

1,30 € Sale los martes

# Motor16.com

G.P. DE AUSTRALIA:  
EN LA NUEVA F-1 MERCEDES  
ASOMBRA Y  
FERRARI  
DECEPCIONA



**Al volante:** nuevo Toyota Aygo, más juvenil y tecnológico



Nº 1585  
Del 18 al 24 de marzo  
de 2014

## EL PEUGEOT CONQUISTA 308 EUROPA

**Probamos lo  
mejor en diésel  
y gasolina**

**308 1.6 E-HDI 115 CV  
308 1.6 THP 125 CV**



**Así es lo  
último de Lexus**



**▲ Probamos  
el nuevo  
CT200h**

**Primer ▶  
contacto con el coupé RC**





“ A PRUEBA  
DE PIERNAS LARGAS.  
ES ALEMÁN. ”



**NUEVO MERIVA**

# ACCESIBILIDAD COMO NUNCA HABÍAS IMAGINADO.

Con exclusivas puertas FlexDoors® y una posición de asientos más elevada.  
Lo mejor en tecnología alemana.

[opel.es](http://opel.es)

Consumo mixto (l/100km): 4,4-7,4 / Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km): 116,0-169,0.



Wir leben Autos.



SALÓN DEL  
AUTOMÓVIL  
DE MADRID  
20-25 MAYO 2014

AUTO  
ILUSIONATE  
AUTOADPACIONATE  
AUTO  
EXPERIMENTAL  
AUTO  
REGALATELO

VEHÍCULO NUEVO - VENTA DIRECTA

www.salondemadrid.es

ORGANIZA  
IFEMA  
Feria de  
Madrid

entre nosotros

Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com



## Presente y futuro del automóvil

El presente del automóvil se ha visto en Ginebra sobre modelos pequeños y funcionales. Y el futuro, en muchas aplicaciones para integrar, con total seguridad, las comunicaciones en el coche.

Como ya les contamos la semana pasada sobre el recién clausurado salón helvético, la abundancia de coches pequeños y funcionales, junto a los todocamino y deportivos, están marcando el inicio de la recuperación del sector. También destacamos la apuesta por las plataformas modulares, que permiten desarrollar nuevos modelos en menos tiempo y con una reducción importante de costos. En cuanto a los híbridos, les dijimos que progresan adecuadamente, mientras que los eléctricos marchan al ralentí. Lo cierto es que más allá de estas tendencias ya conocidas, merecen un capítulo especial las numerosas tecnologías de los vehículos que llegarán 'pasado mañana'. Dentro de estos, tenemos el interesante CarPlay, que integra el móvil con todas sus aplicaciones, en el coche. De hecho, Apple, ha aprovechado este salón para anunciar su alianza con Ferrari, Mercedes-Benz y Volvo, que son las primeras marcas que van a ser compatibles con el sistema operativo iOS 7. Con esto, la conectividad móvil en el coche va a permitir el quehacer del usuario en cualquier momento y lugar.

Además, en el caso de la marca sueca, esta tendencia toma carta de identidad con la presentación del Volvo Concept Estate –ganador del premio 'Car of the Show' del salón– y su nuevo sistema de 'control in-car', diseñado en torno a una gran pantalla táctil. Esto elimina una parte importante de los tradicionales botones y teclas, sustituyéndolos por un panel de mando tipo tableta que por intuitivo y fácil de usar, hacen que la conducción sea más eficiente y segura. Lo cierto es que todos estos dispositivos están generando unos nuevos hábitos de comunicación, información y socialización que revolucionan y mejoran el estilo de vida. No en vano, y según una encuesta realizada por ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes), y la consultora Accenture, ofrecían el dato de que para el 66 por ciento de los conductores, pesan más los avances tecnológicos que el rendimiento a la hora de comprar un coche.

carta de la semana

## TONTOS SOBRE RUEDAS

Es una pena que estos tiempos en los que la capacidad de comunicarse entre la gente ofrece más posibilidades que nunca gracias a la tecnología, se hayan convertido, en muchas ocasiones y para mucha personas en oportunidades de hacer el tonto y que te vean. No nos engañemos, muchas personas que cuelgan vídeos o imágenes en las redes sociales e internet lo único que están haciendo es amplificar su estupidez. Porque es cierto que hay muchas ideas sorprendentes, ingeniosas e incluso casi geniales que se pueden ver en internet. Pero también hay mucha chifladura, tontería y si me apuran gili... Mucha gente que busca su minuto de gloria tratando de demostrar que

siempre se puede ser 'Más tonto que ayer pero menos que mañana'.

Conductas como la de ese conductor que conducía el coche desde el asiento del copiloto mientras iba adelantando camiones jactándose de su hazaña, son verdaderas tonterías incluso en una época en la que muchas veces parece que todo vale. Eso sí son actitudes a vigilar por la policía, en lugar de estar a la caza de gente que circula a mayor velocidad de la permitida en lugares y zonas donde eso no representa ningún peligro.

Con gente así, cómo no va a tener mala fama el coche.

Juan Carlos Soriano Valencia

no te lo pierdas

## EL SUEÑO DE LA SEGURIDAD

Hace unos años Volvo puso palabras a un sueño, que no hubiera víctimas en ninguno de sus modelos a partir de 2020. Y a partir de ese momento, todos los hombres de la marca sueca se lanzaron a convertir ese sueño en realidad. Contaban con una amplia experiencia y con el poder de innovación de una marca que tiene casi desde sus inicios la seguridad como parte principal de su ADN. Cada cierto tiempo, la firma escandinava revisa sus trabajos, avanza nuevos proyectos y da publicidad a sus avances con ese objetivo de eliminar los accidentes en un Volvo. Hace unas semanas hemos vuelto a visitar las instalaciones donde llevan a cabo sus investigaciones, donde ponen a punto sus nuevos dispositivos, donde se dedican, en definitiva, a perseguir ese sueño. Allí, en Gotemburgo hemos asistido de nuevo a pruebas de choque y nos hemos vuelto a quedar impresionados con el trabajo milimétrico y preciso de una marca que no parará hasta convertir ese sueño en realidad.



Síguenos  
en...



@motor16\_



/Motor16

Motor16.tv  
Motor16





**QUÉ PASA**

**8**  
**CITROËN C4 CACTUS**  
Desde 14.750 euros

El modelo más original de Citroën llegará en junio al mercado con un precio que partirá de 14.750 euros y una serie de soluciones de los más atrevidas.

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

**DIRECTOR:**  
Javier Montoya - [jmontoya@motor16.com](mailto:jmontoya@motor16.com)  
**Subdirectores:**  
Andrés Mas - [amas@motor16.com](mailto:amas@motor16.com)  
Pedro Martín - [pmartin@motor16.com](mailto:pmartin@motor16.com)  
**Redactora jefe:**  
María Jesús Benoit - [mjbenoit@motor16.com](mailto:mjbenoit@motor16.com)  
**Diseño:**  
Juan González Aso - [jgonzalezaso@motor16.com](mailto: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](mailto: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](mailto: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 todo ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.

**DE BUENA FUENTE**

**10**  
**SKODA**

Se inspira en Seat

El concept Skoda VisionC es una respuesta a la reinención de los sedán. Un modelo cuyas líneas maestras aprovechan los trazos del Seat IBL.



**11**  
**TESLA**

Un modelo en el segmento C

Tesla ha sido la sorpresa de la edición 2014 del trofeo Coche del Año en Europa, en el que su Model S ha logrado la tercera posición. Y quieren seguir sorprendiendo con un nuevo modelo en el segmento compacto.

**EN PORTADA**

**12**

**PEUGEOT 308**

Modelos de futuro

El premio al Coche del Año en Europa, refrenda el trabajo de la marca francesa que hará crecer la familia del 308 con nuevas variantes de carrocería y motores que llegarán en los próximos meses.

**14**

**PEUGEOT 308 1.6 THP 125 CV**

Otra historia  
Con la llegada del nuevo 308 aparece también la versión de 125 CV del motor 1.6 THP. Es muy agradable, ofrece buenas prestaciones y un consumo contenido.

**16**

**PEUGEOT 308 1.6 E-HDI 115 CV**

Equilibrio perfecto

Esta versión e-HDI de 115 caballos se

**CUATRO RUEDAS**

**18**

**GAMA VOLKSWAGEN 4MOTION**

Pura eficacia

**Volkswagen apuesta por la tracción total desde hace 70 años, pero es ahora cuando ofrece una gama de productos más variada. Hemos tenido ocasión de volver a probar una buena parte de ellos aprovechando una de las actividades 'Driving Experience' que organiza la marca alemana.**



convierte en la opción más atractiva y equilibrada si valoramos su buen rendimiento y escaso consumo. Valores que se suman a su excelente dinámica, un confort de marcha notable y un equipamiento muy generoso.

**22**

**BMW SERIE 2 COUPÉ**

Deportividad concentrada

El coupé más pequeño de la firma alemana llega a nuestro mercado con una versión que concentra prestaciones y bajo consumo.

**24**

**LEXUS CT 200H**

Más y mejor

El compacto de la marca de lujo se renueva para ofrecer un tacto de conducción menos híbrido, mejorar el consumo y retocar su imagen para hacer aún más atractivo.

