT)
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.223/1.873/1.800	4.751/1.877/1.800
Capacidad del depósito (l)	66	85
Volumen del maletero (l)	142	498
De 0 a 100 km/h (s)	10,6	11,1 (10,7 AT)
Velocidad máxima (km/h)	172	172
Consumo mixto (l/100 km)	7,1 (8,0 AT)	7,4 (8,3 AT)



◀▶ Sólo se destinan 100 unidades de la edición limitada del Wrangler Polar al mercado español. Eso sí, se podrá elegir entre carrocería dos puertas o Unlimited de cuatro.



ENÉRGICO VOLVO NO DA LA CIFRA DE POTENCIA CONJUNTA, PERO EL DIÉSEL RINDE 215 CV Y EL ELÉCTRICO AÑADE 68. PARECE TENER ESOS 283 CV

Motor 16 se pone al volante de uno de los modelos más revolucionarios del momento, porque el V60 D6 AWD, que se vende ya con un precio de 60.900 euros que eleva su exclusividad, se convierte en el primer diésel híbrido enchufable del mundo. La carta de presentación del último Volvo no puede ser mejor: sus dos motores suman 283 CV pero sólo gasta 1,8 l/100 km y puede recorrer hasta 50 kilómetros en modo eléctrico.



En conducción eléctrica, tanto si circulamos en modo Hybrid como si lo hacemos en Pure, alcanza 125 km/h. A partir de ahí se activa el motor diésel.

Diésel, 4x4, híbrido y enchufable

P.M./A.C. | motor16@motor16.com

La historia del automóvil está repleta de hitos tecnológicos, de vehículos pioneros que marcaron el camino a innovaciones que, con el paso del tiempo, acabaron por asentarse. En el terreno de la eficiencia energética, y centrándonos en los modelos de mecánica híbrida, Toyota fue la primera que apostó por combinar un motor térmico convencional y un propulsor eléctrico animado por baterías al presen-

tar en 1997 el Prius. Peugeot, en 2011, abrió otro interesante capítulo con su 3008 Hybrid4, primer híbrido diésel del mundo, y ahora Volvo hace lo propio con el V60 Plug-In Hybrid, pionero también por ser el primer híbrido enchufable con motor diésel que aparece en el mercado.

La fórmula promete: tomamos un motor turbodiésel—que ya gasta poco de por sí— para hacer girar las ruedas delanteras y añadimos un motor eléctrico

que, al estar montado sobre el eje posterior, anima las ruedas traseras, con lo que ya tenemos tracción total. Hasta ahí, nada que no encontremos en las versiones híbridas de los Peugeot 3008 y 508. Pero es que Volvo va más allá, pues bajo el maletero dispone una batería de iones de litio con tanta capacidad—11,2 kwh en total, aunque la carga utilizable es de 8 kwh— que podemos circular en modo eléctrico unos 50 kiló-

metros. Y esa batería se recarga de dos maneras: mientras se circula, aprovechando la energía generada por las frenadas, o mediante un cable que podemos enchufar en la red doméstica. De ahí los emblemas 'plug-in hybrid' repartidos por varios puntos del coche.

El V60 Plug-In Hybrid, bautizado como D6 AWD, ya está disponible en España con un precio que, desde luego, incrementa su exclusividad: 60.900 euros,



▲ Nuevo emblema: D6 AWD. Y en diversas zonas del coche anuncia su condición de híbrido enchufable.

unos 11.000 más que el V60 con motor D5 de 215 CV, tracción total, cambio automático y acabado R-Design Momentum. Sin

embargo, tras hacer más de 500 kilómetros con él por carreteras de Madrid y alrededores hemos constatado virtudes que ayudan a justificar esa fuerte inversión, como unas prestaciones impresionantes. Y es que a los 215 CV del motor diésel 2.4 de cinco ci-

lindros, que presume de un par máximo soberbio—44,9 mkg—, se agregan los 68 CV del eléctrico cuando aceleramos a fondo o seleccionamos el modo 'Power', haciéndonos olvidar que el coche ronda las dos toneladas de peso. Anuncia una aceleración

de 0 a 100 km/h brillantísima, en sólo 6,1 segundos, y los adelantamientos en carreteras de doble sentido se solventan en un abrir y cerrar de ojos.

Y lo mejor de todo es que un modelo con semejante brío, y que pasa la potencia al suelo con eficacia a través de las cuatro ruedas, homologa un consumo medio de sólo 1,8 l/100 km, y unas emisiones de CO2 de 48 g/km, más o menos la mitad que un utilitario urbano con motor de 75 CV. De hecho, podremos usar el V60 D6 AWD Plug-In Hybrid sin gastar gasóleo si partimos en cada desplazamiento con la batería suficientemente cargada, no recorreremos más de esos 50 kilómetros y nos conformamos con los 125 km/h de velocidad que alcanza con el motor eléctrico, que es el único que funciona

PRECIO		60.900 €
EMISIONES DE CO ₂		
EMISIONES OFICIALES: 48 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
+	Prestaciones. Gasto a ritmo tranquilo. Hasta 50 kilómetros en modo eléctrico. Agrado de uso.	-
		Peso. Maletero más pequeño. Depósito de 45 litros. Consumo sensible al tipo de uso. Precio.



TRES MODOS ARRANCA SIEMPRE EN 'HYBRID', PERO PODEMOS ELEGIR EL 'PURE' Y EL 'POWER'. Y OTROS DOS COMPLEMENTARIOS: 'SAVE' Y 'AWD'



ZOOM



Aunque el cuadro de instrumentos es muy completo, la pantalla central permite ampliar información a través de un intuitivo menú. Podremos ver la carga de la batería y el flujo de energía –qué motor funciona en ese momento–, recibir explicaciones sobre los modos de conducción y las funciones 'Save' y 'AWD', o ver detalladas gráficas de consumo de gasóleo y electricidad, el manual de usuario...

LOS PRÓXIMOS PLUG-IN HYBRID DE VOLVO El nuevo XC 90, inspirado en el XC 60 Concept

En enero de 2012 veíamos en Detroit el XC 60 Plug-In Hybrid Concept, dotado de una arquitectura parecida a la del V60 D6 AWD Plug-In Hybrid ahora lanzado. Pero en lugar de motor diésel, bajo el capó montaba uno de gasolina con 280 CV, que combinaba con un propulsor eléctrico de 70 CV, lo que le permitía acelerar de 0 a 100 km/h en 6,1 segundos. Gastaba de media 2,3 l/100 km y tenía unas emisiones de 53 g/km. Sin embargo, antes de que el XC 60 Plug-In Hybrid se convirtiera en un modelo de serie Volvo podría lanzar otro híbrido. Hablamos del nuevo XC90, y sobre él poco se sabe aún, pese a que aparecerá este año.



ZOOM



Adaptive Digital Display es el nombre que Volvo da a la instrumentación que debutó en el V40 y que adopta el V60 Plug-In. Permite configurar los relojes según tres estilos: Eco, Elegance y Performance, éste en tono rojo y con cuentavueltas. Pero esta versión añade el estilo Hybrid, en azul y con datos sobre la batería y la eficiencia energética. El usuario también puede programar el encendido de la calefacción y el aire acondicionado, incluso especificando si el coche 'duerme' a cubierto o no.



▲ Los botones para elegir el modo de conducción van en la parte baja de la consola central, muy a mano. Magníficos asientos delanteros excelentes por confort y sujeción, y buenas plazas traseras.

► Las baterías roban espacio y el suelo de carga va más alto, pero el espacio disponible, que parte de 305 litros, es muy aprovechable.



mos a ese registro. Porque puede ocurrir que consumamos 0 l/100 km si el recorrido es corto y por ciudad o periferia, o incluso viajando entre pueblos próximos por vías secundarias a 90 ó 100 km/h. Pero si hacemos un trayecto de 500 kilómetros, la carga inicial de la batería no hará milagros, y una vez gastada –eso puede ocurrir mucho después de recorrer los primeros 50 kilómetros en función del tipo de vía o el estilo de conducción– deja el protagonismo al motor diésel, de modo que promedios superiores a cinco litros serán normales. Es decir, que debe-

si elegimos el modo 'Pure' o si mantenemos el 'Hybrid' con el que arranca siempre el coche. No obstante, en cualquiera de esos programas el motor diésel se encenderá automáticamente si aceleramos con fuerza, si la batería se está agotando o si rebasamos los 125 km/h.

Al margen de los tres programas de conducción citados hay dos funciones muy útiles, que se seleccionan también pulsando un botón. Una es 'Save', que impide el funcionamiento del motor eléctrico para reservar la carga de la batería de cara,

por ejemplo, a un recorrido urbano. La otra es 'AWD', función disponible hasta 150 km/h y que fija un reparto de par entre ejes donde el motor diésel se encarga sólo de las ruedas delanteras y el motor eléctrico hace girar las traseras constantemente, lo que es ideal sobre barro o nieve.

En cuanto al consumo, y como hacemos siempre al probar un híbrido enchufable, conviene matizar. Se anuncian 1,8 l/100 km porque ése es el gasto homologado, pero no es fácil que, en el día a día, nos aproxime-

bastan tres horas y media para llenar la batería –suponiendo que estuviese 'a cero'–, aunque en instalaciones antiguas o con menor amperaje ese proceso se puede dilatar hasta superar las siete horas.

◀ El motor diésel va delante, pero el eléctrico está en el eje trasero y las baterías se ocultan bajo el maletero. La recarga –el cien por cien requiere un mínimo de 3,5 horas– se hace con un cable que permite graduar la intensidad entre 6 y 13 amperios.

Lo que no cambiado es el agrado general de uso, similar al de otros V60: buena postura al volante, mandos bien situados, terminación y materiales de calidad, equipamiento de serie muy completo, butacas delanteras magníficas por confort y sujeción... Y detrás pueden acomodarse tres adultos.

Pero las baterías roban espacio de carga. Como el suelo del maletero va más alto de lo normal queda un volumen de sólo 305 litros, frente a los 430 ofrecidos por el resto de la gama V60, aunque podemos abatir el respaldo trasero, dividido en secciones asimétricas, para transportar objetos largos.

En lo que respecta al comportamiento, durante nuestro primer contacto con el V60 D6 AWD no nos ha parecido que el sobrepeso reste eficacia dinámica: frena bien, apoya con nobleza y no se perciben inercias molestas. La mecánica híbrida empuja de veras pero tiene un chasis a su altura.



FICHA TÉCNICA

Motor Térmico	Diésel
Nº de cilindros	5 en línea
Cilindrada (cc)	2.400
Potencia máxima	215 CV/4.000
Par máximo (mkg)	44,9/1500-3.000
Motor eléctrico	Síncrono de imán permanente
Potencia máx. (continua)	20 kW (27 CV)
Potencia máx. (en picos)	50 kW (68 CV)
Par máximo (continuo)	10,7 mkg
Par máximo (en picos)	20,4 mkg
Tipo de batería	ión-litio
Capacidad máx. batería	11,2 kW/h
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut., 6 vel.
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos
Peso (kg)	1.955
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.628/1.899/1.484
Capacidad del depósito (l)	45
Volumen del maletero (l)	305
de 0 a 100 km/h (s)	6,1 (Hybrid: 7,9)
Velocidad máxima (km/h)	230 (Pure: 125)
Consumo mixto (l/100 km)	1,8
Alcance en modo eléctrico	50 km
Tiempo de recarga	De 3,5 a 7,5 horas



mo ver al V60 más eficiente como un coche capaz de consumir con moderación en carretera –el depósito, por desgracia, ha sido reducido a 45 litros– y que gasta poquísimo carburante, o nada, en trayectos cortos.

En cuanto a la recarga de electricidad, la toma está si-

tuada sobre la aleta delantera izquierda y el cable suministrado cuenta con un mando que permite seleccionar la intensidad. Si el enchufe doméstico usado es 'pata negra'

Si quieres más información sobre el Volvo V6 Plug In Hybrid entra en www.motor16.com/inicio/seccion/Noticias/noticia/21164/Volvo-V60-Plug-In-Hybrid

Cuatro modelos y un gran corazón

Además de los cuatro modelos reunidos, Ford emplea el 1.0 EcoBoost en otros modelos de su gama, como el Tourneo Connect, el SUV compacto EcoSport o el Grand C-Max, que ofrece versiones de cinco y siete plazas; así como en otras variantes del Focus al margen del cinco puertas aquí presente, como el Sedán de cuatro puertas y el familiar Sportbreak. Eso da idea de las enormes posibilidades de este 'motorcito' de sólo 999 centímetros cúbicos y tres cilindros. Con ese tamaño, hace una o dos décadas estaríamos hablando de 60 CV, pero la firma del óvalo se va a

No es que lo digamos nosotros, es que en las dos últimas ediciones del prestigioso premio 'Engine of the Year' Ford arrasó con su asombroso 1.0 EcoBoost, un tricilíndrico de gasolina turboalimentado que brilla por prestaciones, ahorro y suavidad de funcionamiento. Motor 16 ha juntado cuatro de los modelos que lo equipan para analizar cómo rinde en cada uno.

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

más del doble de potencia –hay una versión de 100 CV y otra, la aquí analizada, de 125– y a un par máximo apabullante: 20,4 mkg, y constante entre 1.400 y

4.500 vueltas. El secreto para lograr semejante rendimiento está en una arquitectura revolucionaria, con inyección directa, turbocompresor e intercooler,

culata de cuatro válvulas por cilindro, distribución variable, reducción de las fricciones gracias al recubrimiento especial de los segmentos... El ahorro es el gran beneficiado –encontramos promedios desde 4,3 l/100 km–, y las emisiones se 'desploman', hasta el punto de que ninguno de nuestros protagonistas paga impuesto de matriculación. Como las virtudes no acaban ahí –silencio de marcha, ausencia de vibraciones...– es fácil comprender su éxito entre los expertos. ¿Pero rinde igual en todos los vehículos que lo montan? Hemos tratado de averiguarlo.



▲ Fiesta, B-Max, Focus y C-Max preparados para la 'batalla' en las pistas del INTA. El motor no difiere, pero sí todo lo demás: peso, cambio, neumáticos...

PRECIO	17.400 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES:	99 g/KM
IMPUESTO MATRICULACIÓN:	NO PAGA
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Relación prestaciones/consumo. Agrado de uso y tacto deportivo. Precio con rebaja: 14.800 euros
DEBE MEJORAR	
-	Cambio de 5 marchas. Disponible sólo con acabados superiores. Frenos traseros de tambor



FORD FIESTA 1.0 ECOBOOST 125

► Hay dos versiones del Fiesta 1.0 de 125 CV: 5 puertas y acabado Titanium, y Sport de 3 puertas, que implica neumáticos deportivos 195/45 R16, o los opcionales que llevaba nuestro coche: 205/40 R17.



El Fiesta es el coche más pequeño y ligero de Ford equipado con el 1.0 EcoBoost. Y si ya la versión de 100 CV exhibe agilidad –podemos elegir entre cambio manual y automático Powershift–, en la de 125 CV encontramos un producto de filosofía pseudodeportiva. No es un 'GTI', pero casi. Porque los escasos 1.100 kilos del conjunto se traducen en una relación peso/potencia radicalmente mejor que la de sus tres 'hermanos' de gama: 8,73 kg/CV, frente a los 10,23 de B-Max y Focus, o los 11,12 kg/CV del C-Max. De ahí que anuncie una aceleración tan buena: 9,4 segundos para pasar de 0 a 100 km/h, un valor capaz ya de avivarnos el

► Cinco plazas, aunque detrás irán mejor dos adultos o tres niños, y maletero muy razonable: 290 litros, ampliable a 974 si abatimos la fila trasera. Equipamiento y acabado brillan a buen nivel.



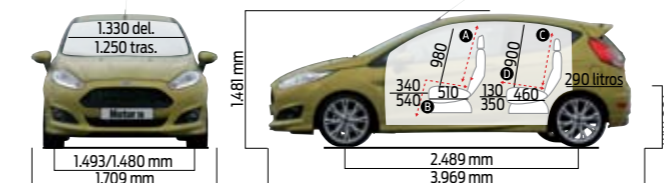
adelantar como al partir desde parado. En términos de consumo –el Fiesta equipa 'Auto Start Stop'– cumple lo previsto, pues es el único en bajar de 6 litros de media real, gran dato en un coche de gasolina 'con nervio'.

pulso. Aunque le hemos medido 9,8 segundos en la práctica, sí ha sido el más brioso de los cuatro en las arrancadas, y la supremacía del Fiesta queda clara en el cuadro de la página 25. Pero tiene cinco velocida-

des, como el B-Max, y con desarrollos que tiran a largos, pues ni su peso ni su tamaño recomiendan optar por lo contrario, y eso afecta a su poder de recuperación en carretera, de modo que no exhibe tanto brío al

Diversión a la que ayuda un chasis muy dinámico por dirección y suspensión, y en el que sólo desentonan los frenos traseros de tambor.

MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-min)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx-min)
980 mm	1.050/850 mm	900 mm	810/590 mm



▲ Ya sea de serie o en opción, en el Fiesta hay equipamiento de 'coche bueno': airbag de rodilla, frenada automática de emergencia en ciudad...

FORD B-MAX 1.0 ECOBOOST 125 CV



PRECIO	17.750 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES:	114 G/KM
IMPUESTO MATRICULACIÓN:	NO PAGA
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Relación prestaciones/consumo. Recuperaciones. Poco más caro que Fiesta, pero más práctico
DEBE MEJORAR	
-	Dirección demasiado rápida. Peculiaridades del tipo de puertas. Maletero sólo correcto. 5 marchas.



◀ Es alto y no muy ancho, pero el B-Max muestra aplomo y nobleza, y frena mejor que el Fiesta. La dirección es muy rápida: 2,55 vueltas entre topes. Maletero de 318 litros, algo justo para un monovolumen.

Al segmento de los pequeños monovolumen, donde milita el B-Max, le está haciendo 'pupa' la llegada de SUV compactos al estilo de Captur, 2008 o Juke. De hecho, la propia Ford lanza ahora el EcoSport, a cuyo volante ya nos poníamos hace pocas semanas. Sin embargo, hay que romper una lanza en favor de los 'mini-monovolumen' porque en poco espacio –el B-Max mide 4,08 metros de largo por 1,75 de ancho– ofrecen la amplitud y la funcionalidad de coches más grandes. Aquí tenemos un buen ejemplo, pues en su segunda fila hay 131 centímetros de anchura y 92 de altura al techo, cotas prácticamente idénticas a las del Focus, que

▶ Aunque es mucho más corto y estrecho por fuera que el Focus, las cotas interiores en la segunda fila son idénticas en ambos. El B-Max tiene puerta trasera corredera y prescinde del pilar central.



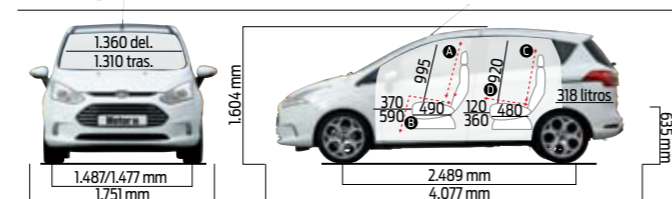
mide 4,36 de largo por 1,82 de ancho. Y si ponemos al volante a un 'españolito' de 1,75 de estatura, el hueco entre respaldos que queda en uno y otro es similar: 69,5 centímetros. Lástima que el B-Max flojee en vo-

lumen de maletero, pues sus 318 litros –ampliables, eso sí, a 1.386– parecen poco frente a los 363 del Focus.

En cuanto al rendimiento, equipa cambio de cinco marchas como el Fiesta, pero con

desarrollos acertados para compensar el peso extra y la mayor altura, lo que se traduce en sorpresa: acelera bien y, ante todo, recupera como alma que lleva el diablo. Si añadimos que en la práctica gasta casi lo mismo que el Focus –6,7 litros de media– y que cuesta mucho menos que su 'hermano', deduciremos que el B-Max es una interesante opción de compra.

MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
995 mm	1.080/860 mm	920 mm	840/600 mm



▶ El 1.0 EcoBoost de 125 CV se combina en el B-Max con tres niveles de acabado: Trend, Titanium y Titanium X, todos con airbag de rodilla de serie.

FORD FOCUS 1.0 ECOBOOST 125 CV



PRECIO	19.650 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES:	114 G/KM
IMPUESTO MATRICULACIÓN:	NO PAGA
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Precio con rebaja: 16.450 euros. Consumo y rendimiento. Confort y amplitud. Cuatro acabados.
DEBE MEJORAR	
-	Consola central con muchos mandos y pequeños. Política de equipamientos y opciones

▶ Hace años nos habrían llamado locos de haber recomendado un Focus con motor 1.0 tricilíndrico. Hoy podemos hacerlo sin rubor: empuja, agrada y, mimando el acelerador, gasta bastante poco.



En Fiesta o B-Max extraña menos la presencia de un 'motorcito' bajo el capó, pero en el Focus la cosa cambia, pues ningún otro compacto se atreve a llevar tan lejos el 'downsizing'. Y seguro que más fabricantes se animarán a hacerlo tras los resultados logrados por Ford, que si ya sorprende con el Focus 1.0 EcoBoost de 100 CV, en la versión de 125 CV alcanza cotas que casi causan incredulidad. La velocidad punta ronda los 200 km/h, y aunque anuncia un paso de 0 a 100 km/h en 11,3 segundos, a nuestra unidad le hemos cronometrado 10,8. Ahí es nada. Y es que el Focus, a diferencia de sus 'hermanos' pequeños, disfruta de

▶ Por confort, amplitud o calidad general, el Focus sigue siendo uno de los compactos de referencia entre las marcas generalistas. Y hay tres carrocerías para elegir: 5p, Sedán y Sportbreak.



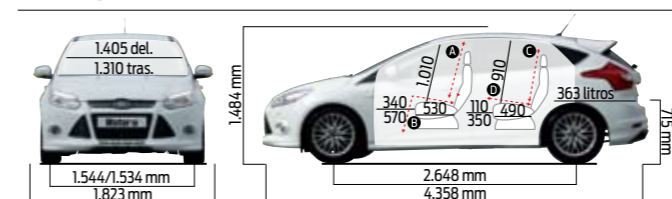
un cambio de seis marchas que permite sacar más provecho a cada caballo. Eso se ve fácilmente: pesa lo mismo que el B-Max –1.279 kilos– pero acelera mejor. Y el représ en carretera es bueno, aunque nadie debe

esperar reacciones de misil porque para eso ya hay otras opciones de gasolina más enérgicas. Aquí prima el agrado sobre la deportividad, un agrado al que ayuda la ausencia de vibraciones –todo un logro en una me-

cánica de sólo tres cilindros– y la bajísima sonoridad.

En cuanto al consumo, los 6,6 l/100 km de media registrados dicen mucho en su favor, pues superan por poco el gasto de la versión diésel de 115 CV. Aunque si te dejas llevar por lo bien que 'pisa' el coche y practicas una conducción 'alegre' el promedio se dispara más de lo deseable.

MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
1.010 mm	1.100/870 mm	910 mm	840/600 mm



▶ No hay acabado 'premium', pero el Focus está bien hecho y ofrece muchos asistentes de seguridad. Botones y pantalla central son pequeños.

FORD C-MAX 1.0 ECOBOOST 125 CV



PRECIO 19.750 €

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES: 117 G/KM
IMPUESTO MATRICULACIÓN: NO PAGA

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

➕ Precio con rebaja: 17.500 euros. Más caro que Focus, pero más práctico y amplio. Dos carrocerías.

DEBE MEJORAR

■ Consumo más sensible al tipo de vía y al estilo de conducción. Plaza central trasera estrecha.



◀▶ Aunque pesa más que el Focus y tiene el centro de gravedad más alto, el comportamiento general del C-Max asombra. Donde más se notan los kilos extra es al frenar. El maletero cubica 471 litros.

Al Focus le atacan por todas partes. Si decíamos antes que el B-Max cuesta mucho menos y ofrece argumentos sólidos –sólo ‘falla’ por maletero–, con el C-Max ocurre algo parecido, pues no tiene un precio muy superior pero aporta ventajas que muchos apreciarán: un maletero de 471 litros, por ejemplo, o una postura al volante más alta –no mucho, pues a Ford no le gustan los monovolumen ‘torre de control’–. Y la segunda fila del C-Max, cuya plaza central es más estrecha que las de los extremos, aporta un extra de versatilidad, pues permite configurar el interior como un 2+2 con las butacas traseras alejadas de las puertas y los

▶ En las plazas delanteras hay 25 milímetros más de anchura que en el Focus, y la ganancia en la segunda fila es de 55. La plaza central trasera puede esconderse para reposicionar las otras dos.



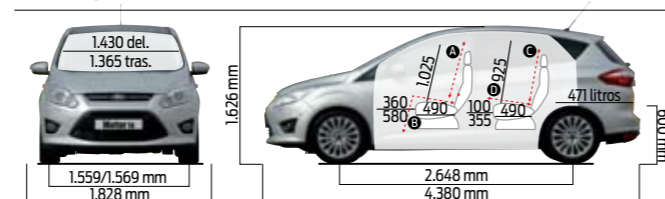
respaldos delanteros, de modo que cuatro van como reyes. No queda ahí la cosa, pues por 1.400 euros más –con los descuentos actuales la distancia se reduce a 800– accedemos al Grand C-Max –4,52 metros de

largo– de cinco plazas con maletero de 600 litros, e incluso Ford nos tienta con un Grand C-Max de siete plazas por otros 650 euros extra.