**26**

**LEXUS RC**

Estilo clásico

La marca japonesa nos acerca a su coupé más espectacular, el RC, que combina a la perfección la belleza, el estilo y la deportividad.

**CUATRO RUEDAS**

**28**

**TOYOTA AYGO**

Tecnológico y juvenil

**La nueva generación del Aygo apuesta por una imagen radicalmente moderna, un diseño que llama la atención y que se suma a una considerable carga tecnológica en su modelo más pequeño. El motor es el conocido 1.0 tricilíndrico de 69 caballos, pero optimizado para la ocasión. Tiene una variante ECO con un consumo de 3,8 litros y dispone de dos tipos de cambio, una caja manual y otra pilotada.**



**30**

**MINI COOPER**

Ya está aquí

La nueva generación del utilitario británico llega al mercado con más cambios de lo que se puede apreciar si nos fijamos sólo en su estética.

**+ INTERESANTE**

**31**

**VOLVO**

Seguridad a toda prueba

El Centro de Investigación y Desarrollo de Seguridad de Volvo es una herramienta imprescindible de la 'Visión 2020'. A partir de ese año se pretende que no haya muertos o heridos en un Volvo.

**34**

**JAGUAR**

Programa 'Ice Driving'

Jaguar introdujo en 2012 el actual sistema de tracción total, disponible en el XJ, y en su berlina deportiva XF. Ellos son los protagonistas del programa 'Ice Driving', experiencia de conducción sobre hielo destinada a los clientes de Jaguar.



**40**

**G.P. DE AUSTRALIA**

Victoria de Rosberg

Mercedes confirmó sus expectativas con la victoria de Rosberg en una auténtica exhibición. Por detrás, los McLaren y Alonso, con un Ferrari que parece haber empezado con problemas.

**44**

**A TODO GAS**

Las últimas noticias del deporte del motor

**De principio a fin**

Qué pasa	8
De buena fuente	10
En portada	12
Cuatro ruedas	18
+Interesante	31
A la última	36
La semana	38
De carreras	40
Queremos saber	64
El retrovisor	66

**Busca tu marca**

BMW	22
CITROËN	8
JAGUAR	34
LEXUS	24
MINI	22
PEUGEOT	12
SKODA	10
TESLA	11
TOYOTA	28
VOLKSWAGEN	18
VOLVO	31

**SABER COMPRAR Y VENDER**

**48**

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

**66**

**EL RETROVISOR**

Motor16 hace 25 años



**GAMA FORD ANIMADA POR GAS**

Los Ford Fiesta, B-Max, Focus y C-Max cuentan desde ahora con versiones propulsadas por Autogás –gas licuado de petróleo–, a partir de motores de gasolina: el 1.4 Duratec en los dos primeros –86 CV en el B-Max y 92 en el Fiesta–, y el 1.6 Ti-VCT de 117 CV en los dos últimos. En todos los casos se reducen las emisiones y aumenta la autonomía.



**OPEL ZAFIRA TOURER 1.6 TURBO 200 CV**

Cuesta 22.675 euros y es la versión más dinámica del Zafira Tourer, pues adopta el motor de gasolina 1.6 Turbo, con 200 CV y 30,6 mkg, y acelera de 0 a 100 km/h en 8,9 segundos. Gasta 7,0 l/100 km y estrena el avanzado sistema de infoentretenimiento IntelliLink Navi 950.

A la venta en junio  
**El Citroën C4 Cactus,**  
desde 14.750 euros

La firma gala va ampliando información sobre el C4 Cactus, modelo que fabricará en exclusiva la planta madrileña de Villaverde. Se confirma, por ejemplo, que llegará a las tiendas en junio, o que Amsterdam será el lugar donde la prensa especializada podrá conducirlo por vez primera. Pero más importante aún es su precio de partida, de 14.750 euros, lo que supone un ahorro aproximado

de 1.000 euros frente al C4 de cinco puertas comparable. El C4 Cactus mide 4,16 metros de largo por 1,73 de ancho y 1,48 de alto, tiene una distancia entre ejes de 2,60 metros –como el C4– y ofrece un maletero de 358 litros. Uno de los datos más

sorprendentes tiene que ver con el peso, pues es 200 kilos más ligero que el C4, lo que redundará en unas óptimas prestaciones y un gasto mínimo, pues la versión diésel, que estrena el 1.6 BlueHDI de 100 CV, homologa 3,1 l/100 km de media y emisiones de CO<sub>2</sub> de 82 g/km. Y en gasolina, con el motor PureTech tricilíndrico se anuncian emisiones inferiores a 100 g/km. Las versiones dotadas de caja pilotada ETG prescinden de la palanca tradicional, en favor de un mando Easy Push, y toda la gama equipa los originales protectores laterales Airbump.



▲ La pantalla central táctil de 7" y los siete botones permiten acceder a todas las funciones.

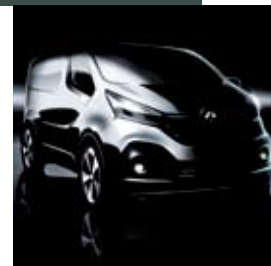
**MÁS C4 AIRCROSS PARA ELEGIR**

Citroën amplía la gama del C4 Aircross con nuevos motores y acabados. En gasolina estrena el 1.6i de 117 CV con 'Stop&Start' y tracción 2WD, a partir de 20.020 euros, mientras que en diésel llega el 2.0 HDi de 150 CV, con tracción 4WD, también con 'Stop&Start' y un precio de 32.945 euros. Además, lanza el C4 Aircross Black Attraction, desde 15.800 euros.



**EL TRAFIC III, MÁS CERCA**

Renault presentará este verano la tercera generación de su vehículo comercial Trafic, que suma ya 1,6 millones de unidades vendidas a lo largo de su historia. Y la marca francesa ha dado pistas sobre su innovador diseño, obra de Kihyun Jung, con un sencillo boceto.



**NUEVO PEUGEOT 308**  
**CAR OF THE YEAR 2014**



PEUGEOT RECOMIENDA **TOTAL** Atención al cliente 902 366 247

Gama Nuevo Peugeot 308: Consumo mixto (l/100 km): desde 3,7 hasta 5,8. Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km): desde 95 hasta 134.



**CONDUCE TUS SENSACIONES**

Puede que haya sido elegido por las sensaciones que despierta su estilo inimitable. O también, se puede deber a las sensaciones que recorren tu piel cuando pruebas su innovadora tecnología, como sus motores de última generación o su revolucionario puesto de conducción Peugeot i-cockpit®, que incluye el volante compacto y la pantalla táctil de gran formato. Sea como sea, el nuevo Peugeot 308 ha sido elegido Car of the Year 2014. Ahora, sólo te falta conducirlo.

PEUGEOT FINANCIACIÓN

**NUEVO PEUGEOT 308**

MOTION & EMOTION



PEUGEOT





◀ La línea dinámica del concepto Seat IBL está presente en el lateral del VisionC. Skoda lo denomina 'coupé de 5 puertas', y su versión de producción podría ser realidad en 2015.

un diseño aspiracional, algunos de cuyos detalles repiten conceptos de estilo vistos en el Seat IBL, seguro que tendrá éxito si se lleva a la producción en serie. Denominado internamente 'coupé de 5 puertas', «el VisionC esboza la siguiente fase en la evolución del lenguaje de diseño de Skoda», según palabras de Winfried Vahland, presidente de la marca checa. Seguramente, pronto podrá confirmarse en la práctica. La futura cartera de producto de Skoda (que incluye un modelo nuevo o revisado cada 6 meses hasta 2016) podría dar cabida a un Octavia 'CC' ya en 2015. Y conviene recordar que también para el sucesor del Superb el propio Vahland ha dado algunas pistas: «El Skoda Superb de la próxima generación será una revelación en términos de diseño y acabado».

Tras la estela del VW CC

## Skoda se inspira en Seat

La carrocería sedán ha muerto, viva la carrocería sedán... ¿Nos lo creemos? Lo cierto es que confirmado el 'boom' del estilo SUV en todo el mundo, el estilo sedán quiere regenerarse para seguir siendo vigente. Una buena muestra es el concepto Skoda VisionC.

Son muchos los departamentos de diseño de las marcas que se replantean este tipo de vehículos. Los dos mercados más grandes del mundo, China y EE UU todavía siguen demandando masivamente la carrocería sedán. Sin embargo, su esquema clásico pierde fuerza en Europa. Si fue por esto último o más bien por ofrecer algo diferente a sus clientes, habría que preguntárselo a los responsables de Mercedes-Benz cuando decidieron crear el CLS. Bautizado entonces como 'coupé de 4 puertas', su innovador estilo arrastró tras de sí a una legión de seguidores.

El Grupo Volkswagen fue de los primeros en reaccionar con el VW Passat CC y con el Audi A5 Sportback (e incluso con el A3 Sedán en el Segmento C) Ahora, Martin

Winterkorn, presidente del grupo alemán abre más las expectativas: «Nuestra tecnología modular nos permite desarrollar y construir coches más rápidamente, con mayor flexibilidad y economía que en el pasado. Podemos ofrecer mayor variedad de modelos, e incluso producir modelos de nicho de manera rentable». Buen ejemplo lo constituye la gama Seat León. Durante generaciones con una sola carrocería, el nuevo modelo español se ofrece ahora con 3 estilos bien diferenciados, que le están dando un óptimo resultado.

Antes incluso de lanzar este nuevo León, Seat presentó el Salón de Fráncfort de 2011 un concepto 'coupé de 4 puertas', denominado IBL, cuya maqueta de estilo sigue protagonizando el hall de entrada de la sede de I+D de Martorell. Allí, en la 'Colina de la Ciencia', como llaman internamente al Centro Técnico de Seat, se diseñó una de las carrocerías más bellas de la marca. Las prioridades de produc-

to han ido, sin embargo, por otros derroteros, como la citada gama León o el futuro SUV (2016), éste especialmente pensado para el mercado europeo que es el fuerte de la marca española, y dotado de códigos estilísticos anticipados precisamente sobre el IBL. «El Seat IBL es un ejercicio para incrementar la fuerza de nuestra futuro desarrollo de diseño y la filosofía

de nuestra marca», decía el entonces presidente de Seat James Muir.

Skoda, sin embargo, aspira con mayor determinación que Seat al mercado chino. Allí impera el estilo sedán, y un modelo como el VisionC sería recibido como agua de mayo. Con



▲ El concepto sedán evoluciona hacia unas líneas más deportivas, con una luneta posterior cada vez más inclinada, como se aprecia en los conceptos Seat IBL y Skoda VisionC.

### China, mercado número 1 de Skoda

China se ha convertido en el mercado de mayor volumen para Skoda. La marca empezó a fabricar en ese país en 2005. Asimismo ha ido importando modelos que ahora produce localmente, como una versión especial del Yeti con 60 mm adicionales de distancia entre ejes. Próximamente lanzará el nuevo Octavia, pero al mismo tiempo seguirá vendiendo el de la generación anterior. En el pasado mes de octubre, el Grupo Volkswagen inauguró su fábrica china Nº 16, en Ningbo, donde ensambla el Skoda Superb. Sólo en esta planta prevé fabricar 300.000 unidades de modelos Skoda y Volkswagen sobre plataforma MQB. El objetivo de Skoda a nivel mundial es llegar a vender un millón de automóviles en 2014 y un millón y medio en 2018.

SE DICE...  
El nuevo Peugeot 108 incorpora el protocolo de comunicación MirrorLink  
...SE PODRÍA DECIR

El protocolo de comunicación MirrorLink, incluido en la función Mirror Screen de Peugeot, es una de las novedades relevantes del nuevo 108, y se irá introduciendo progresivamente en el resto de modelos de la marca francesa. Permite reflejar y controlar todas las funciones presentes o futuras de nuestro Smartphone (Android, BlackBerry, Nokia...) en la pantalla táctil del coche. Es decir, no se limita a un número predeterminado de aplicaciones. MirrorLink es un consorcio participado por GM, Honda, Hyundai-Kia, Mercedes-Benz, PSA Peugeot Citroën, Toyota y Volkswagen. Fiat, Mazda y Renault también son miembros.

### SUBIDÓN BMW

«Esperamos fuertes niveles de crecimiento en el mercado 'premium' no sólo en las gamas altas, sino también en las categorías de pequeños vehículos, con aumentos anuales de entre el 4,4 y el 6,4 por ciento». (Peter Schwarzenbauer, miembro del Consejo de dirección de BMW AG)



▲ El Tesla Model S ante la Gran Muralla de China, país donde empieza a comercializarse este mes de marzo. También llegará a los países en los que se circula por la izquierda, como Australia, Japón o Gran Bretaña.

## La marca americana de coches eléctricos quiere ser global Tesla presentará un modelo del segmento C en 2015

Tesla ha sido la sorpresa de la edición 2014 del trofeo Coche del Año en Europa, en el que su Model S ha logrado la tercera posición. ¿Hasta dónde llegará cuando lance su modelo del Segmento C?

Tesla, especialista estadounidense del automóvil eléctrico, pretende convertirse en una marca global, llegar a producir 100.000 vehículos al año y lanzar un modelo compacto cuyo precio no supere los 35.000 euros. «Presentaremos nuestro futuro proyecto Tesla del Segmento C en el Salón de Detroit de 2015», confirmaba hace un mes a Motor 16 Roberto Toro, responsable de Comunicación de Tesla en Europa.

Todo forma parte de una estrategia bien definida. Tesla es proveedor de tecnología eléctrica para Toyota y Mercedes-Benz. Su saber

hacer en la materia está fuera de duda.

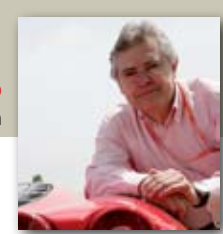
Fundada en 2005, Tesla es una empresa relativamente joven, cuyos balances económicos todavía buscan los números negros. Sin embargo, su evolución es clara. Si en 2012 su pérdida neta fue de 396 millo-

nes de dólares, en 2013 la redujo a 74 millones, y su volumen de negocio fue de 2.000 millones de dólares. Vendió 22.000 unidades de su modelo estrella Model S, y prevé sumar otras 35.000 en 2014.

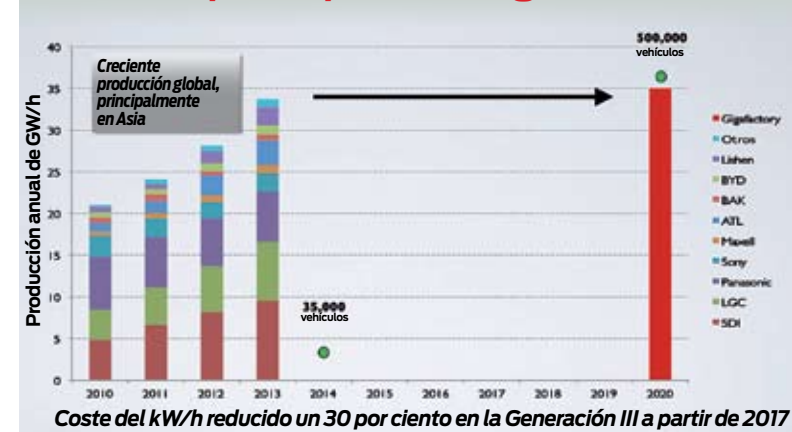
El siguiente proyecto más inmediato es el SUV Model

X de tamaño grande, que será dado a conocer a finales de este año. A más largo plazo, junto al modelo compacto, aspira a implantar una megafábrica de baterías en EE UU, con un coste de 4 a 5.000 millones de dólares. «Nuestra Gigafactoría producirá baterías de ión-litio para 500.000 vehículos en 2020. Utilizará mayoritariamente energías renovables, solar y eólica. El coste del kW/h se reducirá en un 30 por ciento. Podremos reciclar viejas baterías...». Éstas son algunas de las declaraciones realizadas por Elon Musk, fundador y presidente de Tesla Motors. Su objetivo es controlar la cadena de valor de las baterías, para así poder reducir su precio de venta y masificarlas. Se trata de un plan ambicioso para el que busca socios. Entre ellos parece que contará con Panasonic, el fabricante de baterías que durante el año pasado no dio abasto para atender la demanda de generada por los automóviles híbridos de Toyota y Ford.

Alberto Mallo  
amallo@motor16.com



### La producción planeada para la Gigafactoría en 2020 supera la producción global de 2013



### ALARDE AUDI

«La potencia específica de 210 CV/litro del motor 2.0 TFSI doble inyección que lleva el Audi TT Quattro Sport Concept habría sido merecedora de una victoria en Le Mans hace sólo un par de años». (Ulrich Hackenberg, responsable de Desarrollo Técnico de Audi)





Tras la carrocería de cinco puertas llega el turno del 308 SW, un familiar de 4,58 metros dotado del sistema 'Magic Flat', que permite crear rápidamente un suelo de carga plano gracias a unos mandos en los laterales del maletero.



◀ Includos los 54 que cubica el doble fondo, el maletero del 308 SW tiene un volumen de 610 litros, ampliables a 1.660 si abatimos la segunda fila. El del 308 de cinco puertas ofrece de 420 a 1.228 litros.



◀ 308 SW TECHO PANORÁMICO ACRISTALADO DE 1,69 METROS CUADRADOS Y MALETERO CON 610 LITROS DE CAPACIDAD



▶▶ Diseño y tecnología se dan la mano en el 308. Destaca el puesto de conducción 'i-Cockpit', o los distintos asistentes de seguridad y confort. A la derecha, el innovador motor tricilíndrico Turbo PureTech.