La pregunta es: ¿puede el 1.0 EcoBoost de 125 CV con ellos?

La respuesta es ‘sí’. En el C-Max, que pesa 1.391 kilos, el empuje sigue siendo bueno, pues acelera dignamente –anuncia el ‘0-100’ en 11,4 segundos y le hemos medido 12,0– y solventa adelantamientos en tiempos no tan alejados de los del Focus. El consumo, en cambio, crece más de lo esperado, aunque 7,5 litros parece un promedio real aceptable.

MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura del techo atrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
1.025 mm	1.070/850 mm	925 mm	845/590 mm



▶ Como en el Focus, los botones de la consola son pequeños y la pantalla central queda alejada. Acabado y equipamiento están a muy buen nivel.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Cuida el corazón de tu coche **ultimate**

FICHA TÉCNICA

	FIESTA ECOBOOST 125	B-MAX ECOBOOST 125	FOCUS ECOBOOST 125	C-MAX ECOBOOST 125
MOTOR	1.0 125 CV	1.0 125 CV	1.0 125 CV	1.0 125 CV
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3 en línea	3 en línea	3 en línea	3 en línea
Diámetro x carrera	71,9 x 82,0	71,9 x 82,0	71,9 x 82,0	71,9 x 82,0
Cilindrada (c.c.)	999	999	999	999
Nº de válvulas cilindro	4	4	4	4
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbocompresor e intercooler	Inyección directa de gasolina, turbocompresor e intercooler	Inyección directa de gasolina, turbocompresor e intercooler	Inyección directa de gasolina, turbocompresor e intercooler
Compresión	10,0 a 1	10,0 a 1	10,0 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima/rpm	125 CV / 6.000	125 CV / 6.000	125 CV / 6.000	125 CV / 6.000
Par máximo/rpm (mkg)	20,4/1.400-4.500	20,4/1.400-4.500	20,4/1.400-4.500	20,4/1.400-4.500
TRANSMISIÓN				
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 6 marchas	Manual, 6 marchas
Relaciones de la caja de cambios:				
km/h a 1.000 rpm ▶1ª	8,25	7,83	7,76	7,39
km/h a 1.000 rpm ▶2ª	15,30	14,52	14,12	13,46
km/h a 1.000 rpm ▶3ª	24,41	21,89	21,28	20,28
km/h a 1.000 rpm ▶4ª	33,56	29,49	28,10	26,78
km/h a 1.000 rpm ▶5ª	42,80	36,87	35,29	33,64
km/h a 1.000 rpm ▶6ª	-	-	41,94	39,98
km/h a 1.000 rpm ▶7ª	-	-	-	-
km/h a 1.000 rpm ▶8ª	-	-	-	-
DIRECCIÓN Y FRENSOS				
Sistema	Cremallera eléctrica	Cremallera eléctrica	Cremallera eléctrica	Cremallera eléctrica
Vueltas volante (entre topes)	2,65	2,55	2,7	2,55
Diámetro de giro (m)	10,1	10,4	11,0	10,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados/ Tambores	Discos ventilados/ Discos	Discos ventilados/ Discos	Discos ventilados/ Discos
SUSPENSIÓN				
Delantera	Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera	Semi-independiente, de rueda tirada, con muelles y amortiguadores	Semi-independiente, de rueda tirada, con muelles y amortiguadores	Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
RUEDAS				
Neumáticos	195/45 R16	195/55 R16	215/55 R16	215/55 R16
Llantas, aleación	6,5J x 16 pulgadas	6,5J x 16 pulgadas	6,5J x 16 pulgadas	6,5J x 16 pulgadas
PESOS Y CAPACIDADES				
En orden de marcha (kg)	1.091	1.279	1.279	1.391
Capacidad del depósito (l)	42	48	55	55
Relación peso/potencia (kg/cv)	8,73 kg/CV	10,23 kg/CV	10,23 kg/CV	11,12 kg/CV
Coefficiente aerodinámico Cx	0,33	N.d.	N.d.	0,30
Mantenimiento	20.000 km/1 año	20.000 km/1 año	20.000 km/1 año	20.000 km/1 año

BANCO DE PRUEBAS

	FIESTA	B-MAX	FOCUS	C-MAX
VELOCIDAD MÁXIMA	196 km/h	189 km/h	193 km/h	187 km/h
ACELERACIÓN (en segundos)				
400 m salida parada	17,0	18,0	17,6	18,3
1.000 m salida parada	31,3	32,8	32,2	33,4
De 0 a 100 km/h	9,8	11,5	10,8	12,0
Recorriendo (metros)	159	191	181	200
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)				
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,7	17,9	18,3	18,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,0	20,6	20,3	20,6
400 m desde 50 km/h en 6ª	-	-	19,5	19,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,5	33,3	33,7	34,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	41,7	37,8	37,4	38,0
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	-	-	37,5	38,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,5	9,5	10,0	10,6
De 80 a 120 km/h en 5ª	15,6	13,2	13,5	13,6
De 80 a 120 km/h en 6ª	-	-	16,4	17,5
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h				
	+ 2%	+ 3%	+ 3%	+ 3%
CONSUMOS				
EN CIUDAD				
A 21,9 km/h de promedio	6,0	7,2	6,9	7,8
EN CARRETERA				
A 90 km/h de cruceo	5,2	5,4	5,6	6,5
En conducción rápida	9,3	10,1	9,9	10,6
EN AUTOPISTA				
A 120 km/h de cruceo	7,1	7,9	7,8	8,7
A 140 km/h de cruceo	8,0	8,9	8,4	9,4
CONSUMO MEDIO PONDERADO				
Litros/100 km	5,9	6,7	6,6	7,5
AUTONOMÍA MEDIA				
Kilómetros recorridos	661	666	783	683
CONSUMOS OFICIALES				
Ciclo urbano	5,3	6,0	6,3	6,3
Ciclo extraurbano	3,7	4,2	4,2	4,5
Ciclo mixto	4,3	4,9	5,0	5,1
FRENOS				
DISTANCIA DE FRENADO				
A 60 km/h	14,9	13,5	13,9	14,7
A 100 KM/H	39,5	37,3	36,3	37,0
A 120 KM/H	56,1	52,9	51,4	55,4
Promedio del segmento a 120 km/h: utilitario.				
SONORIDAD				
MEDIDAS (dB)				
Al ralentí	42,1	47,5	40,0	40,2
A 60 km/h	62,3	63,2	61,6	61,8
A 90 km/h	66,1	68,1	65,7	66,2
A 120 km/h	70,8	72,4	70,0	70,8
A 140 km/h	73,9	75,2	72,9	73,7
A tope	82,8	79,8	78,2	79,2
Umbral de conversión: 50 decibelios Umbral del dolor: 140 decibelios				

Fomento

Al rescate de las autopistas

Una quita del 50 por ciento en la deuda a los bancos y la creación de una empresa de capital 100% público para gestionar las nueve autopistas de peaje en quiebra es la solución propuesta por Hacienda y Fomento para rescatarlas. La propuesta supone 2.400 millones de deuda para el Estado y quedar las concesionarias fuera del capital de la futura empresa.

PROYECTO CSIC



Proyecto europeo Eléctrico y reciclable

Piezas construidas con materiales de origen natural, como fibras y bio-resinas, integran el vehículo desarrollado por Ecoshell, el proyecto internacional en el que participan investigadores del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). Tras el diseño de ese utilitario ligero, barato y práctico, para el que se han desarrollado materiales y rediseñado la estructura del vehículo y los procesos de producción, se trabaja en un prototipo, que refleje las cualidades conseguidas para convertirse en una de las mejores alternativas a la movilidad en las grandes ciudades.

Combustibles Nos salvamos los impuestos

Tras el último informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), el ministro José Manuel Soria se muestra preocupado por el incremento de los márgenes comerciales

EL RÉCORD DE INGRESOS NO IMPIDE QUINTUPLICAR PÉRDIDAS
Seat tendrá un todocamino

Lo confirmo Jürgen Stackmann, el presidente de la compañía, en la presentación de resultados: Seat contará en 2016 con el primer SUV de su historia, entrando en un segmento «de los más grandes y de mayor crecimiento del mundo», decisión, que añadía, «supone un gran paso en el camino para alcanzar la rentabilidad sostenible». Una rentabilidad que se le escapa a la compañía española, que en 2013 quintuplica las pérdidas a pesar de marcar un récord de facturación.

Con 6.473 millones de euros de ingresos, que suponen un 6,3% más que el año anterior, se cerraba un ejercicio en el que también se dieron los mejores resultados en ventas (355.000 unidades) y producción (390.000 unidades,) de los últimos años, ganando peso dentro y fuera de Europa y mejorando, gracias a León, cuota en España y Alemania, sus dos principales mercados.

La cruz en el balance

anual es un quinto año consecutivo en números rojos, con 149 millones de euros en pérdidas, sobre los 30 millones de 2012. Los motivos, el descenso de los ingresos por vehículo, motivado por la fuerte competencia en Europa Occidental, el aumento de los costes de personal y gastos por ajuste de la plantilla, que se realizó el año pasado, y el incremento de las amortizaciones por el lanzamiento de los nuevos modelos. Unas pérdidas que no ensombrecen el futuro de una compañía que, como subraya su vicepresidente de finanzas Holger Kintscher, ha conseguido un importante saneamiento del balance, como demuestra la autofinanciación de las inversiones con el flujo de caja, algo que no

► El primer prototipo de un posible todocamino de Seat fue el IBX, presentado en el Salón de Ginebra hace tres años.



tiene en Bratislava (Eslovaquia), tanto porque los costes de producción son más bajos como porque habrá una versión Skoda del nuevo modelo, que partirá de la plataforma MQB. Es una plataforma modular que se utiliza en varias fábricas del grupo alemán, incluida Martorell (ensambla el Q3) que, a decir de Stackman, tiene capacidad para producir el coche. Son muchas las



▲ El presidente de Seat, Jürgen Stackmann, anunció la llegada del SUV en la presentación de los resultados del pasado año.

esperanzas sobre ese todocamino español, que podrá llegar incluso a superar en ventas e ingresos al León, aventura el presidente de Seat.

así como lo que denomina efecto 'pluma' y 'cohetes', en referencia a lentitud y rapidez con que se trasladan bajada y subida de la cotización internacional.

Seguridad Vial Manual para reducir muertes

Son 128 las medidas que pueden evitar hasta un 89 por ciento de muertes en ac-

identes de tráfico, según los expertos del Instituto de Economía de Transporte de Noruega autores del Manual de Seguridad Vial. Este manual centró la jornada de la Fundación Mapfre sobre la posible reducción del 50 por ciento de los muertos por tráfico en la UE en 2020, porcentaje que España superó en la pasada década. Convencidos de ello están los participantes en ese debate en el que María Seguí se mostró convencida no

sólo de que esa reducción llegará antes de 2020 sino también de que antes de esa fecha se consiga bajar de 37 fallecidos por millón de habitantes. Mientras tanto, los españoles debemos activar las alertas ante un mes de marzo que cerraba con unos veinte muertos más que el año anterior, rompiendo la tendencia de enero (-20) y febrero (-23) en los que las cifras de fallecidos en carretera a 24 horas bajaban.

el puntazo

Sólo el 17% de los vehículos matriculados en 2013 contaba con eCall, sistema que podría salvar 2.500 vidas al año en la UE.

El sistema de llamada de emergencia eCall, que avisa de inmediato cuando hay un accidente, es el protagonista del último Anfac Research, que resalta que sólo el 17% de las unidades matriculadas en 2013 contaba con ese sistema, que sólo ofrecen siete marcas, como opción o de serie. La mayor presencia se da en el segmento de lujo (disponible en el 55%), frente al 7% de cuota en los utilitarios pequeños. De los 22 millones de vehículos del parque español sólo 260.000 lo incorporan.

la imagen

Cinco primeros puestos para el Zoe en el quinto 'Montecarlo Zenn'

A su victoria absoluta en el Rally Montecarlo Zenn -'Zero Emission No Noise'-, el eléctrico de Renault añadía las primeras posiciones en regularidad, consumo, maniobrabilidad y equipos, un excelente resultado en su primer contacto con una competición internacional. De los tres Renault Zoe inscritos en la carrera era uno el que se imponía en las cinco categorías en juego al resto de los 95 participantes, en un rally reservado a vehículos eléctricos, que recorre alguno de los tramos más famosos del Montecarlo y finaliza en el puerto de Mónaco.



la frase

José Manuel Soria. Ministro de Industria, Energía y Turismo.

«Esperamos que con el paso del tiempo el cambio en la legislación (Ley de Hidrocarburos) traiga mayor competencia y acabe notándose también en el precio de gasolinas y gasóleos».

en breve

FORMALIZACIÓN La entrada en PSA del Estado francés y Dongfeng se ha oficializado con la firma del acuerdo en el Palacio del Eliseo de París ante los presidentes francés (Hollande) y chino (Xi Jinping).	EMPLEO ANDALUZ En Aznalcóllar (Sevilla) está la primera planta en Andalucía de reciclaje de baterías de automoción, que supondrá 240 empleos y ha exigido una inversión de 26,2 millones de euros.	LA CE INVESTIGA La sospecha de una posible violación de las leyes comunitarias de competencia, ha llevado a la Comisión a investigar a fabricantes de escapes para automoción en diferentes Estados miembros.	FISKER YA ES CHINA La marca de deportivos de lujo norteamericana ya forma parte de Wanxiang bajo la denominación de New Fisker Automotive. A corto plazo se relanzará el Karma, que contará con un V8 de gasolina.
---	--	---	--

la cifra

1000

millones de ESP (control electrónico de estabilidad) ha producido Bosch desde que en 1995 comenzó a fabricar en serie este dispositivo de seguridad, que salva vidas y aumenta la eficacia de los sistemas de asistencia a la conducción y conducción automatizada. No en vano, después del cinturón, el ESP está considerado el sistema de seguridad más importante en el vehículo, al ser capaz de evitar hasta el 80% de los accidentes por derrape.

RECICLAJE



Reciclaje

En busca del cobre del cableado

Recuperar el cobre del cableado del vehículo y conseguirlo con una pureza del 99,96 por ciento es el logro de Toyota y sus ocho colaboradores en un proyecto materializado en una tecnología pionera. Para 2016 se coloca en 1.000 toneladas la producción anual de cobre reciclado con ese método.

Directiva Bruselas quiere ITV's unificadas

Obligatoriedad bial para turismos a partir de la primera revisión a los cuatro y libertad para fijar la frecuencia en las motos es la norma aprobada por la Eurocámara para unificar las reglas en los 28 países de la UE. La normativa, que ya ha sido pactada por los Gobiernos también supone un mínimo anual de inspecciones técnicas en carretera a vehículos comerciales y el reconocimiento de los certificados emitidos por otro estado miembro, lo que simplificará la rematriculación de un vehículo en otro país. Además, se obliga a registrar el kilometraje en los certificados de ITV e imponer castigos eficaces contra su manipulación.



◀ El programa 2014 de actividades '4Motion' incluye cursos de conducción 'off road', como el organizado hace días en Lérida o el del 6 de abril en Teruel; pero también rutas fuera de carretera para clientes de Tiguan y Touareg, como la de la Sierra de Gúdar en abril, una por las Rías Baixas en junio, la del Cabo de Gata en septiembre o, ya en octubre, una por la Costa Daurada.



▲ Hay varias actividades invernales del '4Motion by Volkswagen Driving Experience', como el curso de técnicas de conducción sobre hielo de Grandvalira, al que asistimos hace días y que por 110 euros –incluye 'forfait' para la estación–, nos enseña a controlar derrapajes, frenar en nieve...

Disfruta y aprende

P.M./A.C. | motor16@motor16.com

La frase 'nunca habría imaginado por dónde puede pasar mi coche' se escucha con frecuencia en los cursos de conducción 'off road' organizados por las marcas. El cliente, salvo excepciones, no suele ser consciente de las capacidades técnicas y dinámicas del vehículo que conduce habitualmente por carretera, o que utiliza cada día para moverse en la ciudad. De ahí la importancia de iniciativas como el programa 'Volkswagen Driving Experience', con el que la firma alemana busca que sus clientes aprendan a dominar las posibilidades que brinda su Tiguan o Touareg, pero de la forma más placentera posible. Y ahí encontramos actividades de varias clases, como los cur-

Conducir a través de rutas extremas y explorar sorprendentes escenarios al volante de un Volkswagen. Eso es lo que propone el exclusivo programa '4Motion', que este año se desarrolla en puntos tan diversos como Marruecos, Suecia, Andalucía, Cataluña o Galicia, y cuyo objetivo es que el cliente disfrute de su coche llevando al límite sus posibilidades técnicas.

...sos de todoterreno de Basse-lla (Lérida), organizado el mes pasado, o el de Masía Pelarda (Teruel), previsto para el 6 de abril, en los que por 100 euros –150 si no somos clientes de la marca– podemos aprender a sacar el máximo partido de un SUV moderno: clase teórica de una hora, seguida por tres

...horas de prácticas con un monitor personal que nos muestra, sobre un Touareg, el uso de sistemas como el asistente de ascenso y descenso, el control de tracción, los bloqueos del diferencial, la reductora y la suspensión neumática. Y Volkswagen ofrece también los denominados 'Fines de semana

360 grados', concebidos para disfrutar del SUV en espectaculares rutas. A la organizada en Lérida en marzo se sumará, por ejemplo, la de Teruel de los días 4 a 6 de abril, reservada exclusivamente para clientes con vehículo propio –Tiguan o Touareg–, y con un precio de 385 euros por persona. Ahí se incluyen dos noches de alojamiento, todos los desayunos, almuerzos y cenas durante el evento y, por supuesto, una ruta-curso de 120 kilómetros –el 80 por ciento corresponde a tramos 'off road'– por la desconocida Sierra de Gúdar.

Para quienes no lleguen a tiempo –se puede reservar en www.store.volkswagen.es–, hay otras tres actividades '360' a lo largo del año, y con idénti-

co precio y esquema: en Pontevedra, por su Costa Atlántica, del 13 al 15 de junio –150 kilómetros de recorrido–; en Almería, por el Cabo de Gata, del 26 al 28 de septiembre –220 kilómetros–; y, finalmente, en Tarragona, a lo largo de su Costa Daurada, del 24 al 26 de octubre –220 kilómetros también–, en todos los casos con un grado de dificultad bajo.

Para los más atrevidos, sin embargo, Volkswagen Driving Experience ofrece la 'Aventura en Marruecos', que del 7 al 12 de octubre, y con un precio de 1.900 euros por persona –2.550 si no somos clientes– nos permitirá descubrir al volante de un Touareg especialmente equipado –un coche por cada dos inscritos– de una ruta por las montañas del Atlas, la Garganta del Dadés y el desierto en torno a Ouarzazate, partiendo de Marrakech, hasta donde volaremos desde Madrid o Barcelona. Buena forma



▲ En la localidad sueca de Arvidsjaur, cerca del Círculo Polar Ártico, se organiza cada año la llamada 'Aventura sobre hielo', donde por 2.400 euros el cliente pasa cuatro jornadas realizando completos cursos de conducción.

de familiarizarnos con las aptitudes de un SUV moderno y, de paso, tomar el pulso a nuestro exótico vecino del sur.

Además, el programa '4Motion Volkswagen Driving Ex-

perience' incluye también actividades invernales, centradas en la conducción de los coches con tracción total 4Motion sobre hielo y nieve. Y la fórmula no es exclusiva de Volkswa-

gen, pues cada vez son más los fabricantes –Audi, Jaguar, Land Rover, Mercedes-Benz, BMW, Porsche...– que ofrecen a sus clientes, o potenciales clientes, eventos similares.



▶▶ Javier Arenas y Andrés Mas en la Plaza de Oriente a punto de comenzar la aventura. Al llegar a Madrid de vuelta, seguían hablándose e incluso pensando en el Panda Raid de 2015.

Objetivo conseguido

Se trataba de participar en el Panda Raid. Vivir una semana de emociones desde el habitáculo de un modesto utilitario de 45 caballos con 18 años a sus espaldas, intentar traerlo de nuevo a casa lo más entero posible después de casi 5.000 exigentes kilómetros y contaros la experiencia. Lo hemos conseguido. Y lo recomendamos. Sin duda es una experiencia inolvidable.



Andrés Mas || amas@motor16.com

En este viaje aventura he batido varios récords personales, a saber: nunca había hecho tantos kilómetros a 100 km/h, ni en un asiento 'bacquet' de competición (todavía tengo cardenales en las piernas), nunca me había salido un callo en la mano de subir y bajar tanto la ventanilla sin elevelunas eléctricos (la calefacción iba puesta de forma permanente por cuestiones de refrigeración pero el polvo y las tormentas de arena no siempre dejaban bajar las ventanillas), creo recordar que nunca había superado un paso de agua embarrado a una velocidad de 60 km/h con una 'caja de zapatos' (o pasabas con esa inercia o no pasabas), nunca había empujado tanto un coche (ni siquiera cuando mi Seat 600 se quedaba sin batería día sí, día también) y nunca me lo había pasado tan bien ni había

vivido tantas aventuras con un vehículo de sólo 1.500 euros.

Antes de marchar al Panda Raid y ante la predisposición de muchos compañeros y amigos a participar en la siguiente edición, les dije a todos que esperasen a la vuelta y que les contaría personalmente si merecía o no la pena. He vuelto y ya se lo he dicho a todos: ¡¡¡merece la pena!!! Pero ojo, que nadie se equivoque, no es ningún paseo turístico, ni una ruta 4x4 light, ni una relajada excursión de amiguetes al desierto. El Panda Raid es un raid en toda regla con un ritmo frenético, larguísimas jornadas de conducción, etapas de navegación a veces muy complicadas por los factores climatológicos y la prohibición de los GPS, pasos casi imposibles para los 4x2, pero perfectamente estudiados para fomentar el trabajo en equipo y el compañerismo, y

▶ La tercera etapa atravesaba un pueblo minero abandonado con puentes de madera mal conservados que se estremecían al paso de los panditas.



mucha tienda de campaña y penurias nocturnas si no se quiere romper la filosofía aventurera del raid (los más sibaritas dormían en hoteles de poblaciones cercanas a los campamentos).

Con todo, y ya con la desidia que proporciona la vuelta a la rutina, a los atascos, al coste del día a día en una gran ciudad... los recuerdos que se han quedado grabados durante esa semana mágica permanecen

para siempre en la memoria de la que tiramos cuando pasan los días sin comer tierra, sin ver el desierto, sin un desafío natural que llevarnos a la boca. El Panda Raid, como otras aventuras de este tipo en Marruecos, debería formar parte de la receta de los médicos para curar muchas enfermedades.

Nosotros necesitamos otra sesión. Así que volveremos.



▶ Las abundantes pistas de tierra eran autopistas comparadas con otras zonas que atravesamos durante los días del Raid. En cualquier caso, era fácil descubrir paisajes inolvidables dignos de ser fotografiados.



Cada vez que el recorrido atravesaba una zona arenosa había que detenerse y analizar a la perfección el lugar por el que se iba a atravesar dicha zona. A pesar de todo, los 4x2 era fácil que se quedaran atascados.



▶ Un equipo andorrano de dos coches, decoró sus vehículos como si fuesen Hummer. Uno de ellos, tras volar en una duna cuando atravesaba una tormenta de arena, cayó mal y retrasó el eje delantero 7 centímetros partiendo el chasis. Al día siguiente estaba de nuevo en acción.



▶ Este año las tormentas de arena han sido muy habituales. En una de ellas nos perdimos cinco coches al no encontrar referencias y no hacer mucho caso a la brújula. No cundió el pánico y en poco tiempo recuperamos el rumbo. Pero la sensación es de una impotencia...

RAID SOLIDARIO Con tres toneladas de material

Con el fin de escolarizar al mayor número de niños posible en una zona muy deprimida del sur de Marruecos llamada Er Rachidia, Panda Raid tiene un acuerdo de colaboración con la asociación 'Camino al Sur'. Se trata de realizar una entrega solidaria de material escolar e incluso mantas y ordenadores que transportaron los 'panda raiders' desde España hasta la tercera etapa en la que tuvo lugar el acto en el Colegio Blaghma. Cada equipo aportaba un mínimo de 20 kilos de libretas, bolígrafos, carpetas, ordenadores, calculadoras, mantas y un largo etcétera. Todo este material se organiza y bajo la supervisión del Ministerio de Educación, cuyo representante también hizo acto de presencia en el colegio, se reparte entre las escuelas y las familias más necesitadas. El día más importante para organizadores y participantes, los niños nos tenían preparadas varias sorpresas, como un dibujo de cada coche personalizado con el dorsal, coros y juegos, además de un aperitivo a base de frutos secos y pasteles típicos de la zona.



▶▶ Los integrantes del Panda Raid transportamos más de 3 toneladas de material escolar y mantas para los niños marroquíes.



▶ Los campamentos nocturnos eran un buen punto de encuentro para intercambiar sensaciones con otros participantes. Nuestros tres coches siempre juntos rodeando las tiendas, esas bautizadas como «2 segundos». Era lo que se tardaba en montarlas. Sobre el plegado...