# Esfuerzo premiado

El nuevo 308 es el flamante 'Car of the Year 2014'. Analizamos las razones que le han llevado a lograr este prestigioso galardón y desvelamos algunas de las novedades que la marca francesa ha reservado para los próximos meses. Además, probamos a fondo sus dos versiones más equilibradas: 1.6 THP 125 y 1.6 e-HDi 115.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Ya lo decíamos nada más conducirlo por primera vez: salvo el nombre, todo era nuevo en este 308. Nuevo... y mejor. Porque Peugeot ha creado un modelo compacto revolucionario que pasa a 'codearse' con sus rivales del segmento 'premium' con ayuda de un verdadero arsenal de razones. Por ejemplo, una aerodinámica muy eficiente -Cx de 0,28- o la nueva plataforma EMP2, que permite aumentar la capacidad del maletero a 420 litros sin que el tamaño exterior crezca, y ayuda a reducir el peso respecto a su antecesor hasta 140 kilos. O el esfuerzo realizado en el capítulo de la calidad, que se traduce en un aislamiento acústico notable y viene avalada por prue-



bas que le sitúan al nivel de modelos de precio superior. La ergonomía fue también otra de las claves durante su desarrollo, destacando el 'i-Cockpit', que combina un volante muy compacto, una instrumentación situada en posición elevada -para que el conductor no tenga que apartar la

## LO QUE LLEGARÁ A LA GAMA 308

Peugeot tiene grandes planes para su nuevo 308, cuya gama se reforzará con avanzados motores: en diésel, los BlueHdi 1.6 -100 y 120 CV- y 2.0 -150 CV- adaptados a la norma Euro6, con consumos desde 3,1 l/100 km y emisiones de óxidos de nitrógeno reducidas en un 90 por ciento; y en gasolina, los Turbo PureTech tricilíndricos, en versiones 1.2 e-THP de 110 y 130 CV. Además, llegarán nuevas cajas de cambio automáticas, más rápidas que las de doble embrague, y veremos un modelo de filosofía ultradeportiva, basado en el 308 R Concept, que equipará el motor 1.6 THP de 270 CV del RCZ R.

vista de la carretera- y una pantalla táctil de 9,7 pulgadas. El comportamiento, cómodo pero divertido, y una calidad de rodadura ejemplar también han sido puntos apreciados, mientras que en cuestión de mecánicas se ha destacado la variedad y eficiencia de los motores, con los diésel 1.6 HDi 92 CV y 1.6 e-HDi 115 CV -consumos de sólo 3,7 l/100 km- como abanderados del ahorro, y tres alternativas de gasolina: el 1.2 VTi 82 CV, de la familia PureTech de tres cilindros, y el 1.6 THP en versiones de 125 y 155 CV. A los que se sumarán en los próximos meses el Turbo PureTech 1.2 e-THP en versiones de 110 y 130 CV, que reduce un 30 por ciento las fricciones internas y un 21 por ciento las emisiones y los consumos -Peugeot afirma, además, que tendrán la mejor relación entre potencia y

par a bajo régimen del mercado-, o los diésel BlueHdi con 100, 120 y 150 CV, dotados de catalizador SCR y que homologan un gasto desde 3,1 l/100 km.

Por último, el nuevo 308 apuesta fuerte en el terreno del equipamiento y la tecnología. Citar, por ejemplo, un 'Stop&Start' de modélico funcionamiento que reduce el gasto urbano un 15 por ciento, o asistentes de conducción como la vigilancia del ángulo muerto y la cámara de visión trasera, el Hill Assist -mantiene el coche parado en pendientes tras soltar el freno-, el arranque

'manos libres' AMDL por botón, el Driver Assistance Pack -comprende el regulador de velocidad activo, la alerta de riesgo de colisión y la frenada automática de urgencia- o el sistema Peugeot Connect SOS, que se encarga de hacer una llamada automática en caso de activarse los airbag o los cinturones pirotécnicos. El 308 es también el primer modelo del segmento que ofrece faros Full Led -más seguros, rápidos y duraderos que los normales- de serie, y permite acceder a variadas informaciones gracias a las Peugeot Connect Apps.

## SEGURIDAD La máxima protección

Muchas fueron las razones que llevaron al organismo EuroNCAP a conceder al 308 las preciadas cinco estrellas. Por ejemplo, la gran protección que procuró a los ocupantes en los ensayos de colisión frontal, choque lateral e impacto lateral contra poste, el hecho de que sus reposacabezas fuesen calificados como 'buenos' -también es la máxima nota- o los estupendos resultados en protección infantil y de peatones. Además, se valoró el completo equipamiento de serie, con airbag frontales y laterales delanteros, airbag de cortina para ambas filas, cinturones delanteros con pretensor y limitador de esfuerzo, anclajes Isofix para dos sillas infantiles, avisador de uso de cinturón en las cinco plazas, control de estabilidad ESC y limitador de velocidad programable.



▶▶ El nuevo 308 logró las cinco estrellas, máxima nota posible, en las pruebas EuroNCAP.

## EN DIRECTO



Alberto Mallo Jurado del 'Car of the Year'

«El 308 es el coche más refinado de su categoría. Siempre dinámico y relajante, el equilibrio entre confort y comportamiento es una referencia»







# Ahora es otra historia

Con la llegada del nuevo 308 aparece también la versión de 125 CV del motor 1.6 THP. Es muy agradable, ofrece buenas prestaciones y un consumo contenido –incluso sin ‘Start/Stop’–, y con la diferencia de precio frente al e-HDI podemos recorrer muchos kilómetros extra.

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

El nuevo Peugeot 308 ha llegado con buen pie. Más tecnológico y avanzado que nunca, ofrece lo último en sistemas de seguridad activa, un puesto de conducción ‘diferente’ –relojes por encima de un pequeño volante, pantalla táctil...–, una imagen personal y una alta calidad.

Pero también influye una gama mecánica de primer orden, donde la mayor sorpresa la da este 1.6 THP que no ofrece 270 CV como en el RCZ-R, ni 200 CV como en los anteriores 308 GTi, ni 156 CV como en la versión más potente del actual 308. Se conforma con 125 CV, pero mantiene la inyección directa, la sobrealimentación o el intercooler. Curiosamente, carece de ‘Start/Stop’, un sistema

que ayudaría a bajar aún más el gasto y que tiene un excelente funcionamiento en cualquier modelo de Peugeot.

Este 1.6 THP ocupa el lugar que en el anterior 308 tenía el 1.6 VTi de 120 CV, que ofrecía un par máximo de 16,3 mkg a 4.250 rpm –este THP genera 20,4 mkg a 1.400 rpm–, homologaba 6,4 l/100 km, tenía un cambio de 5 marchas y era menos prestacional, también porque pe-



saba 122 kilos más que nuestro protagonista. Esa ligereza le ayuda de cara al comportamiento dinámico, uno de los puntos fuertes del 308.

El nuevo propulsor es muy agradable. Apenas suena y vibra, y se combina con un cambio manual con unos desarrollos finales más largos que en otros Peugeot de gasolina: a 120 km/h gira a 2.400 rpm en 6ª. Ello reduce el consumo y la sonoridad en carretera, aunque lastran un poco a la hora de adelantar, pues este 1.6 THP es algo más lento que el 1.6 e-HDI de 115 CV. Eso sí, el tacto del cambio es más preciso que en otros Peugeot.

Las prestaciones se pueden tildar de buenas, pero mejor es la sensación que nos transmite gracias a la mayor cilindrada frente a sus rivales: Ford y su 1.0 EcoBoost, Renault con sus 1.4 TCe, Volkswagen con los 1.4 TSI... Y es que proporciona mayor sensación de empuje a cualquier régimen. Eso sí, en primavera llegan los nuevos 1.2 THP de tres cilindros, que llevarán al máximo la teoría del ‘downsizing’ y que proporcionarán 110 y 130 CV.

Seguro que de cara a la homologación rebajan los 5,8 l/100 km de este 1.6 THP, pero en uso real quedarán muy cerca de los 7,2 l/100 km que ha necesitado esta versión –calzada con neumáticos 225/45 R17–. Son dos litros más que un

El interior es amplio y sus asientos, cómodos. Puede tener función masaje para los delanteros. La pantalla central elimina botones, pero hay que habituarse a ella.



## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 THP 125
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	77,0 x 85,8
Cilindrada (c.c.)	1.598
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	125 CV / 6.000
Par máximo/rpm	20,4 mkg / 1.400

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,9
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, tipo McPherson, con brazo inferior de triángulo, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Semi-independiente con barra de torsión, muelles y amortiguadores	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/45 R17 - 7,5Jx17"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.240
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.253 / 1.804 / 1.457
Capacidad maletero/depósito (l)	420 / 53

## PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	202 KM/H
<b>ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>	
400 m salida parada	16,7
1.000 m salida parada	31,1
De 0 a 100 km/h	9,2

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	18,1
400 m desde 50 km/h en 6ª	17,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	31,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	35,0
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	35,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,4
De 80 a 120 km/h en 6ª	13,2

## CONSUMOS

	l/100km	km/litro
<b>EN CIUDAD</b>		
A 23,7 km/h de promedio	8,4	11,9
<b>EN CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	5,1	19,6
<b>EN AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	6,4	15,6
A 140 km/h de cruceo	7,3	13,7
<b>CONSUMO MEDIO PONDERADO</b>		
Litros/100 km	7,2	13,9
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	685	
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	7,9 / 4,6 / 5,8	



◀▶ Sus 420 litros de maletero le colocan en buena posición en el segmento, y lleva rueda de repuesto de emergencia. Freno de mano eléctrico de serie.