LOS MECÁNICOS MARROQUÍES Reparaciones 'low cost'

Uno de los mayores aciertos del Raid es llevar un camión repleto de repuestos nuevos y de desguace y un buen equipo de mecánicos de Zagora aportados por el ya famoso mecánico Mohamed 'Gordito'. El tema funciona de la siguiente manera: un Land Rover con dos o tres mecánicos hace de coche escoba y se encarga de reparar la avería a los rezagados con problemas o de remolcar el vehículo si no es posible arreglarlo. A los que consiguen llegar al campamento nocturno con problemas y no han parado en ningún pueblo de camino para arreglar su coche, un equipo de 11 mecánicos se encarga por orden de llegada, de solucionar casi cualquier problema. Hemos visto dar la vuelta al puente trasero para elevar la altura por 50 euros, cambiar un palier por 20, cambiar un pistón perforado por 200 e incluso cortar y soldar de nuevo el chasis de un Panda 4x4. Todo es posible en Marruecos.



▶▶ Bady y su compañero nos cambia el amortiguador sobre la marcha y sin apenas útiles. En el campamento son capaces de todo.

Un paisaje parecidísimo al de Lanzarote, casi a la misma altura en el mapa que la zona de Marruecos que recorríamos, nos acompañó durante varios kilómetros de pistas. Estábamos a mitad de camino entre Zagora y Ouarzazate, en concreto en la población de Tansikht, en el espectacular Valle del Draa



▶ Durante el recorrido a lo largo y ancho de Marruecos, tuvimos ocasión de pasar entre montañas con nevados. Una imagen que contrastaba con la de las dunas y los grandes desiertos de otras etapas. Ya camino de Marrakech coronamos el Col de Tishka de 2.260 metros de altitud.

Atravesar Marrakech en hora punta no es plato de gusto y requiere mucha paciencia y cuidado. Uno de los participantes tuvo un problema con un ciclista y estuvo en comisaría dos horas. Al final unos cuantos dirhams solucionaron el problema.



▶ Llegar a la playa de Essaouira es sinónimo de haber terminado y tener el coche más o menos en condiciones de volver a España. Pero uno no se puede relajar, las trampas de arena siguen siendo protagonistas.

▶ Aunque había participantes que no paraban ni a comer y se tomaban en marcha una barrita energética, nuestro equipo sí paraba al menos media hora a reponer fuerzas. La nevera de triple fondo de los Piccione, el jamón ibérico de Andrés y Javi y los dulces de los Juanma, nos mantuvieron en pie.



▶ Mira que en Marruecos es difícil pasar por sitios en los que si uno se detiene, no aparezcan de la nada dos o tres paisanos. Pues nosotros, con el Panda Raid hemos pasado por lugares en los que no había nada ni nadie en muchos kilómetros a la redonda.



▶ Nuestro diminuto Seat Marbella contrasta con el espectacular camión Scania de la organización. Este vehículo que ha participado en algún Dakar, era el que llevaba, entre otras cosas, los repuestos para los vehículos que se averiaban por el camino.



▶ El coche de los vencedores, Daniel Carballo y Ruben Vascoy, curiosamente y sobre el papel un Panda 4x2. Este tracción delantera cuidadosamente preparado, se impuso de forma sorprendente a todos los 4x4. Daniel y Rubén era la tercera vez que participaban.



◀ El ritual diario al llegar al campamento era desmontar el filtro de aire y soplarlo con el compresor para sacarle el polvo y la arena que había chupado durante kilómetros y kilómetros de caminos. Arena para hacer unos cuantos castillos.

LA ARENA DE MERZOUGA Compañerismo frente al caos

La tercera etapa terminaba con un estupendo río de arena de kilómetro y medio que corría paralelo a las imponentes y bellísimas dunas de Merzouga. Y hasta allí llegamos como corderitos sin saber lo que nos esperaba. Tengo que reconocer que fue la etapa más dura para los embragues y para la paciencia de muchos participantes, pero también la que ha unido más a una parte del grupo, la de los 4x2 más rezagados, que se tuvo que apoyar en sus compañeros para ir avanzando poco a poco a lo largo de ese tramo. Los tres coches de nuestro equipo supieron lo que era morder el polvo alguna vez, pero tengo que reconocer que si llegamos ya de noche al campamento fue porque estuvimos ayudando a no menos de 15 coches a avanzar con planchas y a empujones. He visto a diez participantes empujando un coche, y luego a otro, y luego a otro, algunos hasta caer exhaustos. Pero se trataba de que todos termináramos. Al final y como era de esperar, hubo muchos «amigos para siempre» que nunca olvidarán esa tercera etapa.



▶ El río de arena de Merzouga fue una prueba de fuego para muchos embragues y la paciencia de muchos participantes. En general y salvo los 4x4 que apenas paraban a ayudar, el compañerismo fue constante. Bajar las presiones a 0,9, imprescindible para salir del infierno.





◀ El coche de Irene Aguas y Andrea Duro fue el único equipo femenino que participaba y lógicamente ganó en su clase. Además quedaron en el puesto 13 en Categoría 4x4 y en el 14 de la general. Iban apoyadas por otro coche del mismo equipo que se clasificó a continuación. Su ritmo a lo largo de todas las etapas fue muy bueno y ambos equipos fueron ayudándose.



▲ Llegar a la playa de Essaouira tras muchísimos kilómetros y durísimas pruebas, es una sensación difícil de explicar. Pero no hay que dejar que la emoción te despiste, todavía quedan trampas que te pueden dejar en la estacada. En esta etapa nuestro coche se clasificó en el puesto 36.



▲ El vehículo con el dorsal 112 de Manuel Fernando Fernandez Dieguez y Manuel Galán Vazquez ganó el premio a la Mejor Decoración con este Marbella forrado de césped artificial. Y que quede constancia de que estaba bien pegado, a la llegada el césped estaba todo en su sitio.

COCHE RICO, COCHE POBRE Unos tanto... y otros tan poco

Entre los participantes de esta edición del Panda Raid había de todo, desde coches que aparentaban ser modelos de serie sin ninguna preparación y luego estaban convenientemente 'tocados' para superar cualquier obstáculo sin despeinarse, hasta coches casi de carreras que no lo disimulaban, pasando por verdaderos 'Panditas' casi de desguace. También había participantes que habían trabajado en el coche durante un año entero y algunos salpicaderos eran comparables a los de un avión. Es el caso del coche con el dorsal 24, de los murcianos Miguel Ángel Estebanz y Miguel Ángel García. En su vehículo, ese dicho de 'eres más simple que el salpicadero de un Panda' no pega mucho. El contraste con otro participante que se vino con lo puesto es verdaderamente sorprendente.



◀ Nuestro maletero no es que fuera un ejemplo de orden, pero llevábamos un cajón de aluminio con piezas de recambio, las ruedas fijadas... uno de los maleteros peor organizados llevaba las ruedas sueltas y herramientas y enseres en cajas de cartón. El mismo coche llevaba un reloj extra fijado con cinta americana lo que contrasta con el salpicadero 'de avión' de los murcianos.



**AUTO
ILUSIONATE**
AUTOADASIONATE
**AUTO
EXPERIMENTAL**
**AUTO
REGALATELO**

**SALÓN DEL
AUTOMÓVIL
DE MADRID**
20-25 MAYO 2014



VEHÍCULO NUEVO - VENTA DIRECTA
www.salondemadrid.es





MIREIA BELMONTE
IMAGEN DE RENAULT
 La nadadora Mireia Belmonte será imagen de Renault España hasta 2017. La deportista, que acumula numerosos logros, entre ellos dos



medallas de plata en los Juegos Olímpicos de Londres 2012, ha sido elegida por la marca de automóviles por sus valores de superación, dedicación y espíritu ganador.

VOLKSWAGEN APOYO AL FÚTBOL
 La marca Volkswagen busca, por sexto año consecutivo, al mejor equipo de fútbol alevín de España en el torneo 'Volkswagen Junior Masters', que comenzó el 30 de marzo y concluirá el 18 de mayo con la final en el estadio Vicente Calderón.

El torneo se disputa en 5 fases territoriales en las ciudades de Barcelona, Valencia, Sevilla, Oviedo y Madrid. En cada una participan 16 colegios, con un total de 1.200 jugadores. Como novedad, este año habrá 2 becas, para el mejor jugador y el máximo goleador, que les permitirán disfrutar de un campus con el programa de fútbol dirigido por el ex futbolista del F.C. Barcelona Hristo Stoichkov.

ATENTOS A... 24 Y 25 DE MAYO
 La localidad toledana de Cazalegas acoge una **concentración motera**. El programa para el fin de semana incluye diversas actividades, como exhibiciones, rutas, etc.

50 ANIVERSARIO

► El Ford Mustang inició su historia en 1964 'subiéndose' a lo más alto del Empire State. Los operarios cortaron el coche en tres partes para introducirlo en el ascensor y alcanzar la planta 86 del edificio.



▲ Para deleite de los visitantes, el nuevo Ford Mustang Convertible permanecerá los próximos 16 y 17 de abril en lo más alto del Empire State de Nueva York.

EL NUEVO MUSTANG SE SUBE AL EMPIRE STATE

Hace 50 años, Ford presentó su Mustang exhibiéndolo en la planta 86 del icónico Empire State de Nueva York. Ahora, la marca va a repetir esta proeza llevando al nuevo Mustang convertible hasta el mismo punto del rascacielos neoyorquino. Los días 16 y 17 de abril, los turistas que

visiten el observatorio del Empire State disfrutarán de las mejores vistas de Manhattan al lado del nuevo Mustang.

Al igual que en 1964, para subir el coche hasta el rascacielos se utilizará el ascensor, ya que ninguna grúa puede alcanzar la planta 86 y la elevada aguja

del edificio hace imposible el transporte en helicóptero. Para ello, el coche será desmontado y cortado en varias partes, que se encajarán en los ascensores y se ensamblarán en lo alto.

Las celebraciones del 50 aniversario del Mustang comenzarán el día 16 de abril y concluirán el 20.

CON EL CITROËN C4 CACTUS AL PARTIDO, GRATIS

Opinar en Facebook sobre el nuevo Citroën C4 Cactus tiene premio. La marca sortea dos entradas dobles para ver desde un palco el partido Celta-Real Madrid (fin de semana del 10 al 11 de mayo,

en Vigo) entre todos los internautas que respondan a dos preguntas: ¿Cuál de las configuraciones del Citroën C4 Cactus te gusta más? y ¿Cuál te comprarías? El premio también incluye, dos noches de hotel en la ciudad gallega.



RAID SOLIDARIO

Más de 130 equipos recorrerán unos 2.000 kilómetros en la **Maroc Challenge Spring** (del 12 al 18 de abril), raid low cost solidario abierto a turismos y 4x4 anteriores a 1998.

EXPLORERS CUP

LA DIFICULTAD LA DECIDES TÚ

Comienza el 27 de abril en Es-saouira y acaba el 2 de mayo en Ouazazate la primera edición de una cita, la Explorers Cup, a la que se está aún a tiempo para apuntarse y en la que, destacan los organizadores, cada equipo marca la dificultad a la que se quiere enfrentar. Un experimentado equipo encabezado por de Juan Antonio Muñoz (Cup 180) y Alberto Pascual (Sahara Aventura) ha diseñado el recorrido:

más de 1.500 kilómetros por el Marruecos más desconocido, divididos en cuatro etapas, una de ellas maratón, en una prueba que se centra en localizar en un tiempo máximo los 'way points' marcados en cada etapa. Abierta a todoterreno, buggies, camiones y motos, tanto de serie como preparados, se requiere un mínimo de dos vehículos por equipo. La inscripción cuesta 750 euros por participante (más IVA).



▲ La Explorers Cup (27 de abril - 2 de mayo) recorrerá más de 1.500 kilómetros.

MUSEO DE HISTORIA DE AUTOMOCIÓN

HOMENAJE AL CITROËN CX

El Museo de Historia de Automoción de Salamanca celebra con una exposición el 40 aniversario del Citroën CX.

El Citroën CX cumple 40 años y, para celebrarlo, el Museo de Historia de Automoción de Salamanca le rendirá homenaje con una exposición que reunirá, entre otras, varias unidades de este legendario modelo que este mismo mes de abril disputarán el Rally humanitario Sans Frontières.

La exposición, que cuenta con el apoyo del Club Citroën

CX, se inaugurará el próximo 26 de abril y contará en su presentación con la participación de Ramón Roca Masada, patrono de la Fundación de Históricos del Race, gran conocedor de la historia del automóvil y colaborador de Motor16. Roca Masada estará acompañado por el periodista Arturo Andrés, que relatará sus vivencias con el CX.

► El historiador del automóvil y colaborador de Motor16, Ramón Roca Masada, participará en la presentación de la muestra el próximo 26 de abril.



► El Citroën CX estuvo en producción durante 18 años y del mismo se vendieron más de un millón de unidades. Ahora cumple 40 años.



APP PARA PREPARAR EL CARNÉ

EL TEÓRICO, EN EL MÓVIL

Orange y Pons Editorial han desarrollado una aplicación (para smartphones y tablets) para preparar el examen teórico del permiso de conducción. La nueva App ofrece contenidos, tests por temas, test de repaso, exámenes finales y test de errores. Y también, un simulador de tests aleatorios del examen oficial.



DE MODA

El **Mazda6** ha sido protagonista de la presentación de la colección masculina otoño-invierno del diseñador Roberto Verino, embajador del modelo desde su lanzamiento, hace un año.

ultimate
 Tu vehículo puede consumir menos con BP Ultimate

¿SABÍAS QUE...?
 BP ha puesto en marcha, en su red de estaciones de servicio en España, una nueva promoción que permite al cliente obtener un cupón de descuento por valor de 1 euro en cada repostaje igual o superior a 25 litros, al presentar su tarjeta BPpremierplus en el momento del pago.



HAMILTON DOMINÓ LA CARRERA DE PRINCIPIO A FIN CON UN COCHE QUE, SEGÚN SUS PALABRAS, ES UNO DE LOS MEJORES QUE HA TENIDO NUNCA



▲ Los pilotos de Mercedes celebran con Sebastian Vettel el éxito en Malasia.



▲▼ Nico Rosberg completó el doblete de Mercedes. El alemán nunca pudo luchar con su compañero por la victoria, pero a cambio es líder del Mundial. En cuanto a los Red Bull, tal como era de esperar, han dado un salto adelante que se concretó en el tercer puesto de Vettel.



Mercedes confirmó su incontestable superioridad con el primer doblete, y Red Bull una progresión que vuelve a relegar a Ferrari a su estela, en contra de lo esperado antes de empezar el certamen. A pesar de su tercer puesto en la clasificación, la Scuderia ha de trabajar intensamente si quiere que Fernando Alonso cuente con aspiraciones al título en 2014.



Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

«Olvidamos rápidamente que Red Bull es la referencia de estos cuatro últimos años, así que me siento muy honrado de estar en una situación en la que nuestro equipo es la referencia por el momento, pero no deberíamos hacernos ilusiones». Toto Wolff, uno de los respon-

sables de Mercedes, ilustraba a la perfección el balance del Gran Premio de Malasia. Porque, el equipo alemán renovó su extraordinaria superioridad en el nuevo ciclo que se ha abierto en la Fórmula 1. Por otro lado, el Red Bull confirmó su extraordinaria capacidad para revolveerse ante las más complicadas situaciones.

Hamilton y Vettel, en busca del tiempo perdido



EL FERRARI DE ALONSO MOSTRÓ MUCHAS CARENCIAS. EL ESPAÑOL NO PUDO HACER UNA PRUEBA AL ATAQUE CON UN COCHE INFERIOR A MERCEDES

FERNANDO ALONSO / FERRARI

«Más o menos, lo que se esperaba»

¿Dónde está Ferrari? Si el Gran Premio de Australia confirmó que el equipo italiano estaba muy lejos de Mercedes, el de Malasia no desmintió el escenario de esta primera parte de la temporada.

Tras los positivos cronos de los libres y el cuarto puesto de Alonso en los entrenamientos, parecía que el podio estaba a tiro. «Es mucho más de lo que esperaba viendo cómo estábamos en la Q2. Ojalá el podio pueda estar un poco más cerca», declaraba el asturiano, que se había tocado con Daniil Kvyat, corriendo el peligro de quedarse en aquella sesión. Pero la realidad es que el podio nunca estuvo cerca. Más bien lo contrario.

Desde la primera vuelta, Alonso no dio señales de poder hacer una prueba al ataque. Tan sólo en la parte final, cuando se lanzó a

por un Hulkenberg a dos paradas dio la impresión de poder adelantar a algún rival. El F14 T no dio más de sí. «Más o menos es lo que esperaba», explicó al final de la carrera, «para ser honesto, el coche no tenía nada nuevo desde Australia, así que la situación era más o menos similar a la de Melbourne. Ayer después de la calificación pensé que tal vez hoy podríamos desafiar a Red Bull por lo menos, tal vez no Mercedes, pero desafortunadamente no hemos podido».

Es evidente que el motor de Ferrari está por debajo de Mercedes en términos de potencia. Pero hubo algo más en Sepang. «Me sentí lento toda la carrera, para ser sincero, no he sido suficientemente rápido en el primer relevo para competir con los coches que tenía delante. Y luego, cuando cambiamos a otro

juego de medios no me sentí cómodo con el balance, ni con los frenos... fue un poco una pesadilla».

¿Era todo? Pues no, había más, «la tracción no fue suficientemente buena en la salida de las curvas, perdíamos terreno, con la velocidad punta, no era un secreto que no somos rápidos o comparables con los Mercedes». Y para colmo, no habrá nada nuevo para Bahrein, como confirmó el piloto español tras la carrera, que emplazó a China y España para introducir novedades que ayuden a recortar diferencias.

Que son de medio segundo por vuelta como mínimo, margen que no se recorta en poco tiempo. Alonso comienza otra temporada más con el tercer o cuarto monoplaza de la parrilla, según el circuito. «Lo que se esperaba». Nada nuevo ya para él.



Posiblemente la temporada 2014 no sea especialmente atractiva prueba a prueba, aunque la lucha por el título quizás sea más abierta ante la dinámica de cada carrera. Esta vez, le tocó el turno a Lewis Hamilton, que veía compensada su retirada de Australia. Rosberg no perdió comba para mantenerse al frente de la clasificación, mientras que Vettel y Red Bull también comienzan a recuperar terreno. Fernando Alonso, como siempre, sigue sumando puntos en cualquier circunstancia.

El Gran Premio de Malasia, aunque con algo más de acción en pista que Melbourne, tampoco rompió la tendencia de Albert Park. Hubo más adelantamientos en el asfalto, pero la diferencia de rendimiento entre equipos esparce a los monoplazas en la pista durante la carrera. De hecho,

casi tres segundos separaron a los cinco primeros monoplazas en las simulaciones de carrera del viernes.

Si Mercedes no tuvo rivales tampoco en Sepang, Hamilton tampoco lo tuvo en su compañero de equipo. Mejor tiempo en entrenamientos, victoria y vuelta rápida, fue el primer triunfo del británico en Malasia desde que debutó en la Fórmula 1. «No creo que ninguna victoria sea fácil», explicaba al final de la prueba, intentando desmentir la impresión que su 'paseo' dejó flotando en el aire, «obviamente, hay oportunidades que se te presentan y hay que aprovecharlas con las dos manos, y hoy es lo que hice».

«Cuidar el coche, el combustible, los neumáticos, no cometiendo errores, en este sentido fue un desafío enorme», declaró después, ya que con una distancia cercana a los diez se-

gundos, el británico controló cualquier ataque de su compañero, «cuando oía que Nico elevaba el ritmo, reaccionaba intentando no dañar los neumáticos, así que fue un desafío, pero uno que podía manejar porque el coche fue espectacular este fin de semana».

Para el británico, el coche a su disposición fue «uno de los mejores de su vida». Rosberg se pronunciaba de forma similar en Melbourne, confirmando la sensación generalizada de que cuando sus pilotos lo desean, tienen mayor margen de maniobra frente a sus rivales con el W05.

«Intenté alcanzar a Lewis, pero hoy era demasiado rápido», reconocía Nico Rosberg tras la carrera, incapaz de ofrecer resistencia a su compañero de equipo tras un momento complicado en la salida. La diferencia entre ambos evitó así

cualquier problema similar al de 2013, cuando las órdenes de equipo le retuvieron tras su compañero. Aunque parece que en Mercedes ya se han tratado todas las posibles situaciones, según reconocía Toto Wolff, llegará el momento en que se ponga a prueba la disciplina de equipo. De momento, no fue el caso de Sepang. Pero Rosberg se mantuvo como líder del campeonato. «Suena muy bien, pero queda mucho todavía por delante. No pienso en ello de momento, me lo tomo carrera a carrera, disfrutando el momento, sacando el máximo partido, intentando seguir atacando. El mejor ejemplo es Red Bull».

El piloto alemán se refería a la extraordinaria reacción del equipo austriaco tras una desastrosa pretemporada. «No necesitan dar ninguna señal, ya les estamos esperan-



Hulkenberg volvió a demostrar que es un piloto con mayores objetivos de los que puede lograr en Force India. El alemán puede dar alguna sorpresa esta temporada.



▲ Sexto puesto de Jenson Button, un buen resultado tras un fin de semana con problemas para los coches de McLaren.



▲ Felipe Massa y Valtteri Bottas lucharon al final por la posición. El brasileño no acató las órdenes de equipo y no dejó pasar a su compañero.

do», reconocía Rosberg antes de la carrera, «son la referencia absoluta y están empujando como locos, esperamos que reduzcan las diferencias». Lo que, efectivamente, se confirmó durante la prueba.

Quién hubiera afirmado tras los últimos entrenamientos de Bahrein que el equipo austriaco culminaría en el podio sus primeras simulaciones de carrera. Vettel en Sepang, y Ricciardo en Australia. Con 866 kilómetros en pretemporada del piloto alemán y un total de 1.711 para el equipo, el RB10 ha sorprendido tanto por ritmo como por la fiabilidad, sin olvidar que, el propulsor francés no está a la altura del alemán. «En términos de potencia, en Viry-Chatillon lo saben, y están trabajando duro». El chasis de Newey parece ayudar a recomponer la figura mientras se mejora a velocidad de vértigo.

«Creo que podríamos haber ido más rápido al final de la prueba», reconoció Vettel, «pero nuestra prioridad era asegurar el podio». También reconoció que cuando presionó a Rosberg, este parecía «tener otra marcha y se fue». Aun reconociendo el extraordinario nivel de Mercedes, Vettel se mostraba optimista para las próximas carreras, justificando los temores de Wolff y compañía, «creo que el coche es muy competitivo, estamos ahí y esto es lo importante, estamos mucho mejor de lo que esperábamos durante el invierno, es una cuestión de tiempo, de cuándo conseguiremos alcanzarles, y luego intentaremos complicarles las cosas (a Mercedes)». Y de no ser por la mala fortuna de Daniel Ricciardo —nuevamente— en su último cambio de gomas, el australiano habría quedado por detrás de su

compañero, con permiso de un Alonso que le iba comiendo el terreno cuando abandonó.

A diferencia de Melbourne, Ferrari pudo superar a McLaren en esta ocasión. Ya desde el viernes Button avisó de los problemas para sus monoplazas, y no se cumplió el aviso de Ron Dennis, quien anticipaba antes de la prueba que su equipo iba a contar con «medio segundo más» en Sepang. «Fue una buena carrera», explicaba el británico a su término, «no podía haber esperado más, creo que sacamos el máximo partido al coche, y no pensaba que podría terminar sexto tal y como el coche se comportaba durante el fin de semana». De hecho, Button logró mejorar cuatro puestos su décima posición de salida.

Peor fortuna tuvo Kevin Magnussen, quien el sábado protagonizó una sensacio-

nal actuación ante las difíciles condiciones. «No tengo excusas», reconocía sin embargo al final de la carrera al asumir la responsabilidad de su error, tras tocar a Raikkonen en los primeros compases de carrera. «Las carreras son largas, y no debía haber cometido ese error en la primera curva». Carrera y cruz en dos carreras, pero Magnussen sigue confirmado el enorme potencial que el mismo Ron Dennis le reconoce. No en vano, él fue quien intervino para fichar al danés por encima de Sergio Pérez.

Una vez más, Force India y Nico Hulkenberg supieron sacar petróleo en Sepang con el quinto puesto del piloto alemán, cedido en los compases finales de la carrera a manos de Fernando Alonso. «Fuimos el único equipo de los de delante que hicimos una carrera a dos paradas, y tuvimos un gran rit-



MÁS ACCIÓN QUE EN AUSTRALIA, PERO NO HUBO MUCHA EMOCIÓN



▲ En dos carreras, Magnussen ha vivido el éxito en Australia y los problemas en Malasia. El noveno puesto no está mal.



▲ Daniel Kvyat es otra de las sensaciones de la temporada. El de Toro Rosso, casi sin experiencia, ha puntuado en las dos carreras.



◀ Nuevo problema para Ricciardo, esta vez en boxes. El australiano no acabó y además será penalizado para Bahrein.

mo durante toda la tarde», reconoció después el piloto alemán, que gestionó admirablemente sus neumáticos, confirmando su gran inteligencia y capacidad de gestión de carrera. Induda-

blemente, el piloto alemán está pidiendo a gritos un monoplaza de punta. Quién sabe si podrá dar alguna sorpresa en forma de podio esta temporada.

Felipe Massa y Valtteri Bottas

protagonizaron uno de los episodios más singulares del fin de semana. Los Williams, con problemas de estabilidad en el tren trasero, acentuados bajo la lluvia, quedaron fuera del Q3 el sábado. Tampoco mostraron el ritmo de carrera de Albert Park. En esta ocasión, sus dos pilotos rodaron juntos en los primeros compases de la prueba. El equipo tuvo que parar a un impulsivo Bottas, que pedía paso al muro de boxes para superar a su compañero. A posteriori, el equipo habló de 'estrategia' más que de 'órdenes de equipo'. Porque en los compases finales se produjo la misma situación. En esta ocasión, Bottas contaba con neumáticos en mejor estado que los de su compañero. «No hizo lo que hubiéramos preferido que hubiera hecho», explicó Rod Nelson, uno de los ingenieros del equipo, en referencia a la negativa de Massa para dejar pasar a su compañero. Según el equipo, Bottas tenía opciones de atacar a un Button que marchaba por delante del brasileño, ya que éste parecía tener problemas con la temperatura de su motor. Pero cuando sonó en el radio el «Valtteri es más rápido que tú», a Massa debieron desatársele los demonios del pasado. Se negó en redondo, «estoy seguro que el resultado no hubiera cambiado si le hubiera dejado pasar», alegaba para justificar una postura que, de no haber mantenido, hubiera supuesto un duro golpe de imagen. En Williams, después de la prueba, reconocieron que hubieran pedido a Bottas que revirtiera las posiciones de no haber podido superar

a Button. En todo caso, se esperaba más de Williams en Malasia. Cabe destacar también la magnífica trayectoria de Daniil Kvyat en este comienzo de temporada. El ruso logró completar su segunda carrera nuevamente dentro de los puntos, con el mérito añadido de las dificultades ambientales que encerraban las calurosas condiciones de esta pista. De hecho, hasta el Gran Premio de Australia, Kvyat sólo había completado pruebas de media hora. Tras luchar con los Williams y los McLaren al comienzo de la prueba, supo defender su posición en los compases finales, «pudo aguantar la presión de sus rivales hasta el final sin cometer ningún error», reconoció Franz Tost al final de la prueba. Si el debut de Magnussen es extraordinario, el de Kvyat no le va a la zaga. Con escasa pretemporada, sin cumplir los veinte años, directamente desde GP3, merecería ser también considerado como el mejor 'rookie' de este campeonato.

Al final del Gran Premio de Malasia, en la rueda de prensa se preguntó a los tres primeros clasificados de la prueba: «¿Pensáis que los tres aspirantes al título se sientan aquí hoy?». De momento, así parece. Que Fernando Alonso, sea capaz de incluirse entre ellos es otra historia. La pelota está en el tejado de Ferrari.

EL MUNDIAL PILOTOS

- 1º. Nico Rosberg (A)43 puntos
- 2º. Lewis Hamilton (GBR) ...25 pto.
- 3º. Fernando Alonso (E)24 pto.
- 4º. Jenson Button (GBR)23 pto.
- 5º. Kevin Magnussen (DIN) 20 pto.
- 6º. Nico Hulkenberg (A)18 pto.
- 7º. Sebastian Vettel (A)15 pto.
- 8º. Valtteri Bottas (FIN)14 pto.
- 9º. Kimi Raikkonen (FIN)6 pto.
- 10º. Felipe Massa (BRA)6 pto.

CONSTRUCTORES

- 1º. Mercedes 68 puntos
- 2º. McLaren-Mercedes43 pto.
- 3º. Ferrari 30 pto.
- 4º. Williams-Mercedes 20 pto.
- 5º. Force India-Mercedes 19 pto.
- 6º. Red Bull-Renault15 pto.
- 7º. Toro Rosso-Renault 7 pto.

+ en www.motor16.com

INDYCAR ST PETERSBURG

La primera, para **Will Power**

Will Power (Penske Chevy) es el primer líder del Campeonato IndyCar tras su victoria en la cita inaugural, en el trazado urbano de St Petersburg. El australiano entró con menos de dos segundos de ventaja sobre Ryan Hunter-Reay, mientras que Helio Castroneves completó el podio.

ASFALTO RALLY ISLAS CANARIAS

Enrique Cruz gana con el 911

El piloto canario Enrique Cruz (Porsche 911) se adjudicó el Rally Islas Canarias, primera prueba del Campeonato de España de Rallies de Asfalto, que se disputó en mojado y que concluyó con Yeray Lemes (Ferrari 360) en la segunda plaza. En la categoría internacional el triunfo fue para Didier Auriol, al volante de un Citroën Xsara.



WEC 2014

**Toyota presenta** el TS040

Toyota Racing ha presentado el TS040 Hybrid con el que participará esta temporada en el Mundial de Resistencia WEC. Equipa un motor 3.7 V8 de gasolina de 520 CV, cuenta con propulsión híbrida a las cuatro ruedas y reducirá el gasto un 25 por ciento frente al coche de 2013.

RAIDS 2015



◀ Junto a estas líneas, imagen facilitada por Peugeot en la que se intuye la silueta del futuro 2008 DKR. A su izquierda, Cyril Despres y Carlos Sainz junto a los 205 T16 y 405 T16.

Peugeot vuelve al **Dakar** con **Carlos Sainz**

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
«Siempre que ha hecho algo en el mundo de la competición lo ha hecho bien. Hasta ahora me había tocado pelear contra ellos y, por fin, aunque sea al final de mi carrera deportiva, vamos a unir fuerzas. Es un desafío de los que a mí me gustan, que reúne todas las condiciones para afrontarlo con las ganas con las que lo haré». Así se pronunciaba Carlos Sainz en el anuncio del retorno de Peugeot al Dakar por primera vez desde 1990, la última de sus cuatro victorias consecutivas en la prueba desde 1987.

«Todos somos fans de Carlos Sainz y yo lo soy des-

de que era pequeño», declaraba Maxime Picat, CEO de Peugeot, para justificar la presencia del piloto español en el proyecto. «Además, necesitamos que el coche

se desarrolle y contar con pilotos que lo hagan y que empujen a los técnicos de Peugeot. Carlos Sainz cumplía perfectamente estas condiciones».

Acompañado en la aventura por Cyril Despres —que deja las motos— y por Stephane Peterhansel —cuyo anuncio llegará más tarde—, Sainz pondrá a punto el nuevo 2008 DKR. «No puedo decir muchas cosas todavía, pero sí que es un coche bastante radical, típico de Peugeot, no ha seguido ninguna línea. Va a ser un coche con mucha personalidad, muy bonito y a nivel técnico con cosas diferentes. Esto tiene su riesgo, pero también hace de ello un

gran desafío», declaraba el piloto madrileño.

Según Sainz el primer año «va a ser duro, poner un coche en orden para ganar un Dakar no va a ser fácil, por eso he dicho que nuestro peor enemigo en este momento es el tiempo. Lo sabemos por Volkswagen, que tardó unos cuantos años en ganar el Dakar. Por eso confío en que requiera menos tiempo». Sainz destacó que «en el equipo se respira pasión, cuando entras en Peugeot Sport lo notas, cuando deciden hacer algo como el Pike's Pike, Le Mans, Mundial de Rallies... Es un equipo que ha hecho historia en el mundo del motor en Europa».

En cuanto a recoger el testigo de la época legendaria de Ari Vatanen y Jean Todt a los mandos, Sainz reconocía que «correr para la marca motiva, y voy a tratar de volver a ganar, para eso corro y para eso me contratan. Pero desde que corría Peugeot en el pasado (88, 89...), el Dakar ha cambiado mucho, y también los coches».



saber comprar y vender

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Síguenos en...



Motor16.tv Motor16

preciosdecoches.motor16.com

► Guía del comprador, Puedes consultar la guía de precios nuevos más completa, con las características de cada modelo en



Way of Life!

LO QUIERES TODO

FANÁTICOS DE LA EXIGENCIA,
ESTÁIS DE SUERTE

desde **14.690 €***



**SX4
S-CROSS**

Quieres un gran coche, pero que no lo tenga todo el mundo. Con el que disfrutar en la ciudad y en el campo. Si eres exigente, estás de suerte.



Suzuki, Campeón de España de Marcas de Rallyes de Asfalto

Suzuki recomienda



Consumo combinado: desde 4,2 hasta 5,9 l. / 100 Km. **Emisiones CO₂:** desde 110 hasta 135 g. / Km.

*PVP Recomendado Suzuki SX4 S-Cross 1.6L GL VWT 4X2 (incluido impuestos, transporte, acciones promocionales y Plan Pive 5 del Gobierno). No incluye pre-entrega, pack básico, pintura metalizada ni gastos de matriculación. Consultar condiciones y requisitos del Plan Pive 5. Oferta aplicable para clientes particulares que financien a través de Santander Consumer EFC, S.A. un importe mínimo de 12.000 euros, con una permanencia mínima de 48 meses a través de la campaña SZ5 y SZ6. Oferta incompatible con otras ofertas financieras, válida hasta el 31/05/2014 en concesionarios de Península y Baleares. Financiación sujeta a estudio y aprobación por parte de la entidad de crédito.

SUZUKI MADRID

C/ Carlos Sáinz, 35. Ciudad del Automóvil
Tels. 911 519 500 / 911 519 518 - LEGANÉS (Madrid)

3M



SOLUCIONES TANGIBLES Y PRODUCTOS INGENIOSOS PARA EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL

Innovación, tecnología y sostenibilidad son los pilares en los que se asienta 3M, la empresa especializada en la búsqueda de soluciones eficientes a necesidades cotidianas para los más distintos y variados sectores, entre los que destaca la automoción. Instalada en España desde 1957, su apuesta por el mercado Ibérico se refleja en el Centro de Innovación que tiene en Madrid, que ha costado seis millones de euros y en el que trabajan 40 personas con un alto nivel de cualificación. Destinado a generar nuevas ideas, en sus áreas de innovación, experimentación, demostraciones y formación destacan los 12 laboratorios de desarrollo de nuevas aplica-

ciones y su taller de reparación del automóvil, una industria con la que la compañía evoluciona en paralelo desde que a principios del siglo XX se ideó la lija de agua para trabajar cualquier superficie sin generar polvo y la cinta de enmascarar para proteger el vehículo en los procesos de pintura.

En total son más de 1.000 las propuestas creadas para el sector, que ayudan a conseguir vehículos más sostenibles, eficientes, confortables y personalizados. Como los productos para rotulación e impresión, que permiten personalizar los vehículos con gran facilidad, o la nueva gama de abrasivos, que revoluciona

el mundo de la reparación del automóvil, pues su gran flexibilidad permite al pintor llegar sin esfuerzo a las zonas de difícil acceso, convirtiendo el pintado en una tarea mucho más simple y limpia.

Tampoco hay que olvidar los materiales adhesivos, con soluciones capaces, por ejemplo, de mantener unidas las piezas de un avión, que es reflejo de casi un siglo a la vanguardia en ese campo.

En el Centro de Innovación de la Península Ibérica también se presta especial atención a soluciones para la seguridad vial, un espacio en el que el visitante puede comprender cómo son

Ducati

MOTO Y AIRBAG INTERCONECTADOS

La comunicación inalámbrica (wireless) es la pieza fundamental de la Multistrada D-Air, el modelo que interconecta el airbag de chaqueta con la moto. Disponible en Europa a partir del 24 de mayo, los sensores integrados en la Multistrada se activan ante un accidente inminente, mandando la orden de despliegue a las chaquetas airbag de la colección Ducaty by Dainese, que llevan piloto y pasajero, en apenas 45 milisegundos, reduciendo notablemente el riesgo de las lesiones por impacto.



Producción/ exportación

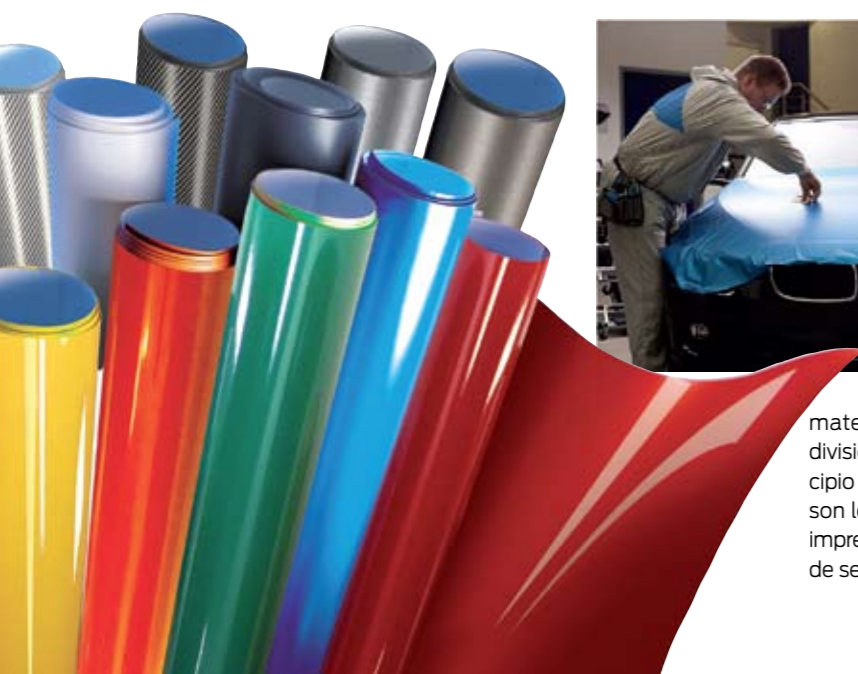
Ritmo ascendente

Con una subida del 9 por ciento en febrero (223.060 unidades), en los dos primeros meses del año han salido de las fábricas españolas 398.066 vehículos, que suponen un 3,74% más que en ese mismo periodo de 2013. Un ritmo de producción al alza gracias a la fuerza de las exportaciones, que acumulan un crecimiento del 1,87% (333.167 coches) tras la subida del 6,18% experimentado en febrero, un mes en el que salieron del país 186.815 unidades.

A la vista de los datos, Anfac (fabricantes) recuerda la necesidad de recuperar el mercado interno, que todavía tiene potencial de crecimiento, crecimiento al que ayudarán los planes de ayuda potenciados por el Gobierno. En cuanto a la exportación, Anfac resalta la estabilidad lograda por las factorías españolas en los años de crisis y la posibilidad de seguir creciendo al hacer modelos que se exportan a todo el mundo.



materiales elaborados por esa división de 3M responden al principio de la retrorreflexión o cuáles son los beneficios que ofrece la impresión digital en la fabricación de señales viales.



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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Potencia (CV)	Consumo (l/100km)
---------------------	--------	-----------------	---------------	-------------------

Motor16 publica cada semana la lista completa de precios de modelos que se venden en el mercado español. Un listado completo –aunque con un número reducido de datos– que permita a cada posible comprador ver toda la oferta de que dispone a la hora de elegir su coche nuevo. Son más de 5.000 modelos diferentes pertenecientes a 52 marcas los coches que están a la venta en España. De ellos ofrecemos en la primera columna el tipo de combustible que utilizan, la descripción detallada del modelo, versión... sería la segunda columna, el precio de tarifa está en la tercera columna, la potencia en la cuarta y el consumo medio sería la última columna. Conviene no olvidar que el precio recomendado por el fabricante puede verse reducido por las promociones y los importantes descuentos que hacen los fabricantes y que nosotros seguiremos reflejando en las páginas que preceden a este listado de precios. Esperamos que os sea de utilidad.

Datos ofrecidos por **Oceanis Car Solutions**

G GIULIETTA 1.4 TB 105cv Progression	21.290	6,4	105
G GIULIETTA 1.4 TB Multiair 170cv TCT Distinctive	27.290	5,1	170
G GIULIETTA 1.4 TB Multiair 170cv TCT Distinctive	21.290	5,2	170
G GIULIETTA 1.7 TB 125cv Quadrifoglio Verde	31.590	7,6	235
L GIULIETTA 1.4 T 120cv GLP Distinctive	25.670	8,3	120
L GIULIETTA 1.4 T 120cv GLP Distinctive	25.990	8,3	120

Aston Martin
 Importador: C. de Salamanca, 7, 28016 Madrid.
 Teléfono: 94 581 434. *Garantía: Dos años sin límite de kilómetros.
 *Rede de postventa: 73 puntos. *Web: www.astonmartin.com

G V12 VANTAGE Roadster Manual	231.772	16,4	517
G V8 VANTAGE Roadster Manual	145.603	13,8	426
G V8 VANTAGE Roadster Sportshift	152.115	12,6	426
G V12 VANTAGE Coupé Manual	207.962	16,4	517
G V8 VANTAGE Coupé Manual	131.714	13,8	426
G V8 VANTAGE Coupé Sportshift	138.265	12,6	426
G V8 VANTAGE S Roadster Sportshift	169.709	12,9	436
G V8 VANTAGE S Coupé Sportshift	155.477	12,9	436
G DB9 Volante	228.525	14,3	517
G DB9 Coupé	205.177	14,3	517
G VANQUISH Coupé Touchtronic	299.474	14,4	573
G RAPIDE Touchtronic	228.181	14,9	573

Audi
 Importador: Volkswagen Audi España, S.A. C/De la Seña, Edificio Genma Polígono Mas Blau, 08201 Prat de Llobregat (Barcelona).
 Teléfono: 94 029 962. *Garantía: Dos años sin límite de kilómetros.
 *Rede de postventa: 13 puntos. *Web: www.audi.es

D A1 1.6 TDI 105cv Adrenalin2	23.200	3,8	105
D A1 1.6 TDI 105cv Ambition	21.920	3,8	105
D A1 1.6 TDI 105cv Attraction	19.400	3,8	105
D A1 1.6 TDI 105cv S tronic Ambiente	28.870	3,9	105
D A1 1.6 TDI 105cv S tronic Ambition	28.870	3,9	105
D A1 1.6 TDI 105cv S tronic Attraction	26.390	3,9	105
D A1 1.6 TDI 105cv S tronic quattro	24.550	3,8	105
D A1 1.6 TDI Adrenalin	23.260	3,8	105
D A1 1.6 TDI Attracted	28.900	3,8	105
D A1 1.6 TDI 90cv S tronic Adrenalin	21.770	4,2	90
D A1 1.6 TDI 90cv S tronic Adrenalin2	23.960	4,2	90
D A1 1.6 TDI 90cv S tronic Ambition	22.680	4,2	90
D A1 1.6 TDI 90cv S tronic Attracted	20.710	4,2	90
D A1 1.6 TDI 90cv S tronic Attraction	20.160	4,2	90
D A1 2.0 TDI 143cv Ambition	23.850	4,1	143
D A1 2.0 TDI Adrenalin2	25.130	4,1	143
G A1 1.2 TFSI 86cv Adrenalin	18.400	5,1	86
G A1 1.2 TFSI 86cv Ambition	19.370	5,1	86
G A1 1.2 TFSI 86cv Attracted	17.340	5,1	86
G A1 1.2 TFSI 86cv Attraction	16.780	5,1	86
G A1 1.2 TFSI Adrenalin2	20.650	5,1	86
G A1 1.4 TFSI 122 S tronic 119g CO2 Adrenalin2	24.590	5,2	122
G A1 1.4 TFSI 122 S tronic 119g CO2 Attraction	20.790	5,2	122
G A1 1.4 TFSI 122 Adrenalin2	23.750	5,3	122
G A1 1.4 TFSI 122cv Ambition	22.420	5,3	122
G A1 1.4 TFSI 122cv Attraction	19.800	5,3	122
G A1 1.4 TFSI 122cv S tronic Adrenalin2	25.590	5,3	122
G A1 1.4 TFSI 122cv S tronic Ambition	24.260	5,3	122
G A1 1.4 TFSI 122cv S tronic Attraction	21.640	5,3	122
G A1 1.4 TFSI 122cv S tronic quattro	23.310	5,2	122
G A1 1.4 TFSI 140cv CO2 Adrenalin	22.660	4,7	140
G A1 1.4 TFSI 140cv CO2 Attraction	20.140	4,7	140
G A1 1.4 TFSI 140cv CO2 S tronic Ambition	24.430	4,7	140
G A1 1.4 TFSI 140cv CO2 S tronic Attraction	21.910	4,7	140
G A1 1.4 TFSI 185cv S tronic Adrenalin2	29.830	5,9	185
G A1 1.4 TFSI 185cv S tronic Ambition	28.610	5,9	185
G A1 1.4 TFSI CO2 Adrenalin2	23.940	4,7	140
G A1 1.4 TFSI CO2 S tronic Adrenalin2	25.710	4,7	140
D A1 Sportback 1.6 TDI 105cv Adrenalin2	23.960	3,8	105
D A1 Sportback 1.6 TDI 105cv Attraction	22.650	3,8	105
D A1 Sportback 1.6 TDI 105cv S tronic Ambition	20.130	3,8	105
D A1 Sportback 1.6 TDI 90 S tronic Adrenalin	21.540	4,2	90
D A1 Sportback 1.6 TDI 90 S tronic Attracted	22.540	4,2	90
D A1 Sportback 1.6 TDI 90 S tronic Attraction	20.890	4,2	90
D A1 Sportback 1.6 TDI 90cv Adrenalin	20.770	3,8	90
D A1 Sportback 1.6 TDI 90cv Adrenalin2	22.950	3,8	90
D A1 Sportback 1.6 TDI 90cv Ambition	21.640	3,8	90

D A1 Sportback 1.6 TDI 90cv Attraction	19.770	3,8	90
D A1 Sportback 1.6 TDI 90cv S tronic Adrenalin2	19.120	3,8	90
D A1 Sportback 1.6 TDI 90cv S tronic Adrenalin2	24.720	4,2	90

D A1 Sportback 1.6 TDI 90cv S tronic Ambition	23.410	4,2	90
D A1 Sportback 2.0 TDI 143cv Ambition	24.580	4,1	143
D A1 Sportback 2.0 TDI Adrenalin2	25.890	4,1	143

G A1 Sportback 1.2 TFSI 86cv Adrenalin	19.170	5,1	86
G A1 Sportback 1.2 TFSI 86cv Ambition	20.100	5,1	86
G A1 Sportback 1.2 TFSI 86cv Attracted	18.170	5,1	86

G A1 Sportback 1.2 TFSI 86cv Attraction	17.510	5,1	86
G A1 Sportback 1.2 TFSI Adrenalin2	21.410	5,1	86
G A1 Sportback 1.4 TFSI 122 S tronic Adrenalin2	26.350	5,3	122

G A1 Sportback 1.4 TFSI 122 S tronic Ambition	24.990	5,3	122
G A1 Sportback 1.4 TFSI 122 S tronic Attraction	22.370	5,3	122
G A1 Sportback 1.4 TFSI 122cv Adrenalin2	24.510	5,4	122

G A1 Sportback 1.4 TFSI 122cv Ambition	23.150	5,4	122
G A1 Sportback 1.4 TFSI 122cv Attraction	20.530	5,4	122
G A1 Sportback 1.4 TFSI 140 CoD Stro	25.160	4,9	140

G A1 Sportback 1.4 TFSI 140 CoD Stro Attraction	22.640	4,9	140
G A1 Sportback 1.4 TFSI 140cv CoD Ambition	23.390	4,9	140
G A1 Sportback 1.4 TFSI 140cv CoD Attraction	20.870	4,9	140

G A1 Sportback 1.4 TFSI 185 S tronic Adrenalin2	30.590	5,9	185
G A1 Sportback 1.4 TFSI 185 S tronic Ambition	29.340	5,9	185
G A1 Sportback 1.4 TFSI CO2 Adrenalin2	24.700	4,9	140

G A1 Sportback 1.4 TFSI CO2 S tronic Adrenalin2	26.470	4,9	140
D A3 1.6 TDI 105cv Ambiente	26.720	3,8	105
D A3 1.8 TFSI 180cv Ambiente	26.720	3,8	105

D A3 1.6 TDI 105cv Attraction	24.240	3,8	105
D A3 1.8 TFSI 180cv Ambiente	27.890	5,8	180
D A3 1.8 TFSI 180cv S tronic Ambiente	32.700	5,6	180

D A3 1.8 TFSI 180cv S tronic Ambition	32.700	5,6	180
D A3 1.8 TFSI 180cv S tronic Attraction	30.120	5,6	180
D A3 1.8 TFSI 180cv S tronic quattro	32.360	6,6	180

D A3 1.8 TFSI 180cv S tronic quattro	34.940	6,6	180
D A3 1.8 TFSI 180cv S tronic quattro Ambition	34.940	6,6	180
D A3 1.8 TFSI 180cv S tronic quattro Ambition	31.890	5,8	180

D A3 1.8 TFSI 180cv S tronic quattro S line edition	36.360	6,6	180
D A3 1.8 TFSI 180cv S tronic quattro S line edition	34.120	5,6	180
D A3 1.8 TFSI 180cv S tronic quattro S line edition	34.000	7	300