**PRECIO** 20.750 €

EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES OFICIALES: <b>134</b> G/KM	<b>COMPORTAMIENTO</b>	*****
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: <b>4,75</b> %	<b>ACABADO</b>	*****
	<b>PRESTACIONES</b>	*****
	<b>CONFORT</b>	*****
	<b>SEGURIDAD</b>	*****
	<b>CONSUMO</b>	*****
	<b>PRECIO</b>	*****

## NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR	EN CONTRA
<p>+</p> <p>Mecánica agradable. Comportamiento dinámico. Sistemas de seguridad. Amplitud interior. Calidad. Tecnología. Precio frente al HDI.</p>	<p>-</p> <p>Ausencia de ‘Start/Stop’. Aclimatación a la pantalla central. Sin salidas de aire traseras. Iluminación de los faros Full-LED de serie.</p>







En un mercado como el español, donde las mecánicas diésel ganan por goleada, esta versión e-HDI de 115 caballos se convierte en la opción más atractiva y equilibrada si valoramos su buen rendimiento y escaso consumo. Valores que se suman a su excelente dinámica, un confort de marcha notable y un equipamiento muy generoso con el acabado Allure que nos ocupa.

# Equilibrio perfecto

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com  
Fotos: Bryan Jiménez

En España, el conductor medio se decanta claramente por un vehículo compacto equipado con motor diésel. En ocasiones no echamos ni números. Cuestión de gustos. Ése es el motivo de que este tipo de mecánicas ganen por auténtica goleada.

Peugeot es uno de los grandes abanderados en este sentido, con unos motores HDI que resultan una delicia por su refinamiento y economía. Es el caso del 1.6 e-HDI de 115 caballos, a día de hoy la opción más potente en gasóleo y 'chico para todo' por la versatilidad y equilibrio de los que hace gala.

Lo primero que llama la atención es lo bien aislado que está, luego el refinamiento y la suavidad en marcha que

protagoniza, para concluir con una 'delicadeza' en el funcionamiento del sistema 'Start/Stop' que no consigue ninguno sus rivales.

Con esta mecánica el 308 recupera con energía desde muy bajo régimen (apenas 1.400 rpm), y eso a pesar de que los largos desarrollos finales del cambio de seis relaciones no le ayudan en este sentido. Por arriba, si apuramos el acelerador, supera la barrera de las 4.000 vueltas, aunque lo cierto es que no compensa ir más allá porque algo antes (3.600 rpm) ya lo da todo.

Sus números no son de récord, como es lógico, pero esta versión del 308 se mueve con soltura. Acelera de 0 a 100 km/h en 10,6 segundos, y si tenemos que realizar un adelantamiento en carretera, pasar de 80 a 110 km/h se traduce en 6,6 segundos y 176 metros de

pista libre en cuarta velocidad (8,6 y 227, respectivamente, en quinta).

Pero rendimiento en este caso no está reñido con economía. El 308 e-HDI es muy comedido en cuanto a consumos se refiere, moviéndose en ciudad en torno a los 5,5 litros, prácticamente las mismas cifras que registra a velocidad constante por autopista.

Uno de los puntos fuertes del 308 es el gran bastidor que presenta. 'Apoyado' sobre la nueva plataforma EMP2 del Grupo PSA, mucho más ligera, el modelo francés hace gala de una calidad de rodadura sobresaliente, siendo en este sentido uno de los vehículos más confortables que podemos encontrar en su segmento.

Lo bueno es que, a la vez que absorbe baches e irregularidades como si nada, también es capaz de controlar los



◀▶ El volante pequeño y en un plano muy bajo marca la personalidad del puesto de conducción del 308. El interior es amplio, está bien hecho y las butacas son confortables. El maletero cubica 420 litros.

▲ La pantalla táctil es de serie, resulta muy completa y reúne buena parte de la información del vehículo, aunque obliga a dar varios pasos siempre. El cuadro se ve por encima del volante y la aguja del cuentavueeltas gira al revés, de derecha a izquierda.

balanceos de la carrocería y de 'entrar' hacia donde se le indica. La dirección es rápida y precisa, y una vez que nos acostumbramos al tamaño del volante, realmente pequeño, es una gozada. Si el equilibrio perfecto lo marca el Volkswagen Golf, el 308 se sitúa muy muy cerca del alemán.

En el interior hay dos aspectos que marcan su personalidad. El primero es el puesto de conducción, con el que hay que familiarizarse, porque el volante queda en un plano muy bajo para poder ver el cuadro de mandos por encima. El segundo es que desaparecen prácticamente todos los mandos del salpicadero en favor de una pantalla central táctil que 'aglutina' casi toda la información.



▲ De serie, el acabado Allure monta llantas de 17 pulgadas. Las Zafiro de 18 pulgadas de nuestra unidad, opcionales, cuestan 350 euros.

Por último, el acabado Allure que nos ocupa presume de una dotación de serie muy completa, como faros Full Led, navegador, freno de estacionamiento eléctrico, climatizador bizonal...

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

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

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,9
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

## SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente, tipo McPherson, con brazo inferior de triángulo, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

Trasera: Semi-independiente, con barra de torsión, muelles y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/45 R17 - 7,5Jx17"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.235
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.253 / 1.804 / 1.457
Capacidad maletero/déposito (l)	420 / 53

## PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	191 KM/H
<b>ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>	
400 m salida parada	17,5
1.000 m salida parada	32,3
De 0 a 100 km/h	10,6
<b>RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	24,5
400 m desde 50 km/h en 6ª	23,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	43,2
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	45,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,4
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,9
De 80 a 120 km/h en 6ª	17,7

## CONSUMOS

	l/100km	km/litro
<b>EN CIUDAD</b>		
A 25,0 km/h de promedio	5,5	18,2
<b>EN CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	4,3	23,2
<b>EN AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	5,6	17,8
A 140 km/h de cruceo	6,5	15,4
<b>CONSUMO MEDIO PONDERADO</b>		
Litros/100 km	5,1	
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	1.019	
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	4,4/3,5/3,8	

PRECIO	22.850 €	NUESTRA VALORACIÓN		NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	COMPORTAMIENTO	*****
EMISIONES OFICIALES: 100 G/KM		+	-	ACABADO	*****
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA				PRESTACIONES	*****
		+	-	CONFORT	*****
				SEGURIDAD	*****
				CONSUMO	*****
				PRECIO	*****
				Exceso de protagonismo de la pantalla táctil. Tacto del cambio.	





TRES SISTEMAS LOS MODELOS DE MOTOR TRANSVERSAL EQUIPAN EMBRAGUE HALDEX, Y LOS DE MOTOR LONGITUDINAL, TORSEN O 4XMOTION



Volkswagen apuesta por la tracción total desde hace 70 años, pero es ahora cuando ofrece una gama de productos más variada. Hemos tenido ocasión de volver a probar una buena parte de ellos aprovechando una de las actividades 'Driving Experience' que organiza la marca alemana.



▼ El primer Golf de tracción total, con sistema Syncro, data de 1986. En 1998, la gama del Golf IV recibe la primera versión 4Motion, ya con embrague Haldex, dispositivo que no ha dejado de evolucionar hasta hoy.



progresivamente las traseras. Y a diferencia del viscoacoplamiento, el embrague Haldex permite un control electrónico que influye en la distribución de fuerza entre los dos ejes, y que llega a desacoplar completamente las ruedas traseras cuando no son requeridas.

Ligado a los modelos con motor transversal, el embrague Haldex evolucionó rápidamente, y si sus dos primeras generaciones usaban una bomba mecánica para generar la presión de aceite necesaria para embragar las ruedas traseras progresivamente, en la tercera generación se complementó

a dicha bomba mecánica con una bomba eléctrica. Y en la cuarta evolución del Haldex, presente en los actuales Passat, Tiguan, Sharan y Golf, se prescinde de la bomba mecánica, pues la eléctrica suministra la presión de servicio, con independencia de la diferencia de giro entre las ruedas delanteras y traseras. Además, equipa un acumulador, dotado de una electroválvula, listo para suministrar aceite tan pronto como sea requerido, incluso antes de que la bomba entre en acción.

El nuevo Golf R, lanzado en estos días, estrena ya la quinta

que las ruedas patinen, minimizando las pérdidas de tracción, como pudimos comprobar hace semanas en Laponia y pocos días después en Andorra, siempre bajo condiciones de adherencia extremas. Además, el Haldex del Golf R ayuda a ahorrar combustible —la versión con cambio DSG homologa 6,9 l/100 km—, pues una unidad de control calcula permanentemente el momento de propulsión ideal para el eje trasero y regula el cierre del embrague de discos múltiples

generación, más pequeña y ligera, y que prescinde del acumulador de presión, pues tiene una bomba eléctrica más eficaz, junto a un distribuidor de presión centrífugo, que genera la presión necesaria de forma instantánea. Como en el Haldex 4, el Haldex 5 del Golf más deportivo actúa antes de

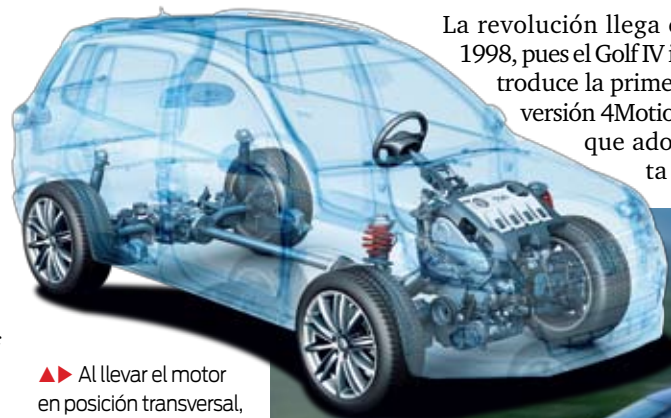
▼ El Passat Alltrack también recurre a la tracción 4Motion por embrague Haldex, aunque el reparto de par entre ejes tiene un ajuste específico.