D A3 1.8 TFSI 180cv S tronic quattro S line edition	43.590	6,9	300
D A3 Sportback 1.6 TDI 105 S tronic Attraction	27.800	3,9	105
D A3 Sportback 1.6 TDI 105 S tronic Ambiente	30.280	3,9	105

D A3 Sportback 1.6 TDI 105 S tronic Ambition	30.280	3,9	105
D A3 Sportback 1.6 TDI 105cv Ambiente	28.130	3,8	105
D A3 Sportback 1.6 TDI 105cv Attraction	28.130	3,8	105

D A3 Sportback 1.6 TDI 105cv Ambition	25.650	3,8	105
D A3 Sportback 1.6 TDI Adrenalin	26.010	3,8	105
D A3 Sportback 1.6 TDI Attracted	24.730	3,8	105

D A3 Sportback 1.6 TDI S line edition	29.660	3,8	105
D A3 Sportback 1.6 TDI S tronic Adrenalin	28.160	3,9	105
D A3 Sportback 1.6 TDI S tronic Attracted	26.880	3,9	105

D A3 Sportback 1.6 TDI S tronic Attraction	31.810	3,9	105
D A3 Sportback 1.6 TDI S tronic S line edition	26.160	3,3	110
D A3 Sportback 1.6 TDI Ultra Attraction	24.730	3,3	110

D A3 Sportback 1.6 TDI Ultra Attraction	25.950	3,3	110
D A3 Sportback 1.6 TDI Ultra Attraction	27.530	3,3	110
D A3 Sportback 2.0 TDI 150 quattro	30.810	4,7	150

D A3 Sportback 2.0 TDI 150 S tronic Attraction	29.640	4,5	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150 S tronic Ambiente	32.120	4,5	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150 S tronic Ambition	32.120	4,5	150

D A3 Sportback 2.0 TDI 150cv Ambiente	31.930	5,8	180
D A3 Sportback 2.0 TDI 150cv Ambition	31.930	5,8	180
D A3 Sportback 2.0 TDI 150cv Attraction	29.350	5,8	180

D A3 Sportback 2.0 TDI 150cv S tronic Ambiente	33.520	5,8	180
D A3 Sportback 2.0 TDI Adrenalin	27.850	4,2	150
D A3 Sportback 2.0 TDI Attracted	26.070	4,2	150

D A3 Sportback 2.0 TDI clean d Str quattr	44.520	7	300
D A3 Sportback 2.0 TDI clean d 184 Ambiente	33.870	4,2	184
D A3 Sportback 2.0 TDI clean d 184 Ambition	31.990	4,2	184

D A3 Sportback 2.0 TDI clean d S tr quattr	39.670	4,9	184
D A3 Sportback 2.0 TDI clean d S tr quattr	39.670	4,9	184
D A3 Sportback 2.0 TDI clean diesel S line edit	35.400	4,2	184

D A3 Sportback 2.0 TDI clean diesel S line edit	41.260	4,9	184
D A3 Sportback 2.0 TDI quattro Adrenalin	31.190	4,7	150
D A3 Sportback 2.0 TDI quattro Attracted	29.850	4,7	150

D A3 Sportback 2.0 TDI S line edition	34.980	4,7	150
D A3 Sportback 2.0 TDI S line edition	31.500	4,2	150
D A3 Sportback 2.0 TDI S tronic Adrenalin	30.000	4,5	150

G A3 1.2 TFSI Adrenalin	22.820	4,9	105
G A3 1.2 TFSI Attracted	21.530	4,9	105
G A3 1.2 TFSI S line edition	26.360	4,9	105

G A3 1.2 TFSI S tronic Adrenalin	24.970	4,9	105
G A3 1.2 TFSI S tronic Attracted	23.680	4,9	105
G A3 1.2 TFSI S tronic S line edition	28.510	4,9	105

G A3 1.4 TFSI 122cv Ambiente	25.910	5,2	122
G A3 1.4 TFSI 122cv Ambition	25.910	5,2	122
G A3 1.4 TFSI 122cv Attraction	23.430	5,2	122

G A3 1.4 TFSI 122cv S tronic Ambiente	28.060	4,9	122
G A3 1.4 TFSI 122cv S tronic Attraction	25.580	4,9	122
G A3 1.4 TFSI 140cv CO2 Ambiente	28.170	4,7	140

G A3 1.4 TFSI 140cv CO2 Ambition	28.170	4,7	140
G A3 1.4 TFSI 140cv CO2 Attraction	25.690	4,7	140
G A3 1.4 TFSI 140cv CO2 S tronic Ambiente	30.320	4,7	140

G A3 1.4 TFSI 140cv CO2 S tronic Ambition	30.320	4,7	140
G A3 1.4 TFSI 140cv CO2 S tronic Attraction	27.840	4,7	140
G A3 1.4 TFSI Adrenalin	23.740	5,2	122

G A3 1.4 TFSI Attracted	22.450	5,2	122
G A3 1.4 TFSI CO2 Adrenalin	26.000	4,7	140
G A3 1.4 TFSI CO2 Attracted	24.710	4,7	140

G A3 1.4 TFSI CO2 S line edition	29.540	4,7	140
G A3 1.4 TFSI CO2 S tronic Adrenalin	28.150	4,7	140
G A3 1.4 TFSI CO2 S tronic Attracted	26.860	4,7	140

G A3 1.4 TFSI CO2 S tronic S line edition	31.690	4,7	140
G A3 1.4 TFSI S line edition	27.280	5,2	122
G A3 1.4 TFSI S tronic Adrenalin	25.890	4,9	122</

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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Potencia (CV)	Consumo (l/100km)
G A4 2.0 TFSI S line edition	38.520	5,9	225	
G A4 3.0 TFSI 227cv quattro S tronic	51.570	8,1	272	
G A4 3.0 TFSI quattro S tronic S line edition	51.600	8,1	272	
G S4 3.0 TFSI 333cv quattro S tronic	62.340	8,1	333	
D A4 Avant 2.0 TDI 120cv	35.150	4,7	120	
D A4 Avant 2.0 TDI 150cv	35.370	4,4	136	
D A4 Avant 2.0 TDI 163cv S line edition	35.390	4,4	136	
D A4 Avant 2.0 TDI 150cv multitr S line edition	38.850	4,9	150	
D A4 Avant 2.0 TDI 150cv quattro S line edition	39.260	5,3	150	
D A4 Avant 2.0 TDI 150cv	36.750	4,7	150	
D A4 Avant 2.0 TDI 150cv multitr S line edition	38.870	4,9	150	
D A4 Avant 2.0 TDI 150cv quattro	39.280	5,3	150	
D A4 Avant 2.0 TDI 150cv S line edition	35.500	4,7	150	
D A4 Avant 2.0 TDI 163cv	38.100	4,5	163	
D A4 Avant 2.0 TDI 163cv S line edition	38.120	4,5	163	
D A4 Avant 2.0 TDI 177 multitr S line edition	41.740	4,9	177	
D A4 Avant 2.0 TDI 177 quat Stron S line edition	44.270	5,5	177	
D A4 Avant 2.0 TDI 177 quattro S line edition	42.150	5,3	177	
D A4 Avant 2.0 TDI 177cv	39.590	4,8	177	
D A4 Avant 2.0 TDI 177cv multitr S line edition	41.710	4,9	177	
D A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	
D A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro S tronic	44.240	5,5	177	
D A4 Avant 2.0 TDI 177cv S line edition	38.330	4,8	177	
D A4 Avant 3.0 TDI 204 multitr S line edition	45.060	5,1	204	
D A4 Avant 3.0 TDI 204cv	42.910	5,2	204	
D A4 Avant 3.0 TDI 204cv multitr S line edition	45.030	5,1	204	
D A4 Avant 3.0 TDI 204cv S line edition	42.940	5,2	204	
D A4 Avant 3.0 TDI 245 clean diesel	53.000	5,9	245	
D A4 Avant 3.0 TDI 245 quat Stron S line edition	51.290	5,9	245	
D A4 Avant 3.0 TDI 245 quattro S line edition	49.170	5,9	245	
D A4 Avant 3.0 TDI 245cv quattro	49.140	5,9	245	
D A4 Avant 3.0 TDI 245cv quattro S tronic	51.260	5,9	245	
D A4 Avant 3.0 TDI 245cv quattro S line edition	53.030	5,9	245	
G A4 Avant 1.8 TFSI 120cv	32.520	6,6	120	
G A4 Avant 1.8 TFSI 120cv multitr S line edition	34.640	6,4	120	
G A4 Avant 1.8 TFSI 170cv	36.060	6,1	170	
G A4 Avant 1.8 TFSI 170cv multitr S line edition	38.180	6,1	170	
G A4 Avant 1.8 TFSI 170cv quattro	38.590	6,1	170	
G A4 Avant 1.8 TFSI multitr S line edition	38.210	6,1	170	
G A4 Avant 1.8 TFSI quattro S line edition	38.620	6,5	170	
G A4 Avant 1.8 TFSI S line edition	36.090	6,1	170	
G A4 Avant 2.0 TFSI 225cv	40.180	6,1	225	
G A4 Avant 2.0 TFSI 225cv multitr S line edition	42.300	6,1	225	
G A4 Avant 2.0 TFSI 225cv quattro	42.710	6,7	225	
G A4 Avant 2.0 TFSI 225cv quattro S tronic	44.830	6,9	225	
G A4 Avant 2.0 TFSI flexi fuel quat S line edition	42.270	6,5	180	
G A4 Avant 2.0 TFSI flexi fuel S line edition	38.120	6,8	180	
G A4 Avant 2.0 TFSI flexi fuel 180 quattro	42.240	9,5	180	
G A4 Avant 2.0 TFSI flexi fuel 180cv	38.090	8,8	180	
G A4 Avant 2.0 TFSI multitr S line edition	42.300	6,1	225	
G A4 Avant 2.0 TFSI quattro S line edition	42.740	6,7	225	
G A4 Avant 2.0 TFSI quattro S tron S line edition	44.860	6,9	225	
G A4 Avant 2.0 TFSI S line edition	40.210	6,1	225	
G A4 Avant 3.0 TFSI 272cv quattro S tronic	53.330	8,4	272	
G A4 Avant 3.0 TFSI quattro S tron S line edition	53.360	8,4	272	
G R54 Avant 4.2 TFSI 450cv quattro	88.720	10,7	450	
G R54 Avant 4.2 TFSI Stro quat Nogaro Selection	101.200	10,7	450	
G S4 Avant 3.0 TFSI 333cv quattro S tronic	64.100	8,4	333	
D A4 ALLROAD QUATTRO 2.0 TDI 150cv quattro	40.890	5,8	150	
D A4 ALLROAD QUATTRO 2.0 TDI 177cv quattro	43.610	5,8	177	
D A4 ALLROAD QUATTRO 2.0 TDI 177cv S tronic quattro	45.730	6	177	
D A4 ALLROAD QUATTRO 2.0 TDI quattro Advanced edition	43.610	5,8	177	
D A4 ALLROAD QUATTRO 2.0 TDI S tronic quat Advanced edition	45.730	6	177	
D A4 ALLROAD QUATTRO 3.0 TDI 245cv S tronic quattro	53.480	6,2	245	
D A4 ALLROAD QUATTRO 3.0 TDI clean diesel S tronic quattro	55.000	6	245	
G A4 ALLROAD QUATTRO 2.0 TFSI 225cv quattro	45.610	7	225	
G A4 ALLROAD QUATTRO 2.0 TFSI 225cv S tronic quattro	47.820	7,1	225	
D A6 2.0 TDI 177cv	41.580	4,9	177	
D A6 2.0 TDI 177cv multitr S line edition	43.980	5	177	
D A6 2.0 TDI Advanced edition	43.380	4,9	177	
D A6 2.0 TDI multitr S line edition	45.780	5	177	
D A6 2.0 TDI multitr S line edition Advanced edition	45.780	5	177	
D A6 2.0 TDI multitr S line edition	47.810	5	177	
D A6 2.0 TDI S line edition	45.410	4,9	177	
D A6 3.0 Bi TDI 313cv quattro tiptronic	62.760	6,3	313	
D A6 3.0 Bi TDI quattro tiptronic S line edit	67.570	6,3	313	
D A6 3.0 TDI 204cv	48.440	5,3	204	
D A6 3.0 TDI 204cv multitr S line edition	50.840	5,1	204	
D A6 3.0 TDI 204cv quattro S line edition	55.010	5,1	204	
D A6 3.0 TDI 204cv quattro S tronic	54.120	5,7	204	
D A6 3.0 TDI 204cv quattro S tronic S line edit	58.290	5,7	204	
D A6 3.0 TDI 204cv S line edition	52.610	5,3	204	
D A6 3.0 TDI 245 clean diesel quattro S tronic	59.380	5,9	245	
D A6 3.0 TDI 245cv quattro S tronic	58.500	5,9	245	
D A6 3.0 TDI 245cv quattro S tronic S line edit	62.810	5,9	245	
D A6 3.0 TDI Advanced edition	50.530	5,3	204	
D A6 3.0 TDI clean diesel quat Stro S line edit	64.140	5,9	245	
D A6 3.0 TDI multitr S line edition Advanced edition	52.930	5,1	204	
D A6 3.0 TDI quattro S tronic Advanced edition	56.210	5,7	204	
E A6 2.0 TFSI hybrid 245cv tiptronic	60.610	6,2	245	
G A6 2.0 TFSI 180cv	41.060	6,5	180	
G A6 2.0 TFSI 180cv multitr S line edition	43.460	6,4	180	
G A6 2.8 FSI 204cv	47.140	7,7	204	
G A6 2.8 FSI 204cv multitr S line edition	49.640	7,4	204	
G A6 2.8 FSI 204cv quattro S tronic	53.050	7,4	204	
G A6 3.0 TFSI 310cv quattro S tronic	60.840	8,2	310	
D A6 Avant 2.0 TDI 177cv	44.100	5	177	
D A6 Avant 2.0 TDI 177cv multitr S line edition	46.500	5,1	177	
D A6 Avant 2.0 TDI Advanced edition	45.900	5	177	
D A6 Avant 2.0 TDI multitr S line edition	48.300	5,1	177	
D A6 Avant 2.0 TDI 204cv S line edition	55.130	5,3	204	
D A6 Avant 3.0 Bi TDI 313cv quattro tiptronic	65.380	6,3	313	
D A6 Avant 3.0 Bi TDI quat tiptr S line edit	70.190	6,3	313	
D A6 Avant 3.0 TDI 204cv	50.960	5,3	204	
D A6 Avant 3.0 TDI 204cv multitr S line edition	53.360	5,2	204	
D A6 Avant 3.0 TDI 204cv multitr S line edition edit	57.530	5,2	204	
D A6 Avant 3.0 TDI 204cv quat Stron S line edit	60.810	5,8	204	
D A6 Avant 3.0 TDI 204cv quattro S tronic S line edit	56.640	5,8	204	
D A6 Avant 3.0 TDI 204cv S line edition	55.130	5,3	204	
D A6 Avant 3.0 TDI 245 quat Stron S line edit	65.330	5,9	245	
D A6 Avant 3.0 TDI 245cv quattro S tronic	60.570	5,9	245	
D A6 Avant 3.0 TDI Advanced edition	53.050	5,3	204	
D A6 Avant 3.0 TDI multitr S line edition edit	55.450	5,2	204	
D A6 Avant 3.0 TDI quattro Stro Advanced edit	58.730	5,8	204	
D A6 Avant 3.0 TDI 245 clean diesel quat Stron	61.900	5,9	245	
D A6 Avant 3.0 TDI clean quat Stron S line edit	66.530	5,9	245	
G A6 Avant 2.0 TFSI 180cv	43.580	6,6	180	
G A6 Avant 2.0 TFSI 180cv multitr S line edition	45.980	6,5	180	
G A6 Avant 2.8 FSI 204cv	49.760	7,7	204	
G A6 Avant 2.8 FSI 204cv multitr S line edition	52.260	7,4	204	
G A6 Avant 2.8 FSI 204cv quattro S tronic	55.670	8	204	
G A6 Avant 2.8 FSI 310cv quattro S tronic	63.460	8,2	310	
G S6 4.0 TFSI 420cv quattro S tronic	91.800	9,6	420	
G S6 Avant 4.0 TFSI 420cv quattro S tronic	91.880	9,7	420	
G R56 Avant 4.0 TFSI quattro tiptronic	130.410	9,8	560	
D A6 ALLROAD QUATTRO 3.0 Bi TDI 245cv quattro tiptronic	69.600	6,7	313	
D A6 ALLROAD QUATTRO 3.0 TDI 204cv quattro tiptronic	60.890	6,1	204	
D A6 ALLROAD QUATTRO 3.0 TDI 245 clean diesel quattro S tronic	68.640	6,3	245	
D A6 ALLROAD QUATTRO 3.0 TDI 245cv quattro S tronic	67.220	6,3	245	
D A6 ALLROAD QUATTRO 3.0 TDI quattro S tron Advanced edition	63.250	6,1	204	
G A6 ALLROAD QUATTRO 3.0 TFSI 310cv quattro S tronic	67.650	8,9	310	
D A7 Sportback 3.0 Bi TDI 313cv quattro tip	72.290	6,3	313	
D A7 Sportback 3.0 Bi TDI quat tiptr S line edit	76.660	6,3	313	
D A7 Sportback 3.0 TDI 204 quat Str S line edit	68.510	5,8	204	
D A7 Sportback 3.0 TDI 204cv multitr S line edit	61.330	5,1	204	
D A7 Sportback 3.0 TDI 204cv quattro	64.430	5,8	204	
D A7 Sportback 3.0 TDI 245 quat Str S line edit	71.970	5,9	245	
D A7 Sportback 3.0 TDI 245 quattro S tronic	68.220	5,9	245	
D A7 Sportback 3.0 TDI 245 quattro S tronic S tron	69.590	5,9	245	
D A7 Sportback 3.0 TDI clean qua Str S line edit	73.340	5,9	245	
D A7 Sportback 2.8 FSI 204cv multitr S line edit	60.140	7,4	204	
G A7 Sportback 2.8 FSI 204cv quattro	63.360	8	204	
G A7 Sportback 2.8 FSI Stro quat Stro S line edit	67.260	8	204	
G A7 Sportback 3.0 TFSI 310cv quattro S tronic	70.330	8,2	310	
G A7 Sportback 3.0 TFSI quat Stro S line edit	74.230	8,2	310	
G S7 Sportback 4.0 TFSI 420cv quattro S tronic	97.160	9,6	420	
G R57 Sportback 4.0 TFSI 560 quattro tiptronic	138.310	9,8	560	
D A8 3.0 TDI clean diesel quattro tiptronic	85.320	5,9	258	
D A8 4.2 TDI clean diesel quattro tiptronic	108.720	7,4	385	
G A8 2.0 TFSI hybrid 245cv tiptronic	90.720	6,2	245	
G A8 1.2 TFSI hybrid 245cv tiptronic	96.170	6,3	245	
G A8 3.0 TFSI quattro tiptronic	90.220	7,8	310	
G A8 4.0 TFSI quattro tiptronic	112.220	9,1	435	
G S8 4.0 TFSI 520cv quattro tiptronic	131.300	9,6	520	
D A8 1.3 TDI clean diesel quattro tiptronic	90.770	6	258	
D A8 1.4 TDI clean diesel quattro tiptronic	113.520	7,5	385	
G A8 1.3 TFSI quattro tiptronic	95.670	6	204	
G A8 1.4 TFSI quattro tiptronic	117.320	9,2	435	
G A8 1.6 TFSI W12 500cv quattro tiptronic	162.220	11,3	500	
D TT Roadster 2.0 TDI 170cv quattro	45.890	5,5	170	
D TT Roadster 2.0 TDI 170cv quattro S tronic	48.360	5,6	170	
D TT Roadster 2.0 TDI quattro S line edition	46.220	5,5	170	
D TT Roadster 2.0 TDI S tronic quat S line edit	48.720	5,6	170	
G TT Roadster 1.8 TFSI 160cv	36.080	6,5	160	
G TT Roadster 1.8 TFSI 160cv S tronic	38.550	6,5	160	
G TT Roadster 1.8 TFSI S line edition	36.230	6,5	160	
G TT Roadster 1.8 TFSI S tronic S line edit	38.730	6,5	160	
G TT Roadster 2.0 TFSI 211cv	42.950	6,7	211	
G TT Roadster 2.0 TFSI 211cv S tronic	47.230	7,2	211	
G TT Roadster 2.0 TFSI 211cv S tronic quattro	50.220	7,4	211	
G TT Roadster 2.0 TFSI S line edition	43.260	6,7	211	
G TT Roadster 2.0 TFSI S tronic quat S line edit	50.580	7,4	211	
G TT Roadster 2.0 TFSI S tronic S line edit	47.590	7,2	211	
G TT RS Plus Roadster 2.5 TFSI 360 S tronic quat	76.640	8,6	360	
G TT RS Plus Roadster 2.5 TFSI 360cv quat	76.270	9,1	360	
G TT RS Roadster 2.5 TFSI 340cv quattro	71.270	9,1	340	
G TT RS Roadster 2.5 TFSI 340cv S tronic quattro	71.830	8,6	340	
G TT RS Roadster 2.0 TFSI 272cv quattro	60.950	8,1	272	
G TT RS Roadster 2.0 TFSI 272cv S tronic quattro	63.520	7,9	272	
D TT Coupé 2.0 TDI 170cv quattro	41.940	5,3	170	
D TT Coupé 2.0 TDI 170cv quattro S tronic	44.410	5,5	170	
D TT Coupé 2.0 TDI quattro S line edition	42.720	5,3	170	
D TT Coupé 2.0 TDI S tronic quat S line edit	44.770	5,5	170	
G TT Coupé 1.8 TFSI 160cv	39.390	6,4	160	
G TT Coupé 1.8 TFSI 160cv S tronic	36.460	6,4	160	
G TT Coupé 1.8 TFSI S line edition	34.140	6,4	160	
G TT Coupé 1.8 TFSI S line edition edit	36.640	6,4	160	
G TT Coupé 2.0 TFSI 211cv	39.000	6,6	211	
G TT Coupé 2.0 TFS				