▼ El Touareg ofrece dos tipos de tracción total: 4Motion con diferencial central Torsen y 4XMotion con diferencial libre y embrague multidisco.

# Eficacia integral

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

Desde la versión con tracción total del Escarabajo, comercializada a mediados del siglo XX, hasta el todoterreno Iltis o la furgoneta T2 en la década de los 70, Volkswagen no ha sido ajena a una solución técnica cuya demanda pasó de 'anecdótica' a 'significativa' en las dos últimas décadas del pasado siglo. En 1986, la gama del Golf II recibe una versión Syncro dotada de un sistema de tracción total más simple que los actuales, pues entre los dos ejes había un acoplamiento viscoso encargado de pasar al tren trasero el par que el delantero no podía transmitir por culpa del patinamiento de sus ruedas. Y en 1989, de hecho, también aparece un Passat Syncro, beneficiado por dicho esquema.



▶▶ Al llevar el motor en posición transversal, el Tiguan también tiene tracción 4Motion por embrague Haldex. En condiciones normales envía sólo el 10 por ciento del par al tren trasero, pero puede mandar hasta un cien por cien a ese eje si es necesario.

La revolución llega en 1998, pues el Golf IV introduce la primera versión 4Motion, que adopta el

Haldex, un embrague multidisco que conecta el semieje delantero a las ruedas traseras, de manera que en función del deslizamiento de las ruedas delanteras el embrague acopla





## A TOPE EL GOLF R COMBINA EL HALDEX 5 CON ESC, EDS, XDS+...



### GOLF R Una bestia bien domada

Hace unas semanas nos poníamos al volante del Golf R, la versión más deportiva en la gama del 'best seller' europeo. Y lo hacíamos a sólo 100 kilómetros del Círculo Polar Ártico, en la localidad sueca de Arvidsjaur, donde Volkswagen organiza el evento más completo

► El sistema 4Motion del nuevo Golf R monta ya la quinta generación del embrague Haldex, que se activa incluso antes de que las ruedas patinen, evitándose pérdidas de tracción.



### FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TSI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	300/5500-6200
Par máximo/rpm	38,8/1800-5500
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Man.6v.(Aut.6v.)
Frenos delanteros	Discos vent.
Frenos traseros	Discos vent.
Neumáticos	225/40 R18
Peso en vacío (kg)	1.476 (Aut.1495)
Long/Anch/Alt (mm)	4.276/1.790/1.436
Capacidad del depósito (l)	55
Volumen del maletero (l)	343 / 1.233
De 0 a 100 km/h (s)	5,1 (Aut. 4,9)
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	7,1 (Aut. 6,9)



nectado totalmente. Bajo el capó encontramos la versión más enérgica del motor 2.0 TSI, que combina el turbo con un sistema de alimentación innovador, pues esta mecánica –usada también en el Audi S3– tiene dos tipos de inyección: directa e indirecta; y actúa una u otra en función de diversas variables.

El Golf R ya está a la venta en España, con un precio de 39.230 euros si equipa cambio manual, y 2.180 extra con la caja DSG.

hielo y nieve, asistido por monitores y utilizando como 'herramienta' el Golf de 300 CV, que es el modelo más evolucionado de cuantos equipan tracción total 4Motion, pues estrena la quinta generación del embrague Haldex, que combina con el diferencial EDS, integrado en el estabilizador ESC y que ac-

túa como diferencial transversal, frenando la rueda que más patina. Y añade el XDS+ en ambos ejes, que interviene frenando también las ruedas que van por el interior de la curva. Además, el control de estabilidad es específico, pues el ESC Sport tiene tres modos: activo, con un tarado deportivo y desco-

a través de la bomba de aceite, permitiendo variar entre un cien por cien de par en las ruedas delanteras, o un cien por cien en las traseras.

Pero en la gama 4Motion de Volkswagen también hay modelos de motor longitudinal, y ellos necesitan diferencial central, recurriendo a sistemas dis-

tintos al Haldex. En 2002, por ejemplo, el Phaeton adopta un diferencial central tipo Torsen –es un diferencial autoblocante que, por medios puramente mecánicos, ajusta la fuerza que reciben los ejes a la adherencia que tienen sus ruedas–, mientras que el primer Touareg optaba por la tracción 4XMotion,

con un diferencial libre –dotado de un embrague multidisco para la función autoblocante– en lugar del diferencial Torsen. El Touareg actual, sin embargo, ofrece dos posibilidades: 4Motion con diferencial central Torsen, como el Phaeton, y 4XMotion con diferencial libre y embrague multidisco. En

el primero, con Torsen, el control de tracción EDS opera de forma independiente en cada eje y complementa al diferencial central para asegurar la tracción sobre suelo deslizante, pues si una de las ruedas patina demasiado al traccionar, el EDS frena la rueda del lado opuesto.

►► Todos con tracción total, pero cada uno con su propia personalidad. La forma en que reparten el par entre ejes depende del sistema usado y, sobre todo, del carácter buscado: deportividad en el Golf R, usos esporádicos fuera de carretera en los SUV y 'crossover'...



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 CO<sub>2</sub> ENTRE 98 Y 139 (G/KM).  
GAMA ALFA ROMEO GIULIETTA: CONSUMO MIXTO ENTRE 4,0 Y 7,6 (L/100 KM). EMISIONES CO<sub>2</sub> 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, 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 31/03/2014 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 78CV Distinctive con opcionales (13.407€) y Alfa Romeo GIULIETTA 1.4 TB 120CV Distinctive con opcionales (19.015€).







PRECIO	<b>32.900 €</b>
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	
EMISIONES OFICIALES: DE 134 A 142 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 4,75 %	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	
<b>+</b>	Comportamiento. Prestaciones y consumo. Combinación motor-propulsión. Tecnología.
DEBE MEJORAR	
<b>-</b>	Precio algo elevado. Dirección suave a alta velocidad. Plazas traseras no muy espaciaosas.

# Deportivo a escala

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Como antaño, ahora los coupés de BMW comienzan por número par y la oferta empieza con este Serie 2.

Más largo, ancho y con más batalla que su antecesor –Serie 1 Coupé–, mantiene una carrocería de tres volúmenes que lo hace único en su segmento, exclusividad que se incrementa si tenemos en cuenta que mantiene la propulsión posterior, que le confiere una dinámica sumamente divertida.

El interior también ofrece el diseño típico de los nuevos BMW, y se han ganado algunos centímetros en habitabilidad. Aún así, las plazas traseras se podrían mejorar –es un cuatro plazas–. Eso sí, el maletero arranca en 390 li-

Desde el 1 de marzo se puede adquirir el BMW Serie 2 Coupé, que se convierte en el deportivo de acceso en sustitución del Serie 1 Coupé. De los seis motores disponibles hemos conducido el más ‘sencillo’ en gasolina con 184 CV de potencia, que anda de cine y gasta lo justo.

tros, un buen dato. La gama la conforman los 220i, 228i, M235i, además de los 218d –único que puede acogerse al Plan PIVE–, 220d y 225d. De todos ellos, este 220i parece una opción muy equilibrada y 1.000 euros más barata que el 220d, que también tiene 184 CV. Sobre el papel, sus prestaciones son muy buenas y homologa un consumo de sólo 6,1 l/100 km.

Suena y vibra mucho me-

nos que los diésel y cuenta con sobrealimentación, inyección directa, distribución variable, mando Driving Experience... Sus 184 caballos empujan con energía gracias a un par motor presente desde muy pocas vueltas, algo que evita tener que recurrir en exceso al excelente cambio, mientras que por arriba se puede apurar hasta las 7.000 revoluciones por minuto. Durante el recorrido por carreteras de todo tipo marcaba un gasto medio de 8,1 l/100 km, lo que no es

ningún disparate. Dinámicamente va de cine, pero mucho más neutro que su antecesor –reparto de pesos 50:50–. La dirección sí que es algo suave a alta velocidad, y el equipo de frenos cuenta con cuatro discos ventilados.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	220i
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.997
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	184 CV/5.000
Par máximo/rpm	27,5 mkg/1.250
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Man 6v ó Aut 8v
Frenos delanteros	Discos vent.
Frenos traseros	Discos vent.
Neumáticos	205/55 R16
Peso (kg)	1.425
Long/Anch/Alt (mm)	4.432/1.774/1.418
Capacidad del depósito (l)	52
Volumen del maletero (l)	390
De 0 a 100 km/h (s)	7,0
Velocidad máxima (km/h)	235 (Aut: 230)
Consumo mixto (l/100 km)	6,1 (Aut: 5,7)



► El interior es muy ordenado y deportivo. En su lanzamiento tenemos el paquete M Sport Edition, por sólo 990 euros, y le da un toque muy exclusivo al nuevo BMW Serie 2 Coupé.