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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Potencia (CV)	Consumo (l/100km)
D	CRUZE 2.0 VCDI LT	18.490	5,2 163	
D	CRUZE 2.0 VCDI LT+ Clima	19.225	5,2 163	
D	CRUZE 2.0 VCDI LT+ Clima	19.225	5,2 163	
D	CRUZE 2.0 VCDI LTZ	21.615	5,2 163	
D	CRUZE 2.0 VCDI LTZ	21.615	5,2 163	
D	CRUZE 2.0 VCDI LTZ Auto	22.735	6,2 163	
D	CRUZE 2.0 VCDI LTZ Auto	22.735	6,2 163	
D	CRUZE 2.0 VCDI LTZ Auto ECO	22.735	5,9 163	
D	CRUZE 2.0 VCDI LTZ Auto ECO	22.735	5,8 163	
G	CRUZE 1.6 LT	17.055	6,7 117	
G	CRUZE 1.6 LT	17.055	6,6 124	
G	CRUZE 1.6 LT+ Clima	18.490	6,7 117	
G	CRUZE 1.6 LT+ Clima	18.490	6,6 124	
G	CRUZE 1.8 LTZ	20.655	6,4 141	
G	CRUZE 1.8 LTZ	20.655	6,4 141	
G	CRUZE 1.8 LTZ Auto	21.775	7,1 141	
G	CRUZE 1.8 LTZ Auto	21.775	7,1 141	
D	CRUZE 1.7 LT SW	19.150	4,5 130	
D	CRUZE 1.7 LT SW	19.150	4,5 130	
D	CRUZE 2.0 VCDI LT+ Clima SW	20.585	5,2 163	
D	CRUZE 2.0 VCDI LT+ Clima SW	20.585	5,2 163	
D	CRUZE 2.0 VCDI LTZ SW	22.275	5,2 163	
D	CRUZE 2.0 VCDI LTZ SW	22.275	5,2 163	
D	CRUZE 2.0 VCDI LTZ Auto SW	23.395	6,2 163	
D	CRUZE 2.0 VCDI LTZ Auto SW	23.395	6,2 163	
D	CRUZE 2.0 VCDI LTZ Auto ECO SW	23.395	5,9 163	
D	CRUZE 2.0 VCDI LTZ Auto ECO SW	23.395	5,8 163	
G	CRUZE 1.4 LTZ SW	22.615	5,7 140	
G	CRUZE 1.4 LTZ SW	22.615	5,8 140	
G	CRUZE 1.6 1.5 A/A SW	17.000	6,6 117	
G	CRUZE 1.6 1.5 A/A SW	17.000	6,4 124	
G	CRUZE 1.6 LT+ Clima SW	19.150	6,6 117	
G	CRUZE 1.6 LT+ Clima SW	19.150	6,4 124	
D	MALIBU 2.0D LT+ Clima	29.020	5,1 160	
D	MALIBU 2.0D LT+ Clima	29.395	4,7 160	
D	MALIBU 2.0D LTZ	31.475	5,1 160	
D	MALIBU 2.0D LTZ	31.850	4,7 160	
D	MALIBU 2.0D LTZ Auto	33.315	6 160	
D	MALIBU 2.0D LTZ Auto	33.490	6 160	
G	MALIBU 2.4 LTZ	29.910	7,8 167	
G	MALIBU 2.4 LTZ	30.285	7,8 167	
G	MALIBU 2.4 LTZ Auto	31.550	8 167	
G	MALIBU 2.4 LTZ Auto	31.925	7,8 167	
D	ORLANDO 2.0 VCDI LT	22.030	6 130	
D	ORLANDO 2.0 VCDI LT	22.355	6 130	
D	ORLANDO 2.0 VCDI LT+	23.055	6 130	
D	ORLANDO 2.0 VCDI LT+	23.380	6 130	
D	ORLANDO 2.0 VCDI LTZ	25.780	6 163	
D	ORLANDO 2.0 VCDI LTZ	26.105	6 163	
D	ORLANDO 2.0 VCDI LTZ Auto	26.890	7 163	
D	ORLANDO 2.0 VCDI LTZ Auto	27.215	7 163	
G	ORLANDO 1.8 LT	20.860	7 141	
G	ORLANDO 1.8 LT	21.185	7 141	
G	ORLANDO 1.8 LT+	21.885	7 141	
G	ORLANDO 1.8 LT+	22.210	7 141	
G	ORLANDO 1.8 LTZ	23.695	7 141	
G	ORLANDO 1.8 LTZ	24.020	7 141	
G	ORLANDO 1.8 LTZ Auto	24.805	7,9 141	
G	ORLANDO 1.8 LTZ Auto	25.130	8 141	
G	CAMARO Cabrio	51.900	14,1 432	
G	CAMARO Cabrio	51.900	14,1 432	
G	CAMARO Cabrio Auto	54.150	13,1 405	
G	CAMARO Coupe	45.900	14,1 432	
G	CAMARO Coupe	45.900	14,1 432	
G	CAMARO Coupe Auto	48.150	13,1 405	
G	CAMARO Coupe Auto	48.150	13,1 405	
D	TRAX 1.7 LS+	20.000	4,5 130	
D	TRAX 1.7 LS+	20.415	4,5 130	
D	TRAX 1.7 LT	20.800	4,5 130	
D	TRAX 1.7 LT	21.215	4,5 130	
D	TRAX 1.7 LT Auto	21.800	5,3 130	
D	TRAX 1.7 LT Auto	22.215	5,3 130	
D	TRAX 1.7 LT AWD	22.800	4,9 130	
D	TRAX 1.7 LT AWD	23.215	4,9 130	
G	TRAX 1.4 LT Auto FWD	21.415	6,8 140	
G	TRAX 1.4 LT AWD	22.000	6,4 140	
G	TRAX 1.4 LT AWD	22.415	6,4 140	
G	TRAX 1.4 LT FWD	20.415	6 115	
G	TRAX 1.6 LS	16.200	6,5 115	
G	TRAX 1.6 LS	16.615	6,5 115	
G	TRAX 1.6 LS+	17.600	6,5 115	
G	TRAX 1.6 LS+	18.015	6,5 115	
G	TRAX 1.6 LT	18.400	6,5 115	
G	TRAX 1.6 LT	18.815	6,5 115	
D	CAPTIVA 2.2 VCDI 16V LT 7 Plazas AWD	33.200	6,4 184	
D	CAPTIVA 2.2 VCDI 16V LT 7 Plazas AWD	33.250	6,4 184	
D	CAPTIVA 2.2 VCDI 16V LT 7 Plazas FWD	29.200	6,2 163	
D	CAPTIVA 2.2 VCDI 16V LT 7 Plazas FWD	29.250	6,2 163	
D	CAPTIVA 2.2 VCDI 16V LT 7 Plazas AWD	36.550	6,4 184	
D	CAPTIVA 2.2 VCDI 16V LT 7 Plazas AWD	36.550	6,4 184	
D	CAPTIVA 2.2 VCDI 16V LT 7 Plazas AWD Auto	37.850	7,9 184	
D	CAPTIVA 2.2 VCDI 16V LT 7 Plazas AWD Auto	37.850	7,9 184	
G	CAPTIVA 2.4 16V LS	26.450	8,9 167	
G	CAPTIVA 2.4 16V LS	26.450	8,9 167	
G	CAPTIVA 3.0 V6 24V LTZ 7 Plazas AWD Auto	38.350	10,5 258	
G	CAPTIVA 3.0 V6 24V LTZ 7 Plazas AWD Auto	38.350	10,5 258	
Citroën				
Fabricante/Importador: Citroën España, S.A. Dora Cuatrecasas, 22, 28037 Madrid. Teléfonos: 91 65 01 00. Garantía: Dos años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 440 puntos de asistencia en toda España. Web: www.citroen.es				
G	C1 LO Seduction	11.200	4,3 68	
G	C1 LO Seduction	12.220	4,3 68	
G	C1 LO Seduction	12.000	4,3 68	
G	C1 LOi CMP Seduction	12.600	4,5 68	
E	C-ZERO Seduction	30.190	67	
D	C3 E-HDI 115 Exclusive	20.400	3,8 114	
D	C3 E-HDI 70 CMP Collection	17.500	3,4 68	
D	C3 E-HDI 70 CMP Collection	17.600	3,4 68	
D	C3 E-HDI 90 CMP Exclusive	20.150	3,8 92	
D	C3 E-HDI 90 Exclusive	19.150	3,6 92	
D	C3 HDI 70 Attraction	14.850	3,8 68	
D	C3 HDI 70 Collection	16.500	3,8 68	
D	C3 HDI 70 Tonic	16.150	3,8 68	
D	C3 HDI 70 Tonic	15.950	3,8 68	
D	C3 HDI 70 Tonic	16.050	3,8 68	
D	C3 HDI 90 Collection	17.500	4 92	
D	C3 HDI 90 Exclusive	17.600	4 92	
D	C3 HDI 90 Exclusive	19.050	4 92	
G	C3 e-VTI 82cv ETG Collection	16.650	4,3 82	
G	C3 VTI 120 Exclusive	18.800	5,7 120	
G	C3 VTI 68cv Attraction	13.250	4,3 68	
G	C3 VTI 68cv Tonic	14.350	4,3 68	
G	C3 VTI 68cv Tonic	14.450	4,3 68	
G	C3 VTI 82cv Collection	15.550	4,6 82	
G	C3 VTI 82cv Collection	15.650	4,6 82	
G	C3 VTI 82cv Seduction	15.200	4,5 82	
G	C3 VTI 82cv Tonic	15.000	4,6 82	
G	C3 VTI 82cv Tonic	15.100	4,6 82	
L	C3 VTI 95cv GLP Seduction	17.600	8,1 91	
D	DS3 E-HDI 115 Sport	22.290	3,8 114	
D	DS3 E-HDI 90 CMP Style	20.120	3,8 92	
D	DS3 E-HDI 90 CMP Style	20.200	3,6 92	
D	DS3 E-HDI 90 Faubourg Addict	22.845	3,6 92	
D	DS3 E-HDI 90 Limited Edition	19.700	3,6 92	
D	DS3 E-HDI 90 Style	19.500	3,6 92	
D	DS3 HDI 70cv Design	16.730	3,8 68	
D	DS3 HDI 70cv Urban Shot	17.900	3,8 68	
G	DS3 e-VTI 82 ETG Urban Shot	16.400	4,1 82	
G	DS3 e-VTI 82 ETG Urban Shot	17.570	4,3 82	
G	DS3 THP 155 Sport	21.750	6 156	
G	DS3 Vti 120 CAS Style	19.670	6,5 120	
G	DS3 Vti 120 Electro Shot	19.600	5,7 120	
G	DS3 Vti 120 Limited Edition	19.100	5,7 120	
G	DS3 Vti 120 Style	18.900	5,7 120	
G	DS3 VTI 82 Design	15.530	4,5 82	
G	DS3 VTI 82 Urban Shot	16.700	4,5 82	
D	DS3 1.6 e-HDI 90 CMP Sport Cabrio	23.965	3,8 92	
D	DS3 1.6 e-HDI 90 CMP Style Cabrio	22.560	3,8 92	
D	DS3 1.6 e-HDI 90 Sport Cabrio	23.345	3,6 92	
D	DS3 1.6 e-HDI 90 Style Cabrio	22.450	3,6 92	
G	DS3 1.2 VTI 82 Design Cabrio	18.330	4,9 82	
G	DS3 1.6 THP 155 Sport Cabrio	24.250	5,9 156	
G	DS3 1.6 VTI 120 Style Cabrio	21.700	5,7 120	
D	C3 PICASSO E-HDI 90cv CMP Seduction	20.405	4 92	
D	C3 PICASSO E-HDI 90cv CMP Seduction	20.405	4 92	
D	C3 PICASSO HDI 115cv FAP Airream	22.275	4,6 114	
D	C3 PICASSO HDI 115cv FAP Airream Seduction	20.535	4,6 114	
D	C3 PICASSO HDI 115cv FAP Collection	20.995	4,6 114	
D	C3 PICASSO HDI 115cv FAP Collection	20.995	4,6 114	
D	C3 PICASSO HDI 90cv Airream Attraction	17.260	4 92	
D	C3 PICASSO HDI 90cv Airream Exclusive	21.165	4,1 92	
D	C3 PICASSO HDI 90cv Airream Seduction	19.425	4 92	
D	C3 PICASSO HDI 90cv Collection	19.885	4,1 92	
D	C3 PICASSO HDI 90cv Collection	19.885	4,1 92	
D	C3 PICASSO VTI 120cv CMP Seduction	21.595	5,7 120	
D	C3 PICASSO VTI 120cv Collection	18.895	6,4 120	
D	C3 PICASSO VTI 120cv Collection	18.895	6,4 120	
D	C3 PICASSO VTI 120cv Exclusive	20.175	6,4 120	
D	C3 PICASSO VTI 120cv Seduction	18.435	6,3 120	
D	C3 PICASSO VTI 95cv Attraction	15.550	6,1 95	
D	C3 PICASSO VTI 95cv Collection	18.175	6,3 95	
D	C3 PICASSO VTI 95cv Collection	18.175	6,3 95	
D	C3 PICASSO VTI 95cv Seduction	17.715	6,1 95	
D	DS4 1.6 e-HDI 115cv ETG6 Design	24.740	4,2 114	
D	DS4 1.6 e-HDI 115cv ETG6 Addict	27.100	4,4 114	
D	DS4 1.6 e-HDI 115cv Faubourg Addict	28.490	4,3 114	
D	DS4 1.6 e-HDI 115cv STT Design	23.920	4,4 114	
D	DS4 1.6 e-HDI 115cv STT Style	26.280	4,5 114	
D	DS4 1.6 e-HDI 90cv Design	22.490	4,4 92	
D	DS4 2.0 HDI 160cv Automático Sport	30.930	5,7 163	
D	DS4 2.0 HDI 160cv Sport	29.530	5,1 163	
D	DS4 2.0 HDI 160cv Style	28.000	5,1 163	
G	DS4 1.6 THP 160cv Aut. Style	28.020	6,7 163	
G	DS4 1.6 THP 200cv Sport	29.840	6,4 200	
G	DS4 2.0 HDI 115cv CMP Collection	21.650	6,2 120	
G	DS4 1.6 VTI 120cv Style	24.010	6,2 120	
D	C4 1.6 e-HDI 115cv CMP Collection	22.750	3,9 114	
D	C4 1.6 e-HDI 115cv Collection	22.750	3,8 114	
D	C4 1.6 e-HDI 115cv Collection	22.850	3,8 114	
D	C4 1.6 e-HDI 115cv ETG6 Collection	23.700	3,9 114	
D	C4 1.6 e-HDI 115cv ETG6 Exclusive	25.600	3,9 114	
D	C4 1.6 e-HDI 115cv Exclusive	24.750	3,8 114	
D	C4 1.6 e-HDI 115cv Seduction	22.200	3,7 114	
D	C4 1.6 e-HDI 115cv Tonic	21.550	3,7 114	
D	C4 1.6 HDI 90cv Business	19.700	4,1 92	
D	C4 1.6 HDI 90cv Collection	21.450	4,2 92	
D	C4 1.6 HDI 90cv Collection	21.550	4,2 92	
D	C4 1.6 HDI 90cv Seduction	20.900	4 92	
D	C4 1.6 HDI 90cv Tonic	20.250	4 92	
D	C4 2.0 HDI 150cv Exclusive	26.300	5 150	
G	C4 1.4 VTI 95cv Business	18.150	6,1 95	
G	C4 1.4 VTI 95cv Tonic	18.700	6,1 95	
G	C4 1.6 THP 155cv CMP Exclusive	24.600	6,4 156	
G	C4 1.6 VTI 120cv Collection	20.750	6,3 120	
G	C4 1.6 VTI 120cv Collection	20.850	6,3 120	
G	C4 1.6 VTI 120cv Seduction	20.200		

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

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Rows include models like GALLARDO LP V10 560-4 Spyder, GALLARDO LP V10 550-2, etc.

Kia

Importador: Kia Motor Benelux S.A.U./Anibal Segura, 6e. 28008 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 95 766 466. *Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros, lo que ocurra primero. Red de postventa: 12 puntos de asistencia en carretera. Web: www.kia.es

Table with 4 columns: Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Rows include models like PICANTO LO CVT 69cv Basic, PICANTO LO CVT 69cv Concept, etc.

Lancia

Importador: Fiat Auto España Carretera de Barcelona, km 2700. 28004 Alcala de Henares (Madrid). Teléfono: 91857 700. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros, lo que ocurra primero. Red de postventa: 16 puntos de asistencia en carretera. Web: www.lancia.es

Table with 4 columns: Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Rows include models like YPSILON L3 Gold Multijet II, YPSILON L3 Silver Multijet II, etc.

Land Rover

Importador: Land Rover España, S.L. Paseo de la Castellana, 130. 28046 Madrid. Teléfono: 91 393 1000. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 7 puntos de asistencia en carretera. Web: www.landrover.es

Table with 4 columns: Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Rows include models like DEFENDER 90 SW E, DEFENDER 110 SE, FREELANDER 2.2 e4d 5 4x2 150cv, etc.

Lexus

Importador: Lexus España S.L. Avda. Burgos, 76. 28050 Madrid. Teléfono: 91 230 9300. Garantía: Cinco años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 13 puntos de asistencia en carretera. Web: www.motordeluxe.es

Table with 4 columns: Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Rows include models like CT 200h Eco, CT 200h Executive, CT 200h Executive + Navibox, etc.

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

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Rows include models like IS 300h Hybrid Plus Safety (Ebano Gris), IS 300h Hybrid Plus Safety (Ebano Marrón), IS 250 Drive, etc.

Maserati

Importador: Maserati Benelux S.A. P.O. de la Castellana, 50. 6º. 28016 Madrid. Teléfono: 914 18 480. Red de postventa: 10 puntos de asistencia en carretera. Garantía: 3 años. Web: www.maserati.it

Table with 4 columns: Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Rows include models like GRAN CABRIO 4.7 V8 Automático, GRAN CABRIO 4.7 V8 Sport Automático, GRAN TURISMO 4.2 V8 Automático, etc.

Mazda

Importador: Mazda Automóviles España, S.A. C/ Arce de los Baños, 6. 28001 Madrid. Teléfono: 91 262 94 94. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 15 puntos de asistencia en carretera. Web: www.mazda-es.com

Table with 4 columns: Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Rows include models like MAZDA2 Inika 1.3 75cv, MAZDA2 Pulse 1.3 75cv, MAZDA2 Sakura 1.3 75cv, etc.

Mercedes

Importador: Mercedes-Benz España, S.A. Avda de Basilea, 30. 28001 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 94 946 000. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 17 puntos de asistencia en carretera. Web: www.mercedes-benz.es

Table with 4 columns: Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Rows include models like A 180 AMG Line, A 180 CDI Style, A 180 CDI Urban, etc.

Mercedes

Importador: Mercedes-Benz España, S.A. Avda de Basilea, 30. 28001 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 94 946 000. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 17 puntos de asistencia en carretera. Web: www.mercedes-benz.es

Table with 4 columns: Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Rows include models like B 200 CDI, B 200 CDI Sport, B 200 CDI Urban, etc.

Mercedes

Importador: Mercedes-Benz España, S.A. Avda de Basilea, 30. 28001 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 94 946 000. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 17 puntos de asistencia en carretera. Web: www.mercedes-benz.es

Table with 4 columns: Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Rows include models like C 200 Sport, C 350 AMG Avantgarde, C 350 AMG Elegance, etc.

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Potencia (CV)	Consumo (l/100km)
D E 250 CDI 4MATIC Avantgarde Plus	61.126	5,4	204	
D E 250 CDI 4MATIC Elegance	59.656	5,4	204	
D E 250 CDI Avantgarde	53.982	4,8	204	
D E 250 CDI Avantgarde Plus	55.076	4,9	204	
D E 250 CDI Elegance	53.606	4,8	204	
D E 300 BlueTEC	56.650	5,5	231	
D E 300 CDI BlueTEC Avantgarde	59.082	5,5	231	
D E 300 CDI BlueTEC Avantgarde Plus	60.176	5,5	231	
D E 300 CDI BlueTEC Elegance	58.706	5,5	231	
D E 350 BlueTEC	59.550	5,5	252	
D E 350 BlueTEC 4MATIC	62.200	6,4	252	
D E 350 BlueTEC 4MATIC Avantgarde	64.632	6,4	252	
D E 350 BlueTEC 4MATIC Avantgarde Plus	65.726	6,4	252	
D E 350 BlueTEC 4MATIC Elegance	64.256	6,4	252	
D E 350 BlueTEC Avantgarde	61.982	5,5	252	
D E 350 BlueTEC Avantgarde Plus	63.076	5,5	252	
D E 350 BlueTEC Elegance	61.606	5,5	252	
E 300 BlueTEC HYBRID	54.775	4,1	231	
E 300 BlueTEC HYBRID Avantgarde	57.115	4,1	231	
E 300 BlueTEC HYBRID Avantgarde Plus	58.168	4,1	231	
E 300 BlueTEC HYBRID Elegance	56.753	4,1	231	
E 200	45.300	6,1	184	
E 200 Avantgarde	47.732	6,1	184	
E 200 Avantgarde Plus	51.853	5,9	184	
E 200 Elegance	47.356	6,1	184	
E 250	50.425	5,8	211	
E 250 Avantgarde	52.857	5,8	211	
E 250 Avantgarde Plus	53.951	5,8	211	
E 250 Elegance	52.481	5,8	211	
E 300	55.400	6,9	252	
E 300 4MATIC	61.675	7,4	252	
E 300 4MATIC Avantgarde	64.204	7,4	252	
E 300 4MATIC Avantgarde Plus	65.341	7,4	252	
E 300 4MATIC Elegance	63.813	7,4	252	
E 300 Avantgarde	60.131	7,2	252	
E 300 Avantgarde Plus	61.269	7,2	252	
E 300 Elegance	59.741	7,2	252	
E 350	59.900	6,9	306	
E 350 4MATIC	64.825	6,9	306	
E 350 4MATIC Avantgarde	67.354	7,4	306	
E 350 4MATIC Avantgarde Plus	68.491	7,4	306	
E 350 4MATIC Elegance	66.963	7,4	306	
E 350 Avantgarde	64.810	7,2	306	
E 350 Avantgarde Plus	65.948	7,2	306	
E 350 Elegance	64.420	7,2	306	
E 400 4MATIC Avantgarde	70.300	8,1	333	
E 400 4MATIC Elegance	70.300	8,1	333	
E 400 Avantgarde	67.400	7,5	333	
E 400 Elegance	67.400	7,5	333	
E 500 4MATIC Avantgarde	88.000	9,4	408	
E 500 4MATIC Elegance	88.000	9,4	408	
E 500 Avantgarde	84.400	8,9	408	
E 500 Elegance	84.400	8,9	408	
L 200 Natural Gas Drive	51.450	4,3	156	
L 200 Natural Gas Drive Avantgarde	53.790	4,3	156	
L 200 Natural Gas Drive Avantgarde Plus	57.755	4,3	156	
L 200 Natural Gas Drive Elegance	53.428	4,3	156	
E 63 AMG	121.200	9,8	558	
E 63 AMG 4MATIC	126.000	10,3	585	
E 63 AMG S	199.000	10,3	585	
D E 200 CDI Avantgarde Estate	49.232	5,2	136	
D E 200 CDI Elegance Estate	48.856	5,2	136	
D E 200 CDI Estate	46.800	5,2	136	
D E 220 CDI Avantgarde Estate	51.547	5	170	
D E 220 CDI Elegance Estate	51.081	5	170	
D E 220 CDI Estate	49.025	5	170	
D E 250 CDI 4MATIC Avantgarde Estate	63.032	5,8	204	
D E 250 CDI 4MATIC Elegance Estate	62.656	5,8	204	
D E 250 CDI 4MATIC Estate	60.600	5,8	204	
D E 250 CDI Avantgarde Estate	55.582	5,2	204	
D E 250 CDI Elegance Estate	55.206	5,2	204	
D E 250 CDI Estate	53.150	5,2	204	
D E 300 BlueTEC Avantgarde Estate	61.432	6,2	231	
D E 300 BlueTEC Elegance Estate	61.056	6,2	231	
D E 300 BlueTEC Estate	59.000	6,2	231	
D E 350 BlueTEC 4MATIC Avantgarde Estate	70.629	6,4	252	
D E 350 BlueTEC 4MATIC Elegance Estate	70.238	6,4	252	
D E 350 BlueTEC 4MATIC Estate	68.100	6,4	252	
D E 350 BlueTEC Avantgarde Estate	64.882	5,7	252	
D E 350 BlueTEC Elegance Estate	64.506	5,7	252	
D E 350 BlueTEC Estate	62.450	5,7	252	
D E 300 BlueTEC HYBRID Avantgarde Estate	60.065	4,4	231	
D E 300 BlueTEC HYBRID Elegance Estate	59.703	4,4	231	
D E 300 BlueTEC HYBRID Estate	57.725	4,4	231	
D E 400 4MATIC Avantgarde Estate	76.700	8,5	333	
D E 400 4MATIC Elegance Estate	76.700	8,5	333	
D E 400 Avantgarde Estate	69.800	7,9	333	
D E 400 Elegance Estate	69.800	7,9	333	
D E 63 AMG 4MATIC Estate	129.000	10,5	588	
E 200 Avantgarde Estate	49.482	6,4	184	
E 200 Elegance Estate	49.106	6,4	184	
E 200 Estate	47.050	6,4	184	
E 250 Avantgarde Estate	55.207	6,1	211	
E 250 Elegance Estate	54.831	6,1	211	
E 250 Estate	52.775	6,1	211	
E 300 4MATIC Avantgarde Estate	66.329	7,8	252	
E 300 4MATIC Elegance Estate	65.938	7,8	252	
E 300 4MATIC Estate	63.800	7,8	252	
E 300 Avantgarde Estate	62.629	7,1	252	
E 300 Elegance Estate	62.238	7,1	252	
E 300 Estate	60.100	7,1	252	
E 350 4MATIC Avantgarde Estate	69.279	7,8	306	
E 350 4MATIC Elegance Estate	68.888	7,8	306	
E 350 4MATIC Estate	66.750	7,8	306	
E 350 Avantgarde Estate	67.104	7,1	306	
E 350 Elegance Estate	66.713	7,1	306	
E 350 Estate	64.575	7,1	306	
E 500 4MATIC Avantgarde Estate	90.000	9,5	408	
E 500 4MATIC Elegance Estate	90.000	9,5	408	
E 500 Avantgarde Estate	86.500	9,3	408	
E 500 Elegance Estate	86.850	9,3	408	
E 63 AMG S Estate	142.000	10,5	585	
D CLS 250 CDI	66.700	5,1	204	
D CLS 350 BT	71.300	5,5	252	
D CLS 350 BT 4MATIC	77.225	6,1	265	
D CLS 500	72.500	6	252	
D CLS 350 CDI 4MATIC	75.700	6,7	265	
D CLS 350	75.050	6,8	206	
D CLS 500	94.400	9	408	
D CLS 500 4MATIC	97.400	9,6	408	
D CLS 250 CDI Shooting Brake	68.825	5,3	204	
D CLS 350 CDI 4MATIC Shooting Brake	77.550	6,6	265	
D CLS 350	74.675	6	265	
D CLS 500 Shooting Brake	77.975	6,9	306	
D CLS 350 4MATIC Shooting Brake	91.950	9,8	408	
D CLS 500 Shooting Brake	95.925	9,2	408	
D CLS 63 AMG	138.400	9,9	557	
D CLS 63 AMG 4MATIC	143.000	10,4	557	
D CLS 500 4MATIC	156.000	10,4	585	
D CLS 63 AMG 4MATIC Shooting Brake	145.400	10,6	557	
D CLS 63 AMG 4MATIC Shooting Brake	158.500	10,6	585	
D CLS 63 AMG Shooting Brake	139.650	10,1	557	
D CLS 500	143.700	9,5	435	
D CLS 500 4MATIC	149.700	9,9	435	
D CLS 600	191.200	13,8	517	
D CLS 63 AMG	193.100	10,5	544	
D CLS 65 AMG	267.200	16,3	306	
D S 350 BlueTEC	92.550	5,5	258	
E S 400 HYBRID	99.900	3,3		
E S 500	122.900	8,6	455	
E S 500 4MATIC	135.350	8,6	455	
E S 63 AMG	176.500	10,1	585	
D S 350 BlueTEC L	93.950	5,6	258	
E S 400 HYBRID L	102.100	3,3		
E S 500 4MATIC L	138.255	8,6	455	
E S 500 L	125.875	8,6	455	
E S 63 AMG 4M L	184.500	10,3	585	
D VIANO 2.0 CDI 4matic Fun Compacta	51.725	8,8	136	
D VIANO 2.0 CDI Fun Compacta	41.650	7,2	136	
D VIANO 2.2 CDI 4matic Fun Compacta	54.290	8,8	163	
D VIANO 2.2 CDI Fun Compacta	44.123	7,2	163	
D VIANO 3.0 CDI Fun Compacta	52.602	9,5	224	
D VIANO 3.5 Fun Compacta	55.191	11,9	258	
D VIANO 2.0 CDI 4matic Ambiente Compacta	59.693	8,8	136	
D VIANO 2.0 CDI 4matic Trend Compacta	51.723	8,8	136	
D VIANO 2.0 CDI Ambiente Compacta	51.076	7,2	136	
D VIANO 2.0 CDI Trend Compacta	41.650	7,2	136	
D VIANO 2.2 CDI 4matic Ambiente Compacta	62.262	8,8	163	
D VIANO 2.2 CDI 4matic Trend Compacta	54.290	8,8	163	
D VIANO 2.2 CDI Ambiente Compacta	53.549	7,2	163	
D VIANO 2.2 CDI Trend Compacta	44.123	7,2	163	
D VIANO 3.0 CDI Ambiente Compacta	62.388	9,5	224	
D VIANO 3.0 CDI Avantgarde Compacta	67.720	8,5	224	
D VIANO 3.0 CDI Trend Compacta	52.602	8,5	224	
D VIANO 3.5 Ambiente Compacta	66.121	11,9	258	
D VIANO 3.5 Avantgarde Compacta	71.452	11,9	258	
D VIANO 3.5 Trend Compacta	56.689	11,9	258	
D VIANO 3.0 CDI Ambiente Compacta	62.388	9,5	224	
D VIANO 3.0 CDI Avantgarde Grand Edition Compacta	74.621	11,9	258	
D VIANO 2.0 CDI 4matic Fun Larga	43.890	8,8	136	
D VIANO 2.0 CDI Fun Larga	52.200	7,2	136	
D VIANO 2.2 CDI 4matic Fun Larga	55.389	8,8	163	
D VIANO 2.2 CDI Fun Larga	45.181	7,2	163	
D VIANO 3.0 CDI Fun Larga	53.703	8,5	224	
D VIANO 3.5 Fun Larga	56.281	11,9	258	
D VIANO 2.0 CDI 4matic Ambiente Larga	60.737	8,8	136	
D VIANO 2.0 CDI 4matic Trend Larga	52.078	7,2	136	
D VIANO 2.0 CDI Ambiente Larga	42.653	7,2	136	
D VIANO 2.2 CDI 4matic Ambiente Larga	63.107	8,8	163	
D VIANO 2.2 CDI 4matic Trend Larga	55.158	8,8	163	
D VIANO 2.2 CDI Ambiente Larga	54.363	7,2	163	
D VIANO 2.2 CDI Trend Larga	44.936	7,2	163	
D VIANO 3.0 CDI Ambiente Larga	63.234	8,5	224	
D VIANO 3.0 CDI Avantgarde Larga	68.566	8,5	224	
D VIANO 3.0 CDI Trend Larga	53.447	8,5	224	
D VIANO 3.5 Ambiente Larga	66.986	11,9	258	
D VIANO 3.5 Avantgarde Larga	72.318	11,9	258	
D VIANO 3.5 Trend Larga	57.505	11,9	258	
D VIANO 3.0 CDI Ambiente Edition Larga	70.728	8,5	224	
D VIANO 3.0 CDI Avantgarde Grand Edition Larga	71.735	8,5	224	
D VIANO 3.5 Avantgarde Grand Edition Larga	75.613	11,9	258	
D VIANO 2.0 CDI Ambiente Extralarga	61.583	8,8	136	
D VIANO 2.0 CDI 4matic Trend Extralarga	53.612	8,8	136	
D VIANO 2.0 CDI Ambiente Extralarga	52.894	7,2	136	
D VIANO 2.0 CDI Trend Extralarga	43.467	7,2	136	
D VIANO 2.2 CDI 4matic Ambiente Extralarga	63.952	8,8	163	
D VIANO 2.2 CDI 4matic Trend Extralarga	55.982	8,8	163	
D VIANO 2.2 CDI Ambiente Extralarga	55.177	7,2	163	
D VIANO 2.2 CDI Trend Extralarga	45.749	7,2	163	
D VIANO 3.0 CDI Ambiente Extralarga	64.078	8,5	224	
D VIANO 3.0 CDI Trend Extralarga	54.290	8,5	224	
D VIANO 3.5 Ambiente Extralarga	67.851	11,9	258	
D VIANO 3.5 Trend Extralarga	58.368	11,9	258	
D SLK 250 CDI	47.550	5	204	
D SLK 200	44.250	6,5	184	
D SLK 250	48.750	6,6	204	
D SLK 350	59.600	7,1	306	
D SLK 55 AMG	86.000	8,4	421	
D SLK 350	113.300	9,5	306	
D SLK 500	138.700	12	435	
D SLK 63 AMG	189.600	9,9	537	
D SLK 65 AMG	281.950	11		

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Potencia (CV)	Consumo (l/100km)
D INISIGNIA 2.0 CDTI ecoFLEX S&S 163 CV Sportive	31.800 4,3 163			
D INISIGNIA 2.0 CDTI ecoFLEX Start&Stop 120 Business	28.675 3,7 120			
D INISIGNIA 2.0 CDTI ecoFLEX Start&Stop 120 Expression	29.665 3,7 140			
D INISIGNIA 2.0 CDTI ecoFLEX Star&Stop 140 Excellence	30.725 3,7 140			
D INISIGNIA 2.0 CDTI ecoFLEX Start&Stop 120 Selective	27.650 3,7 120			
D INISIGNIA 2.0 CDTI ecoFLEX Start&Stop 140 Selective	28.640 3,7 140			
G INISIGNIA 1.4 Turbo Start & Stop Excellence	29.115 5,2 140			
G INISIGNIA 1.4 Turbo Start & Stop Selective	27.035 5,2 140			
G INISIGNIA 2.0 Turbo Start & Stop 4x4 Sportive	33.350 7,8 250			
L INISIGNIA 1.4 Turbo ecoFLEX GLP Selective	28.650 5,9 140			
G INISIGNIA ST 2.8 V6 Turbo OPC	46.350 10,9 325			
G INISIGNIA ST 2.8 V6 Turbo OPC Auto	49.415 11 325			
D INISIGNIA ST 2.0 CDTI 130 CV Selective Auto	32.520 5,4 130			
D INISIGNIA ST 2.0 CDTI 163 CV Excellence Auto	36.290 5,9 163			
D INISIGNIA ST 2.0 CDTI 144 163 CV Sportive Auto	37.710 6,4 163			
D INISIGNIA ST 2.0 CDTI Biturbo 4x4 Sportive Auto	40.275 6,4 195			
D INISIGNIA ST 2.0 CDTI Biturbo S&S Sportive	35.700 4,9 195			
D INISIGNIA ST 2.0 CDTI ecoFLEX S&S 120 CV Business	30.035 3,9 120			
D INISIGNIA ST 2.0 CDTI ecoFLEX S&S 120 CV Selective	29.010 3,9 120			
D INISIGNIA ST 2.0 CDTI ecoFLEX S&S 140 CV Business	30.915 3,9 140			
D INISIGNIA ST 2.0 CDTI ecoFLEX S&S 140 CV Selective	29.890 3,9 140			
D INISIGNIA ST 2.0 CDTI ecoFLEX S&S 140 Excellence	32.295 3,9 140			
D INISIGNIA ST 2.0 CDTI ecoFLEX S&S 163 CV Selective	31.145 4,5 163			
D INISIGNIA ST 2.0 CDTI ecoFLEX S&S 163 CV Sportive	33.155 4,5 163			
D INISIGNIA ST 2.0 CDTI ecoFLEX S&S 163 Excellence	33.545 4,5 163			
G INISIGNIA ST 1.4 Turbo S&S Excellence	30.680 5,6 140			
G INISIGNIA ST 1.4 Turbo S&S Selective	28.280 5,6 140			
G INISIGNIA ST 2.0 Turbo S&S 4x4 Sportive	34.677 8,1 250			
L INISIGNIA ST 1.4 Turbo ecoFLEX GLP Selective	29.850 6,1 140			
D INISIGNIA ST 2.0 CDTI Bit. 4x4 Country Tourer Auto	42.705 6,6 195			
D INISIGNIA ST 2.0 CDTI S&S 4x4 163 Country Tourer	38.260 5,6 163			
D MOKKA 1.7 CDTI 4x2 Excellence Auto	25.620 5,3 130			
D MOKKA 1.7 CDTI 4x2 S&S Excellence	24.390 4,5 130			
D MOKKA 1.7 CDTI 4x2 S&S Selective	22.400 4,5 130			
D MOKKA 1.7 CDTI 4x2 Selective Auto	23.635 5,3 130			
D MOKKA 1.7 CDTI 4x4 S&S Excellence	26.949 4,9 130			
D MOKKA 1.7 CDTI 4x4 S&S Selective	24.970 4,9 130			
G MOKKA 1.4 1.4 Excellence Auto	24.285 6,8 140			
G MOKKA 1.4 1.4 Excellence Auto	24.285 6,8 140			
G MOKKA 1.4 1.4 Excellence Auto	24.285 6,8 140			
G MOKKA 1.4 1.4 Excellence Auto	24.285 6,8 140			
G MOKKA 1.4 1.4 Excellence Auto	24.285 6,8 140			
L MOKKA 1.4 GLP 4x2 Selective	23.075 7,7 140			
D ANTIARA 2.2 CDTI 163 CV Excellence 4x4 Auto	38.940 7,8 163			
D ANTIARA 2.2 CDTI 163 CV Selective 4x4 Auto	35.865 7,8 163			
D ANTIARA 2.2 CDTI 163 CV Start&Stop Selective 4x4	31.090 6,3 163			
D ANTIARA 2.2 CDTI 163 CV Start&Stop Selective 4x4	33.630 6,6 163			
D ANTIARA 2.2 CDTI 163 CV Start&Stop Excellence 4x4	36.715 6,6 163			
D ANTIARA 2.2 CDTI 184 CV Excellence 4x4	39.720 7,8 184			
D ANTIARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	37.490 6,6 184			
G ANTIARA 2.4 16v Selective 4x2	27.265 8,8 167			
D ZAFIRA 1.7 CDTI 110 CV Family	22.500 5,1 110			
D ZAFIRA 1.7 CDTI 125 CV Family	23.200 5,1 125			
G ZAFIRA 1.8 16v 120 CV Family	20.100 7,2 120			
G ZAFIRA 1.8 16v 140 CV Family	22.010 7,2 140			
D ZAFIRA TOURER 1.6 CDTI S/V Selective	28.950 4,1 136			
D ZAFIRA TOURER 1.6 CDTI S/V Selective Expression	26.900 4,1 136			
D ZAFIRA TOURER 2.0 CDTI 130 CV S/V EcoFlex Excellence	28.550 4,5 130			
D ZAFIRA TOURER 2.0 CDTI 130 CV S/V EcoFlex Selective	26.500 4,5 130			
D ZAFIRA TOURER 2.0 CDTI 165 CV Excellence	29.650 5,3 165			
D ZAFIRA TOURER 2.0 CDTI 165 CV Excellence Auto	31.250 5,8 165			
D ZAFIRA TOURER 2.0 CDTI 195 CV S/V Excellence	32.650 5,6 195			
G ZAFIRA TOURER 1.4 Turbo 120 CV Expression	21.950 6,6 120			
G ZAFIRA TOURER 1.4 Turbo 140 CV Excellence Auto	28.550 7,7 140			
G ZAFIRA TOURER 1.4 Turbo 140 CV S/V Excellence	27.350 6,1 140			
G ZAFIRA TOURER 1.4 Turbo 140 CV S/V Selective	25.300 6,1 140			
G ZAFIRA TOURER 1.6 Turbo S/V 170 CV Excellence	28.950 6,6 170			
G ZAFIRA TOURER 1.6 Turbo S/V 200 CV Excellence	29.850 7,7 200			
L ZAFIRA TOURER 1.4 Turbo GLP Selective	26.900 8,6 140			

Autotodo
 Tu concesionario Opel en Madrid
 Nerváez, 80-84. Madrid Tel.: 91 574 78 04
 Glorieta de López de Hoyos, 5. Madrid. Tel.: 91 561 74 54
www.autotodo.es

Peugeot
 Filial autorizada Peugeot España S.A. Calle del Puerto de Sport 8, 28050 Madrid. Teléfono: 902 07 000. Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de postventa: 42 puntos de asistencia en toda España. Web: www.peugeot.es

Porsche
 Importador: Porsche Bélica, S.A. de Burgos, 87 28050 Madrid. Teléfono: 902 500 911. Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de postventa: 42 puntos de asistencia en toda España. Web: www.porsche.com/spain

G 107 LOi Active 68cv	11.700 4,3 68
G 107 LOi Active 68cv	12.000 4,3 68
G 107 LOi Active 68cv (2 Tronic)	12.610 4,5 68
E IONiion	30.190 67
D 208 SP ACCESS 14 HDI 68	14.360 3,8 68
D 208 SP ACTIVE 14 HDI 68	15.860 3,8 68
D 208 SP ACTIVE 16 e-HDI 92	16.710 3,8 92
D 208 SP ALLURE 16 e-HDI 115	18.950 3,8 115
D 208 SP ALLURE 16 e-HDI 92	18.250 3,8 92
G 208 SP ACCESS 10 VTI	12.610 4,3 68
G 208 SP ACCESS 12 VTI 82	13.410 4,5 82
G 208 SP ACTIVE 12 VTI 82	14.910 4,5 82
G 208 SP ALLURE 16 VTI 120	17.650 5,6 120
G 208 GTi 200cv	22.900 5,9 200
D 208 SP ACCESS 14 HDI 68	14.860 3,8 68
D 208 SP ACTIVE 14 e-HDI 68 FAP C&P B/Lion	17.000 3,4 68
D 208 SP ACTIVE 14 HDI 68	16.360 3,8 68
D 208 SP ALLURE 16 e-HDI 92	17.210 3,8 92
D 208 SP ACTIVE 16 e-HDI 92 ETG6	17.710 3,8 92
D 208 SP ALLURE 16 e-HDI 115	19.250 3,8 115
D 208 SP ALLURE 16 e-HDI 92	18.550 3,8 92
D 208 SP ALLURE 16 e-HDI 92 ETG6	19.050 3,8 92
D 208 SP BUSINESS Line 14 HDI 68	15.920 3,8 68
G 208 SP ACCESS 10 VTI	13.110 4,3 68
G 208 SP ACCESS 12 VTI 82	13.910 4,5 82
G 208 SP ACTIVE 10 VTI	14.810 4,3 68
G 208 SP ACTIVE 12 VTI 82 ETG5	16.010 4,1 82
G 208 SP ALLURE 12 VTI 82	15.410 4,5 82
G 208 SP ALLURE 12 VTI 82	16.750 4,5 82
G 208 SP ALLURE 16 VTI 120	17.950 5,6 120
G 208 SP BUSINESS Line 10 VTI	14.370 4,3 68
D 207 + 14 HDI 68cv FAP	14.840 4,2 68
D 207 + 14 HDI 68cv FAP	15.340 4,2 68
D 207 + 14 HDI 112 FAP	24.390 4,8 112
G 207 CC 16 VTI 6v 120	21.590 6,4 120
D 2008 Active 16 e-HDI 92	18.600 4 92
D 2008 Active 16 e-HDI 92 ETG6	19.100 3,8 92
D 2008 Allure 16 e-HDI 115	21.400 4 115
D 2008 Allure 16 e-HDI 92	20.700 4 92
G 2008 Access 12 VTI 82	15.100 4,9 82
G 2008 Active 12 VTI 82	16.700 4,9 82
G 2008 Active 12 VTI 82 ETG5	17.200 4,8 82
D 2008 Allure 16 VTI 120	20.000 5,9 120
D 208 Access 16 e-HDI 115	20.650 3,7 115
D 208 Access 16 HDI 92 FAP	19.250 3,7 92
D 208 Active 16 e-HDI 115	22.300 3,7 115
D 208 Active 16 HDI 92 FAP	20.900 3,7 92
D 208 Allure 16 e-HDI 115	24.150 3,7 115
D 208 Allure 16 HDI 92 FAP	22.750 3,7 92
D 208 Business Line 16 e-HDI 115	21.200 3,7 115
D 208 Business Line 16 HDI 92 FAP	19.800 3,7 92
G 208 Access 12 VTI 82	17.100 5 82
G 208 Access 16 THP 125	19.050 5,6 125
G 208 Active 12 VTI 82	18.750 5 82
G 208 Active 16 THP 125	20.700 5,6 125
G 208 Active 16 THP 155	22.750 5,6 155
G 208 Allure 16 THP 125	22.550 5,6 125
G 208 Allure 16 THP 155	24.400 5,6 155
D 208 CC Active 16 e-HDI 115 FAP	31.920 4,9 115
D 208 CC Active 2.0 HDI 163 FAP	33.890 5,7 163
G 208 CC Active 16 VTI 120	28.920 7,1 120
D 208 SW Access 16 e-HDI 115 FAP	22.680 4,4 115
D 208 SW Access 16 HDI 92 FAP	21.460 4,5 92
D 208 SW Active 16 e-HDI 115 FAP	24.380 5,2 115
D 208 SW Active 16 e-HDI 115 FAP C&P	25.100 5,2 112
D 208 SW Active 16 HDI 92 FAP	23.210 4,5 92
G 208 SW Active 16 VTI 120	22.990 6,7 120
D 208 Access 16 HDI 115cv	26.370 4,4 115
D 208 Active 16 e-HDI 115 C&P BLUE LION	28.420 4 115
D 208 Active 16 e-HDI 115cv	28.020 4,1 115
D 208 Active 2.0 HDI 140cv	29.470 4,4 140

Porsche
 Importador: Porsche Bélica, S.A. de Burgos, 87 28050 Madrid. Teléfono: 902 500 911. Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de postventa: 42 puntos de asistencia en toda España. Web: www.porsche.com/spain

G BOXSTER 2.7	55.108 7,7 265
G BOXSTER 3.4 S	69.908 8 315
G CAYMAN 2.7	57.461 7,7 275
G CAYMAN 3.4 S	74.888 8 325
G 911 3.4 Carrera Cabrio	118.914 8,4 350

G 911 3.8 Carrera S Cabrio	135.747 8,9 400
G 911 Carrera 4 Cabrio	127.025 8,4 350
G 911 Carrera 4 Cabrio	143.858 8,9 400
G 911 3.4 Carrera Coupé	104.388 8,2 350
G 911 3.8 Carrera S Coupé	121.221 8,7 400
G 911 Carrera 4 Coupé	112.999 8,2 350
G 911 Carrera 4 Coupé	129.332 8,7 400
G 911 Targa 4 S Coupé	125.973 9,5 350
G 911 Targa 4 S	142.806 10 400
E 918 Spyder	787.069 3 718
E 918 Spyder Weissach package	859.669 3 718
G 911 Turbo Cabrio	200.211 9,9 520
G 911 Turbo S Cabrio	238.492 9,9 560
G 911 Turbo Coupé	186.093 9,7 520
G 911 Turbo S Coupé	223.967 9,7 560
G 911 3.8 Carrera S Edición 30 aniversario	139.412 8,7 400
G 911 3.8 GT3	157.857 12,4 476
D PANAMERA 3.0 Diesel 300cv	95.621 6,4 300
E PANAMERA 3.0 S Hybrid	114.021 3,1 416
G PANAMERA 3.0 S	124.255 8,9 420
G PANAMERA 3.0 S	118.147 8,7 420
G PANAMERA 3.6 V6	93.998 8,4 310
G PANAMERA 3.6 V6 4	102.943 8,7 310
G PANAMERA 4.8 GT3	140.681 10,7 440
G PANAMERA 4.8 Turbo	168.510 10,2 520
G PANAMERA 4.8 Turbo S	207.334 10,2 570
G PANAMERA 3.0 S Executive	153.306 9 420
G PANAMERA 4.8 Turbo S Executive	188.329 10,3 520
G PANAMERA 4.8 Turbo S Executive	226.747 10,3 570
D MACAN S Diesel	65.664 6,3 258
G MACAN S	68.175 9 340
G MACAN Turbo	93.103 9,2 420
D CAYENNE 3.0 TD Platinum Edition	75.969 7,2 245
D CAYENNE 3.0 TD Tiptronic	70.862 7,2 245
D CAYENNE 4.1 S Diesel Tiptronic	91.762 8,3 382
E CAYENNE 3.0 S Hybrid Tiptronic	92.958 8,2 380
G CAYENNE 3.6 V6	69.499 9,9 300
G CAYENNE 3.6 V6 Platinum Edition	77.508 9,9 300
D CAYENNE 4.8 GT3 Tiptronic	106.966 10,7 420
G CAYENNE 4.8 S Tiptronic	89.183 10,5 400
G CAYENNE 4.8 V8 Turbo S Tiptronic	174.841 11,5 550
G CAYENNE 4.8 V8 Turbo Tiptronic	143.075 11,5 500

Renault
 Importador: Renault España Comercial, S.A. de Burgos, 89 28050 Madrid. Teléfono: 900 100 000. Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de postventa: 190 puntos de asistencia en toda España. Web: www.renault.es

D TWINGO Emotion 2013 dCi 75	13.390 3,3 75
D TWINGO Emotion 2013 1.2 16v 75	11.390 5,1 75
D TWINGO Night and Day 1.2 16v 75	11.440 4,7 75
D Clio Collection dCi 75 eco2	14.620 4 75
D Clio Collection 1.2 16v 75 55+	13.420 5,6 75
D Clio Authentique dCi 75 eco2	14.700 3,6 75
D Clio Business dCi 75 eco2	15.690 3,