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.



Más de 200 Instalaciones Suzuki  
[www.suzuki.es](http://www.suzuki.es)

Suzuki, Campeón de España de  
Marcas de Rallyes de Asfalto

Suzuki recomienda



**Consumo combinado:** desde 4,2 hasta 5,9 l. / 100 Km. **Emisiones CO<sub>2</sub>:** 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 31/03/2014 en concesionarios de Península y Baleares. Financiación sujeta a estudio y aprobación por parte de la entidad de crédito.



**REBAJA** LOS CONSUMOS Y LAS EMISIONES PARA OFRECER UNAS CIFRAS ESTUPENDAS: 82 G/KM DE CO<sub>2</sub> Y 3,6 L/100 KM

# Segundas partes son mejores



◀ Acabado impecable, materiales de alta calidad y un diseño de aspecto muy tecnológico. El acabado F Sport añade toques deportivos.



◀ Buena habitabilidad en un interior que ofrece cinco plazas. En el exterior el cambio más llamativo está en el frontal.



◀ Uno de los grandes cambios es la nueva pantalla en la que se muestra toda la información. Hay además dos sistemas de navegación, el básico y otro 'Premium'.



Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

En 2011 Lexus se lanzó con su peculiar filosofía a un segmento de mercado hasta entonces desconocido para la lujosa marca japonesa. Con su CT200h quería ponerle las pilas a los compactos 'premium'. Ahora, 3 años después el CT200h se renueva, más bien se retoca, para continuar una batalla en la que el compacto se ha convertido en el coche más vendido de la marca en España.

La evolución de este modelo se basa en tres pilares, probablemente los mismos que han colocado a Lexus en sus 25 años de historia—se cumplen este 2014—como una de las marcas de referencia. A saber, reforzar la imagen de lujo y exclusividad, mejorar la experiencia de conducción y continuar con esa cruzada por la eficiencia que es una de las banderas de Lexus.

En cuanto al primer punto, el nuevo CT200h ofrece un diseño exterior más emocional, sobre todo en el frontal, donde incor-

Lexus renueva su modelo más pequeño para poder seguir dando la batalla entre los compactos 'premium'. Sus armas siguen siendo la exclusividad, la calidad y la eficiencia. A esas, ahora, añade más equipamiento y un precio muy razonable.

pora la nueva parrilla en forma de doble flecha que es seña de identidad de la marca. Aunque no lo parezca, el exterior ofrece

90 modificaciones estilizadas que conforman una imagen más deportiva.

En el interior también hay

cambios, los más llamativos tienen que ver con el nuevo diseño del volante o con la nueva pantalla táctil de 4,2 pulgadas que ahora preside el salpicadero y desde la que se ofrece toda la información de relevancia para el conductor, desde el tipo de energía utilizada, la carga de las baterías, el ordenador de viaje, el navegador...

Si nos vamos a los aspectos de conducción, también hay pequeñas modificaciones que tratan de mejorar el tacto del coche. Ahora es 20 milímetros más bajo con lo cual muestra un mayor aplomo sobre la carretera. Se ha retocado ligeramente la aerodinámica, por ejemplo los pilotos traseros o el alerón posterior, para incrementar la estabilidad. También se ha buscado mejorar la rigidez de la carrocería con 20 nuevos pun-

tos de soldadura. Y para que en marcha todo esto se note se han revisado amortiguadores, suspensiones y dirección, incorporando, por ejemplo, un sistema de amortiguación lateral para absorber y minimizar las vibraciones de la carrocería.

Otro aspecto que influye en el rendimiento y en el manejo del coche es el nuevo cambio CVT, diseñado por completo con una premisa, ajustar las revoluciones de funcionamiento del cambio a la velocidad

Y si nos fijamos en la eficiencia, el motor no ha sido retocado (mantiene los 136 caballos que obtiene de un motor de gasolina de 99 CV y uno eléctrico con 82), pero sin embargo mejora sus cifras de consumo y emisiones para seguir siendo referencia en el segmento. Lo hace entre otros motivos gracias a la utilización de unos nuevos neumáticos de baja resistencia a la rodadura con lo que consigue rebajar las emisiones de CO<sub>2</sub> hasta unos estupendos 82

g/km con llantas de 15 pulgadas y 88 cuando se utiliza llanta de 16 pulgadas. El primer dato, correspondiente a la versión ECO equivale a un consumo medio de 3,6 litros cada 100 kilómetros, frente a los 3,8 litros que gastaba la anterior versión.

Durante la presentación por los alrededores de Roma, el caótico tráfico de la capital italiana nos impidió poder valorar en su justa medida todos estos retoques. Sí se puede decir que el tacto del coche es 'menos híbrido' y con un toque un poco más 'picante'. El coche empuja con decisión y es más rápido en sus reacciones, buen trabajo, por tanto del cambio CVT que es el principal artífice de este comportamiento. Ofrece tres modos de conducción: Normal, EV—el coche se mueve en eléctrico hasta 45 km/h durante un máximo de dos kilómetros—ECO—optimiza el consumo regulando, por ejemplo el climatizador—y en modo Sport, que es donde el CT200h muestra más

brío, aparte de endurecer la dirección y hacerla más directa.

La seguridad, otra de las banderas de Lexus se ve con nuevos dispositivos como el sistema Pre Colisión (avisa al conductor si detecta peligro de choque y llega a aplicar fuerza sobre los frenos en caso de que el conductor no reaccione) o el control de crucero adaptativo. Y otro de los aspectos mejorados es el del infoentretenimiento, donde destacan un doble sistema de navegación, uno de serie y un sistema de navegación Premium de alta gama. Además, el control remoto de la pantalla puede funcionar como el ratón de un ordenador.

La nueva gama para España contará con cuatro versiones de equipamiento, Eco, Executive—será la de mayor volumen de ventas—F Sport y Luxury. Los precios parten de 23.900 euros para la versión ECO, 28.450 el

## CHIKA KAKO Un toque femenino

Una de las peculiaridades de este Lexus es que es el primer proyecto íntegramente dirigido por la primera mujer



jefe de ingeniería del Grupo Toyota. Chika Kako es la primera mujer que ha alcanzado ese rango en el gigante japonés, al que pertenece desde 1989. Especialista en ingeniería de interiores, antes de dirigir este proyecto, participó también en el desarrollo de los Lexus RX e IS. Ahora ha podido volcar toda su forma de entender el automóvil en este modelo.

## FICHA TÉCNICA

Motor térmico	CT200H
Cilindrada (cc)	1.798
Potencia máx./rpm.	99/5.200
Motor eléctrico	Síncrono de imán permanente
Potencia máxima	82 CV
Tipo de batería	Níquel-hidruro
Potencia máx. combinada	136 CV
Tracción	Delantera
Par máximo/rpm	15,2/2.800-4.400
Caja de cambios	CVT
Frenos delanteros	Disc. vent. 255 mm
Frenos traseros	Discos 259 mm
Neumáticos	195/65 R15
Peso (kg)	1.370-1.410
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.350/1.765/1.455
Capacidad del depósito (l)	45
Acel. de 0 a 100 km/h (s)	10,3
Velocidad máxima (km/h)	180
Consumo mixto (l/100 km)	3,6
Emisiones de CO <sub>2</sub> (g/km)	82

Executive, 34.100 el F Sport y acaban en los 39.200 del Luxury. Pero aprovechando la celebración del 25 aniversario de la marca, se lanzarán versiones especiales para rebajar el precio. Así, el nuevo CT200h con acabado Executive podrá ser adquirido gracias a la promoción, el PIVE y una financiación especial por 22.900 euros. Nunca la distinción de un Lexus estuvo tan al alcance de todos.

Si quieres más información y fotos del Lexus CT200h entra en [www.motor16.com/inicio/seccion/Noticias/noticia/21797/Lexus-CT-200h-2014](http://www.motor16.com/inicio/seccion/Noticias/noticia/21797/Lexus-CT-200h-2014)





# Canon de belleza

Como ocurre con las esculturas de la Grecia Clásica, el Lexus RC puede considerarse un atleta de proporciones casi perfectas en su diseño y con muchos argumentos mecánicos para ser también un clásico en comportamiento y prestaciones. Llega en noviembre pero ya lo hemos podido tocar.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com  
Fotos: Álvaro Gª Martins

La nueva creación de Lexus tiene todas las papeletas para convertirse en un clásico, en un ejemplo de lo que es capaz de crear la industria del automóvil. El RC podría considerarse como una escultura clásica. Así, lo hemos podido comprobar en una sesión de fotos con este modelo antes de su llegada al mercado el próximo mes de noviembre.

El nuevo RC se convertirá en heredero de la tradición deportiva de Lexus que tiene 'antepasados' tan gloriosos como el IS-F. Y como en todo buen Lexus, esa deportividad se viste con un halo de elegancia y distinción. Así el RC llama la atención al natural por sus formas 'musculosas pero nada culturistas', por la agresividad de su parrilla de

doble flecha que, no obstante mantiene rasgos de elegancia. Con 4,69 metros de longitud ofrece un interior apto para cuatro ocupantes en el que los de atrás, como en todo coupé de estas características, deberán demostrar flexibilidad para acceder a un habitáculo perfectamente acabado, con la calidad, el diseño y el lujo típicos de la marca japonesa. Un trabajo hecho con mimo.