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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Potencia (CV)	Consumo (l/100km)
D ALHAMBRA 2.0 TDI 140 CV Start&Stop Style 4x4 DSG		42.197	5,7 140	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 140 CV Start&Stop Style DSG		40.770	5,7 140	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV S&S Style 4x4 DSG		44.147	5,9 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Style		40.620	5,8 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Style 4x4 DSG		42.047	5,8 177	
D ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV S&S Reference 4x4 DSG		34.003	7,2 150	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop Reference		32.520	7,2 150	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop Style		36.970	7,2 150	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop Style 4x4 DSG		41.720	8,4 200	
G ALHAMBRA 2.0 TSI 200 CV DSG		43.203	8,4 200	
Skoda Fabricante/Importador: Volkswagen Audi España S.A.U./Bla Sava, Z.I. Edificio Gemma Polígono de Balmis, 08030 GIPUZKOA (Basauri). Teléfono: 94 010 912. Garantía: 3 años o 100.000 km. www.skoda.es				
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Active		9.740	4,5 60	
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Ambition		11.030	4,5 60	
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active		10.490	4,4 60	
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition		11.770	4,4 60	
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Active		11.560	4,7 75	
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition		12.310	4,5 75	
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Elegance		12.820	4,5 75	
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Elegance		12.070	4,7 75	
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Active Spaceback		10.050	4,5 60	
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Ambition		11.330	4,5 60	
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active		10.800	4,4 60	
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition		12.080	4,4 60	
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Ambition		11.870	4,7 75	
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition		12.100	4,5 75	
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Elegance		13.630	4,5 75	
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Elegance		12.380	4,7 75	
D FABIA 1.6 TDI CR 75cv Greenline		16.470	3,4 75	
D FABIA 1.6 TDI 105 Sport Edition (Particulares)		17.730	4,2 105	
D FABIA 1.6 TDI 105cv Elegance		17.590	4,2 105	
D FABIA 1.6 TDI 75 Sport Edition (Particulares)		16.100	4,2 75	
D FABIA 1.6 TDI 75cv Ambition		14.920	4,2 75	
D FABIA 1.6 TDI 75cv Fresh		15.840	4,2 75	
D FABIA 1.6 TDI 90 Sport Edition (Particulares)		17.160	4,2 90	
D FABIA 1.6 TDI 90cv Ambition		15.980	4,2 90	
D FABIA 1.6 TDI 90cv Elegance		17.080	4,2 90	
D FABIA 1.6 TDI CR 105cv Montecarlo		19.820	4,2 105	
G FABIA 1.2 12v 60cv Ambition		12.850	5,5 60	
G FABIA 1.2 60cv Active		11.180	5,5 60	
G FABIA 1.2 65cv Urban		12.040	5,2 69	
G FABIA 1.2 TSI 105 DSG Sport Ed. (particulares)		17.150	5,3 105	
G FABIA 1.2 TSI 105 Sport Edition (particulares)		15.890	5,1 105	
G FABIA 1.2 TSI 105cv DSG Elegance		17.090	5,3 105	
G FABIA 1.2 TSI 105cv Elegance		15.840	5,1 105	
G FABIA 1.2 TSI 105cv Montecarlo		18.110	5,1 105	
G FABIA 1.2 TSI 85 Sport Edition (particulares)		18.110	5,1 86	
G FABIA 1.2 TSI 85cv Ambition		14.030	5,1 86	
G FABIA 1.2 TSI 85cv Ambition 2ª homolog.		13.780	5,1 86	
G FABIA 1.2 TSI 85cv Elegance		15.140	5,1 86	
G FABIA 1.2 TSI 85cv Elegance 2ª homologación		14.880	5,1 86	
G FABIA 1.4 TSI 180cv RS		21.130	6,2 180	
D FABIA Combi 1.6 TDI 105 Sport Ed. (Particulares)		18.630	4,2 105	
D FABIA Combi 1.6 TDI CR 75cv Greenline		17.090	3,4 75	
D FABIA Combi 1.6 TDI 105cv Ambition		17.450	4,2 105	
D FABIA Combi 1.6 TDI 105cv Elegance		18.480	4,2 105	
D FABIA Combi 1.6 TDI 75 Sport Ed. (Particulares)		16.980	4,2 75	
D FABIA Combi 1.6 TDI 75cv Ambition		15.800	4,2 75	
D FABIA Combi 1.6 TDI 90 Sport Ed. (Particulares)		18.040	4,2 90	
D FABIA Combi 1.6 TDI 90cv Ambition		16.860	4,2 90	
D FABIA Combi 1.6 TDI 90cv Elegance		17.970	4,2 90	
D FABIA Combi 1.2 70cv Ambition		14.210	5,5 70	
D FABIA Combi 1.2 TSI 105cv DSG Elegance		17.970	5,3 105	
G FABIA Combi 1.2 TSI 105cv Elegance		16.720	5,3 105	
G FABIA Combi 1.2 TSI 85cv Ambition		14.910	5,2 86	
G FABIA Combi 1.2 TSI 85cv Ambition 2ª homolog.		14.570	5,2 86	
G FABIA Combi 1.2 TSI 85cv Elegance		16.020	5,2 86	
G FABIA Combi 1.2 TSI 85cv Elegance 2ª homolog.		15.730	5,2 86	
D ROOMSTER 1.2 TDI CR 75cv Ambition		16.620	4,5 75	
D ROOMSTER 1.2 TDI CR 75cv Greenline		17.720	4,2 75	
D ROOMSTER 1.6 TDI CR 105cv Elegance		18.790	4,7 105	
D ROOMSTER 1.6 TDI CR 90cv Ambition		17.120	4,7 90	
D ROOMSTER 1.6 TDI CR 90cv Elegance		18.240	4,7 90	
D ROOMSTER 1.2 TSI 105cv DSG Elegance		18.250	5,7 105	
D ROOMSTER 1.2 TSI 105cv Elegance		17.330	5,7 105	
D ROOMSTER 1.2 TSI 85cv Ambition		15.600	5,7 86	
D ROOMSTER 1.2 TSI 85cv Elegance		16.750	5,7 86	
D ROOMSTER 1.6 TDI CR 105cv Scout		20.300	4,7 105	
D ROOMSTER 1.2 TSI 105cv DSG Scout		19.990	5,7 105	
D ROOMSTER 1.2 TSI 105cv Scout		18.860	5,7 105	
D RAPID 1.6 TDI 90 Ambition Green Tec Spaceback		19.670	3,9 90	
D RAPID 1.6 TDI 90 Elegance Green Tec Spaceback		20.870	3,9 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 105 Active Green Tec Spaceback		19.290	3,9 105	
D RAPID 1.6 TDI CR 105 Ambition Green Tec Spaceback		20.370	3,9 105	
D RAPID 1.6 TDI CR 105 Elegance Green Tec Spaceback		21.570	3,9 105	
D RAPID 1.6 TDI CR 105cv Active Spaceback		18.980	4,4 105	
D RAPID 1.6 TDI CR 105cv Ambition		20.060	4,4 105	
D RAPID 1.6 TDI CR 105cv Elegance		21.310	4,4 105	
D RAPID 1.6 TDI CR 90 Active Green Tec Spaceback		18.590	3,9 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90 Greenline Spaceback		18.910	3,6 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active DSG		19.930	4,5 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active Spaceback		18.280	5,2 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Ambition DSG		21.010	4,5 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Ambition Spaceback		19.360	5,2 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Elegance DSG		22.260	4,5 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Elegance Spaceback		20.610	5,2 90	
D RAPID 1.2 TSI 105 Ambition Green Tec Spaceback		18.720	5 105	
D RAPID 1.2 TSI 105cv Active Green Tec Spaceback		17.640	5 105	
G RAPID 1.2 TSI 85cv Active Spaceback		16.940	5,1 86	
G RAPID 1.2 TSI 85cv Ambition Spaceback		18.020	5,1 86	
G RAPID 1.2 TSI 85cv Elegance Spaceback		19.270	5,1 86	
G RAPID 1.2 TSI DSG 122cv Active Spaceback		20.090	5,2 122	
G RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Ambition Spaceback		21.170	5,8 122	
G RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Elegance Spaceback		22.420	5,8 122	
D RAPID 1.6 TDI CR 105cv Active		19.440	4,4 105	
G SUPERB 1.6 TDI CR 105cv Active Green Tec		19.750	4 105	
D RAPID 1.6 TDI CR 105cv Ambition		20.650	4,4 105	
D RAPID 1.6 TDI CR 105cv Ambition Green Tec		20.960	4 105	
D RAPID 1.6 TDI CR 105cv Elegance		22.000	4,4 105	
D RAPID 1.6 TDI CR 105cv Elegance Green Tec		22.260	4 105	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active		18.740	5,2 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active DSG		20.390	4,5 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active Green Tec		19.040	3,9 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Ambition		19.950	5,2 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Ambition DSG		21.600	4,5 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Ambition Green Tec		20.250	3,9 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Elegance		21.300	5,2 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Elegance DSG		22.950	4,5 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Elegance Green Tec		21.550	3,9 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Greenline		19.330	3,9 90	
G RAPID 1.2 TSI 105cv Active		18.100	5,4 105	
G RAPID 1.2 TSI 105cv Ambition		19.310	5,4 105	
G RAPID 1.2 TSI 105cv Elegance		20.660	5,4 105	
G RAPID 1.2 TSI 85cv Active		17.400	4,9 86	
G RAPID 1.2 TSI 85cv Ambition		18.610	5,1 86	
G RAPID 1.2 TSI 85cv Elegance		19.960	5,1 86	
G RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Active		20.550	5,8 122	
G RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Ambition		21.760	5,8 122	
G RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Elegance		23.110	5,8 122	
D OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Active		21.620	3,8 105	
D OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Active PRO (empresas)		21.230	3,8 105	
D OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Ambition		23.170	3,8 105	
D OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv DSG CR Ambition		24.790	3,9 105	
D OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv DSG Elegance		25.790	3,9 105	
D OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Elegance		24.170	3,8 105	
D OCTAVIA 1.6 TDI CR 110cv Ambition		23.790	3,1 110	
D OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv Ambition		25.070	4,1 150	
D OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv DSG Ambition		26.690	4,5 150	
D OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv DSG Elegance		27.690	4,5 150	
D OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv Elegance		26.070	4,1 150	
D FABIA Combi 1.6 TDI 105 Sport Ed. (Particulares)		19.490	4,9 105	
G OCTAVIA 1.2 TSI 105cv Ambition		22.040	4,9 105	
G OCTAVIA 1.2 TSI 105cv Ambition DSG		21.490	5 105	
G OCTAVIA 1.4 TSI 140cv Ambition		22.490	5,2 140	
G OCTAVIA 1.4 TSI 140cv DSG Ambition		24.910	5 140	
G OCTAVIA 1.4 TSI 140cv DSG Elegance		25.190	5 140	
G OCTAVIA 1.4 TSI 140cv Elegance		23.490	5,2 140	
G OCTAVIA 1.6 TSI 180cv DSG Elegance		27.810	5,7 180	
G OCTAVIA 1.6 TSI 180cv Elegance		26.110	6,1 180	
D OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Active PRO (empresas)		22.720	3,8 105	
D OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Active		22.420	3,8 105	
D OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Ambition		23.970	3,8 105	
D OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv DSG Elegance		26.590	4 105	
G OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Elegance		23.810	3 200	
G SUPERB Combi 1.8 TSI 4x4 Ambition		31.550	8,1 160	
G SUPERB Combi 1.8 TSI 4x4 Elegance		34.400	8,1 160	
G SUPERB Combi 1.8 TSI Ambition		28.970	6,9 160	
G SUPERB Combi 1.8 TSI DSG Ambition		31.430	7,1 160	
G SUPERB Combi 1.8 TSI DSG Elegance		34.280	7,1 160	
G SUPERB Combi 1.8 TSI Elegance		31.820	6,9 160	
G SUPERB Combi 2.0 TSI DSG Elegance		35.960	8 200	
G SUPERB Combi 2.0 TSI DSG L&K 4x4 Elegance		38.510	8 200	
G SUPERB Combi 3.6 V6 FSI 260cv DSG 4x4 Elegance		40.840	9,3 260	
G SUPERB Combi 3.6 V6 FSI DSG 4x4 L&K		43.390	9,3 260	
D YETI 1.6 TDI 105cv DSG Active		25.250	5 105	
D YETI 1.6 TDI 105cv DSG Ambition		26.250	5 105	
D YETI 1.6 TDI 105cv DSG Elegance		27.450	5 105	
D YETI 1.6 TDI 105cv DSG Outdoor Active		25.450	5 105	
D YETI 1.6 TDI 105cv DSG Outdoor Ambition		26.450	5 105	
D YETI 1.6 TDI 105cv DSG Outdoor Elegance		27.650	5 105	
D YETI 1.6 TDI 105cv Greenline Active		23.240	4,5 105	
D YETI 1.6 TDI 105cv Greenline Ambition		24.240	4,6 105	
D YETI 1.6 TDI 105cv Greenline Elegance		25.440	4,6 105	
D YETI 1.6 TDI 105cv Greenline Outdoor Active		23.440	4,6 105	
D YETI 1.6 TDI 105cv Greenline Outdoor Elegance		24.440	4,6 105	
D YETI 1.6 TDI 105cv Greenline Outdoor Elegance		25.640	4,6 105	
D YETI 1.0 TDI 105cv 4x4 Ambition		27.920	5,9 110	
D YETI 2.0 TDI 105cv 4x4 Elegance		29.120	5,9 110	
D YETI 2.0 TDI 110cv 4x4 Outdoor Ambition		28.140	5,9 110	
D YETI 2.0 TDI 110cv 4x4 Outdoor Elegance		29.340	5,9 110	
D YETI 2.0 TDI 110cv Ambition		24.740	5,1 110	
D YETI 2.0 TDI 110cv Elegance		25.940	5,1 110	
D YETI 2.0 TDI 110cv Outdoor Ambition		24.940	5,1 110	
D YETI 2.0 TDI 110cv Outdoor Elegance		26.140	5,1 110	
D YETI 2.0 TDI 110cv Outdoor Elegance		27.340	5,1 110	
D YETI 2.0 TDI 110cv 4x4 Active		25.160	5,1 140	
D YETI 2.0 TDI 110cv 4x4 Active Ambition		26.160	5,1 140	
D YETI 2.0 TDI 110cv 4x4 Active Elegance		27.360	5,1 140	
D YETI 2.0 TDI 110cv 4x4 Outdoor Active		25.360	5,1 140	
D YETI 2.0 TDI 110cv 4x4 Outdoor Ambition		26.360	5,1 1	



¿VW TIGUAN O FORD KUGA?

Antonio Nieto

Quiero cambiar de coche. Toda mi vida he tenido berlinas y ahora me gustaría probar con un SUV que tan de moda parecen estar. Tengo 63 años y lo utilizaría en ciudad y carretera, pero lo quiero con tracción total porque tengo familia en zonas de montaña y en invierno supongo que dará más seguridad. Estoy indeciso entre el Ford Kuga y el Volkswagen Tiguan. Sería con motor diésel de 140 caballos y con cambio automático. El espacio no me preocupa porque lo voy a utilizar tan sólo con mi mujer. ¿Cuál me aconsejan? Muchas gracias

RESPUESTA

Dos buenos argumentos, sin duda, para cambiar su vehículo. Vamos a comenzar por el final, ya que aunque el espacio no es una prioridad en su decisión, sí hay que señalar que cinco adultos viajarán más cómodos en el Ford Kuga debido a su mayor habitabilidad trasera, pero el Volkswagen Tiguan ofrece algo más de capacidad de maletero y cuenta con una banqueta trasera con regulación longitudinal que permite disfrutar de una mayor versatilidad detrás. Eso sí, puestos a pedir la ley del mínimo esfuerzo, el Kuga ofrece la posibilidad de abrir y cerrar el portón de manera eléctrica, incluso pasando el pie por debajo del paragolpes, aunque hay que pagarlo aparte.

El propulsor en ambos casos es un dos litros turbo que eroga los mismos 140 caballos de potencia y hasta ofrecen el mismo valor de par máximo (32,7 mkg). Como el peso en los dos vehículos es muy similar, está claro que las diferencias en cuanto a prestaciones se refieren a pequeñas, aunque acelera algo mejor el Tiguan debido a la rapidez de la caja DSG de siete relaciones. Su rival también apuesta por un atractivo cambio de doble embrague PowerShift, en este caso de seis velocidades.

La diferencia en cuanto a consumos también es pequeña, aunque en ciudad el Tiguan cuenta con un sistema de parada y arranque automático del motor del que carece su rival. Por eso,



CARTA DE LA SEMANA

a los puntos, también el alemán se impone en este aspecto.

A nivel de comportamiento los dos son buenos candidatos. Confortables en marcha y mucho más dinámicos de lo que parecen por sus siluetas, la tracción total es un plus que suma puntos cuando la falta de adherencia es menor. En este sentido el Kuga ofrece una conducción quizás algo más deportiva, por tacto general y tarado de suspensiones, frente al equilibrio casi perfecto del que presume el Volkswagen.

Nos comentas que tus necesidades 'off road' son prácticamente nulas. Si cambiaras de opinión, comentar que el Tiguan dispone de una versión denominada Country que se rodea de protecciones alrededor de la carrocería y en los bajos para salvaguardar el motor, además de aumentar los ángulos de ataque y salida y presumir de un programa 'off road' que optimiza la electrónica (motor, cambio, acelerador, ABS...) para salir airoso de retos más complicados. También incluye un asistente de descensos y una brújula. Dicho queda.

El Kuga, con la combinación que pides, sólo está disponible con el completo acabado Titanium. En el caso del Tiguan debemos elegir el Sport. La diferencia de precio es más que evidente, ya que los 36.900 euros del alemán son un fuerte desembolso frente a los 30.300 euros que nos cuesta el Ford. Es como para pensárselo, incluso justificando en parte su mayor equipamiento de serie. En este sentido el Tiguan ofrece una dotación de serie más completa, con elementos como una pantalla táctil, un retrovisor interior fotosensible, sensores de aparcamiento delanteros y traseros, un asistente de aparcamiento automático, otro de cambio involuntario de carril, una cámara trasera, un detector de fatiga, un control de la presión de los neumáticos, faros de xenón... elementos de los que carece o hay que pagar en la carta de opciones en el caso de su rival.

En definitiva, el precio ya de por sí es un motivo lo suficientemente contundente como para decantarse por el Ford Kuga. Quizás a los puntos el Tiguan sea más completo, pero el bolsillo...

CONSULTAS RÁPIDAS



LA GUARDIA CIVIL ME PUSO UNA MULTA POR IR EN AUTOVÍA A 180 KILÓMETROS POR HORA Y ME DIJERON QUE SE TRATABA DE UN DELITO CONTRA LA SEGURIDAD VIAL ¿QUÉ ME PUEDE OCURRIR?

Se considera un delito contra la Seguridad Vial la conducción a velocidad excesiva, superando en más de 60 kilómetros por hora en vía urbana o en 80 kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida legalmente. La pena por este delito puede ser de 3 a 6 meses de prisión o multa de 6 a 12 meses, trabajos en beneficio de la comunidad y privación del derecho a conducir entre 1 y 4 años.



¿CUÁL ES LA PENNA QUE SE PUEDE IMPONER POR CONDUCIR SIN PUNTOS EN EL CARNÉ?

El Código Penal castiga al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, con la pena de prisión de 3 a 6 meses o con la de multa de 12 a 24 meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días.

BUENA PREGUNTA

¿CUÁL ES EL LÍMITE EN LA TASA DE ALCOHOLEMIA PARA CONSIDERARSE DELITO?

El Código Penal establece que el conductor que supere una tasa de alcohol de 0,60 miligramos por litro de aire espirado o 1,2 gramos por litro de sangre será condenado. Estamos ante un delito de peligro y aunque no superemos esa tasa, si el etilómetro arroja un resultado positivo, aunque no se haya superado ese límite, si se demuestra con pruebas de cargo que hemos puesto en peligro la seguridad vial, podría ser lícita la condena por alcoholemia. Entre otras pruebas, el juzgado va a tener en cuenta los posibles indicios plurales que evidencien la afectación de las facultades psico-físicas y la puesta en peligro de la seguridad del tráfico, que se haya causado un accidente o haber infringido el Código de la Circulación, por ejemplo, así como la declaración testifical de los agentes actuantes, la diligencia de síntomas que elaboran los agentes sobre las circunstancias concretas del caso y la valoración que realizan de la persona del conductor.



RECUPERACIÓN DE PUNTOS

El 1 de enero del 2013 me pusieron una multa en la que perdí varios puntos y la resolución salió el 1 de febrero de ese mismo año ¿Cuándo recuperaré los puntos después de esa sanción?

El plazo que establece la Ley de dos años para las sanciones graves o de tres años para las sanciones muy graves se cuenta desde que nos notifican la última resolución administrativa de la multa con pérdida de puntos. Si en dos años (sanción grave) o tres años (sanción muy grave) no nos volvieran a imponer una multa con pérdida de puntos, recuperaríamos automáticamente los puntos que le han retirado. Ahora bien, si durante ese plazo le volvieran a sancionar con pérdida de puntos, desde la notificación de la resolución administrativa de esa segunda multa con pérdida de puntos habría que empezar a contar otra vez un único plazo de dos o tres años (en función de la gravedad de la sanción) sin cometer nuevas infracciones con pérdida de puntos, y recuperaríamos los puntos retirados. El problema puede surgir si se van acumulando sanciones con pérdida de puntos y finalmente se

pierden los 12 puntos legalmente asignados, en cuyo caso ya no podría conducir sin incurrir en delito. Siempre es posible realizar cursos de recuperación parcial de puntos: podemos hacer un curso cada dos años para conseguir recuperar como máximo seis puntos por curso.

CONTROL DE ALCOHOLEMIA Y ANÁLISIS SANGUÍNEO

En un control de alcoholemia ¿Me puedo negar a realizar el control y solicitar directamente el análisis de sangre?

Todos los conductores están obligados a someterse a las pruebas de detección alcohólica siempre que sean requeridos por un agente de la autoridad, según dispone la Ley de Seguridad Ciudadana 1/1992 de 21 de febrero. De lo contrario, se estaría incurriendo en un delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia del artículo 383 CP, que castiga tales hechos con las penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a un año y hasta cuatro años.

CONSULTAS RÁPIDAS

► 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.

ABARTH 695 BIPOSTO

Antonio González

No tenemos confirmación oficial del precio pero, en principio, el Abarth 695 biposto no será una edición limitada, por lo tanto no te apures. En la marca hablan de un vehículo especial... y lo es porque se trata prácticamente de un modelo de carreras con el que puedes circular por la calle. Como sabrás pesa tan sólo 997 kilos y su motor de 190 caballos permite acelerar de 0 a 100 km/h en 5,9 segundos y alcanzar los 230 km/h

de velocidad punta. Este biplaza se rodea de componentes a nivel de chasis, frenos, amortiguadores, autoblocante, barras antivuelco, asientos, cinturones... que son propios del mundo de la competición.

EQUIVALENCIA DE NEUMÁTICOS

Pedro Suárez

Claro que puedes poner más medida en tu Opel Corsa 1.4 de 100 caballos, pero con los 195/55 R16 que monta de serie,

sinceramente tienes de sobra. De hecho es la misma medida que monta la versión 1.4 Turbo de 120 caballos con mayores prestaciones. Dicho esto, puedes montar unos 215/50 R16 a los que haces referencia y el desarrollo final apenas lo notarás. Si buscas algo más de agarre lateral y mejorar la frenada puedes hacerlo porque se encuentran dentro de las equivalencias que marca la normativa, pero también el consumo se resentirá un tanto...

ENVÍA TUS DUDAS A cartasaldirector@motor16.com



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 LEGALITAS MOTOR 16 15%



LEGALITAS

LANCIA Y PEUGEOT MARCAS PROTAGONISTAS DE LAS PRUEBAS



ya rebosante con la aportación también de motorizaciones diésel, 'para los muy carreteros'. Así era que había un diésel sin turbo, el 405 GLD (1.950.000 pesetas y 70 CV) y dos 405 con turbo diferenciados en su dotación y presentación, los 405 GRDT (2.250.000 pesetas y 90 CV) y los 405 SRDT (2.520.000 pesetas y 90 CV). Probadas las tres versiones, resultaba que en el GLD primaban su estética, su habitabilidad y sus consumos (6,1 litros cada 100 km a 120 km/h), y no tanto su dirección dura, su equipo escaso o su terminación; en cuanto a los GRD y SRD, ambos destacaban por su precio ajustado, por su relación prestaciones-consumo o por su comportamiento rutero, siendo sus defectos tanto su terminación deficiente como su falta de ABS o su alumbrado escaso.

Los 405, muy fuertes en el mercado de entonces, recién elegidos Coche del Año, atacaban por todos los flancos a sus rivales, los Renault 21, Opel Vectra, Volkswagen Passat y Ford Sierra. Para que no quedara segmento sin oferta de un 405, Peugeot presentaba dos 4x4 que se ofrecían en dos versiones, una rutera, el 405 GR x4 de 110 CV, y otra deportiva, que era el 405 Mi16 x4 de 160 CV, ambos con suspensión trasera autonivelante hidroneumática. Para nuestro mercado se preveía la importación de 1.000 unidades de ambas versiones, con predominio del Mi16 x4, versión que copiaba la misma solución que el Delta Integrale, con diferencial central viscoso Ferguson y trasero Torsen.

Otro coche probado era el Lancia Thema 8.32 (7.868.683 pesetas y 215 CV), rival de los BMW 535 i, Saab

Nº 284

1 ABRIL 1989

La portada



La portada de la semana mostraba la prueba de un Lancia muy especial, el Thema 8.32 motorizado por Ferrari, además del Chevrolet Corvette y toda la familia del Peugeot 405.

9000 Airflow y Mercedes 190-2.5 16 v. Este Lancia con motor Ferrari, que se compraba más por pasión que por utilidad, ofrecía un motor potente de altas prestaciones (236 km/h de velocidad máxima y 15,7 segundos desde parado para alcanzar los 400 m y 28,1 para cruzar el kilómetro en iguales condiciones), un buen comportamiento y un alto confort de suspensión, pero tanto su alumbrado de cruce, como su tapicería de cuero o sus reposacabezas traseros eran mejorables.

El Gran Premio de Brasil recién celebrado, acababa con la victoria de Nifgel Mansell, quien con su Ferrari encabezaba momentáneamente el Mundial de F-1.

Peugeot 405, a fondo

Con la llegada de la versión 4x4 el Peugeot 405 completaba una gama que en el mercado español ofrecía variantes para todos los gustos. Motor16 repasaba todas las variantes de una berlina que se convertiría en un clásico en la marca francesa.

Ramón Roca Maseda | Fundación Cultural RACE

La presentación de un nuevo y carismático Corvette, un 'genuino americano', era siempre novedad, máxime cuando el recién llegado era el Chevrolet Corvette ZR 1. Esta especie de Porsche USA, dotado de un poderoso motor V8 de 5.727 c.c. diseñado por Lotus (Lotus era entonces propiedad de la

GM) y de una caja desarrollada por ZF de 6 velocidades (que entonces era algo poco usual, aun para un deportivo que desarrollaba 375 CV), alcanzaba los 280 km/h y disponía de ABS Bosch.

Era noticia la llegada al mercado de los Peugeot 405 4x4 completando una gama

Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' de 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

Faunia: 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.

NUEVO RENAULT CLIO

PASIÓN

POR LA TECNOLOGÍA



CAJA AUTOMÁTICA EDC
MOTORES ENERGY STOP&START
R-LINK: PANTALLA TÁCTIL CON NAVEGADOR E INTERNET

 Renault España  Renault ESP



R-Link con navegador e internet. Tableta multimedia con pantalla táctil de 7" con navegador TomTom® e internet, sistema de reconocimiento vocal, telefonía manos libres Bluetooth®, aplicaciones conectadas, emails, etc.

DRIVE THE CHANGE



Gama Nuevo Clio: consumo mixto (l/100km) desde 3,5 hasta 6,3. Emisión CO₂ (g/km) desde 90 hasta 144.

*Equipamientos según versiones. **Toda la gama Renault Clio se puede acoger al Plan PIVE-5 excepto la versión Renault Clio RS.

Renault recomienda 