El otro gran encanto del RC tiene que ver con la mecánica, donde ofrecerá en España dos versiones. La primera que llegará al mercado será la F, la más prestacional. Y en 2015 el 300h, que apuesta, por el propulsor híbrido del IS 300h con 220 caballos de potencia combinada resultado de sumar los 178 CV del motor 2.5 de gasoli-



▲ El diseño del Lexus RC es pura atracción. El modelo mostrado en Madrid, el 350, sólo se venderá en Rusia y EE.UU.



◀▶ El habitáculo del modelo mostrado está rematado en cuero, pero habrá otras opciones de acabado. El equipamiento será exhaustivo.

INTERIOR DE LUJO PERO DE DISEÑO FUNCIONAL. LA CALIDAD SALTA A LA VISTA EN CADA DETALLE

AGRESIVO Y ELEGANTE LA VISTA FRONTAL Y LA TRASERA ACENTÚAN EL ENCANTO DEL NUEVO RC



▲ Faros Led tanto delante como detrás y discretos apéndice para mejorar la aerodinámica.



na con los 143 que tiene el eléctrico. Ofrece un par máximo de 221 Nm de entre 4.200 y 4.800 revoluciones y será, sin duda, la versión más popular.

El RC F contará con un V8 de 468 caballos de potencia y 530 Nm de par máximo –el motor más potente de Lexus hasta la fecha–, y tendrá la misión de luchar cara a cara en la parte más alta del segmento de deportivos 'premium', aquella donde campan a sus anchas el BMW M4, el Audi RS5 o el Mercedes C 63 AMG. Las armas del RC serán ese motor que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos o alcanzar los 270 km/h de velocidad máxima. No se ha olvidado la economía y este motor, cuenta con un doble sistema de inyección, un ciclo Atkinson a velocidades de crucero para

un mayor ahorro de combustible y cambia al ciclo Otto a revoluciones más elevadas para alcanzar el máximo rendimiento. La gestión está encomendada a un cambio automático de 8 velocidades que contará con levas en el volante.

La dinámica promete y mucho –ha sido puesto a punto en los circuitos de Nürburgring y Fuji– gracias a la ayuda de elementos como el TVD, un diferencial vectorial de par que es capaz de repartirlo en función de las necesidades y que cuenta con tres modos de uso: Estándar, Eslalon y Circuito.

Además, incorpora un control de estabilidad VDIM, que incorpora un sensor G vertical para optimizar las frenadas en cambio de rasante y que incluso, para los conductores más ex-

puestos, puede ser desconectado. Llantas de 19 pulgadas, frenos de 380 mm, alerón activo a partir de 80 km/h... son otras 'delicately' del nuevo RC.

Y si aún se quiere más, habrá una versión que utiliza fibra de

carbono en techo, capó y alerón, que rebajarán unos 10 kilos el peso para garantizar aún mejores prestaciones y comportamiento. Cuando llegue al mercado, en noviembre, el precio rondará los 90.000 euros.

## FAMILIA RC Tres variantes

El RC F (azul), será el primero en llegar. En 2015 estará en el mercado la variante 300h (abajo). Pero además, este modelo permitirá a la marca competir en el campeonato GT3, con el coche del centro, un modelo que ofrece 540 caballos de potencia para un peso de 1.250 kilos.







# Imagen y algo más

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

La aventura comenzó en 2005 y enfrente tenía nueve rivales. Ahora son 20 los 'enemigos' y eso obliga a prepararse a fondo. Por eso el nuevo Toyota Aygo sigue siendo un utilitario, pero con mucho más peso específico en esta segunda generación, que llegará el próximo mes de julio, pero que Motor 16 ya ha tenido ocasión de conducir.

En esta segunda entrega

El nuevo Aygo sigue siendo un utilitario por tamaño y maniobrabilidad, pero ahora tiene más 'presencia' y evoluciona en aspectos como la dinámica, la ecología, la personalización o el equipamiento. Llegará el próximo mes de julio.

se mantienen valores vitales, como el tamaño o la maniobrabilidad, pero potencia aspectos como el diseño, la eficiencia, la dinámica, la conectividad o la personalización.

El Aygo ha crecido 25 mi-



## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 VVT-i
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	998
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	69 CV/6.000
Par máximo/rpm	9,7 mkg/4.300
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual o Aut, 5
Frenos delanteros	Discos
Frenos traseros	Tambores
Neumáticos	165/60 R15
Peso (kg)	840
Long/Anch/Alt (mm)	3.455/1.615/1.460
Capacidad del depósito (l)	35
Volumen del maletero (l)	168
De 0 a 100 km/h (s)	14,2 (15,5 Aut.)
Velocidad máxima km/h	160
Consumo mixto (l/100 km)	4,1 (4,2 Aut.)

límetros de longitud, aunque conserva la distancia entre ejes. La mayor repercusión estriba en que el maletero aumenta hasta los 168 litros (29 más que antes). Curiosamente, a pesar de ser cinco milímetros más bajo ha ganado en el interior siete en altura hasta el techo.

La plataforma es la misma del modelo anterior, pero se ha mejorado la rigidez torsional, la dirección es un 14 por ciento más directa y se ha revisado la suspensión con tarados más firmes y una barra estabilizadora más gruesa. También la aerodinámica sale beneficiada al incorporar deflectores o cubrir parte de los bajos del vehículo. El resultado es un Cx de 0,28 en la variante ECO (antes 0,30).

El motor es el conocido 1.0 tricilíndrico de 69 caballos, pero optimizado para la



▲ El interior ha dado un gran salto cualitativo. La pantalla táctil que acoge el sistema multimedia x-touch tiene una gran presencia. El techo panorámico será opcional, pero a España no llegará el de lona retráctil.



El nuevo Aygo enriquece el equipamiento con nuevos elementos, como la cámara trasera, mandos en el volante, limitador de velocidad, acceso y arranque sin llave o una pantalla táctil que 'acoge' el completo sistema multimedia x-touch, vital para una clientela joven. De serie incorpora luces día, control de estabilidad y asistente de arranque en rampa.

La personalización del vehículo también es un factor a tener en cuenta. En principio el Aygo mantiene las carrocerías con tres y cinco puertas, y



▲ El nuevo Aygo mantiene las carrocerías con tres y cinco puertas, aumenta la capacidad del maletero en 29 litros y optimiza su dinámica al revisar la suspensión, la dirección y la aerodinámica.

PRECIO	N.D. €
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	
EMISIONES OFICIALES: ENTRE 88 Y 97 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Aptitudes urbanas. Motor progresivo y económico. Equipamiento. Levas con caja automática.	Un único motor en su gama. Sin asideros en el techo. Cuatro plazas. Maletero pequeño.

ocasión. Así, se ha mejorado la refrigeración, la recirculación de los gases de escape, la apertura y cierre de las válvulas, la fricción interna... Si a eso sumamos un sistema 'Start/Stop', la variante ECO anuncia un consumo de 3,8 litros. Para el cambio dispone de una caja manual y otra pilotada, ambas de cinco relaciones, la última con levas en el volante.

llega con tres niveles de acabado: x-cite, x-clusiv y x-play. Con este último se podrá configurar al gusto el color de la rejilla en X frontal, el panel del paragolpes trasero y, en el interior, las salidas de aire, la consola central y la zona de la palanca del cambio.

En definitiva, el nuevo Aygo tiene más presencia y resulta más 'coche' en todos los aspectos.



CADA UNO EL SUYO LA X FRONTAL Y ALGUNOS ELEMENTOS MÁS SE PODRÁN PERSONALIZAR AL COMPRAR EL VEHÍCULO O DURANTE SU VIDA ÚTIL





PRECIO desde <b>20.550€</b>	
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	
	EMISIONES OFICIALES: <b>105 A 109 G/KM</b> IMPUESTO MATRICULACIÓN: <b>NO PAGA</b>
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	
	Deportividad. Calidad general. Instrumentación mejor ubicada. Empuje del motor y prestaciones.
DEBE MEJORAR	
	Precio. Cuatro plazas. Maletero. Vibración en frío. Tacto de la dirección. Mandos mal situados.

# Ya está aquí

El 27 de marzo llega a España el nuevo Mini, y lo hace con una gama inicial de tres versiones que en pocos meses se multiplicará. Nosotros ya hemos conducido el Cooper, dotado del tricilíndrico más energético del mundo.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Aunque un test nocturno de 40 kilómetros con tráfico ‘cargadito’ por Madrid y alrededores no es lo que entendemos por una prueba concienzuda, este primer contacto sí nos ha servido para verificar que el nuevo Mini, pese al enorme parecido estético con su predecesor, sí ha cambiado en muchos aspectos. No en todos, eso sí, lo que tiene una parte buena y otra mala. En la parte mala, por ejemplo, que pese a ser un coche de 3,82 metros –ahora 10 centímetros más largo– sólo cuenta con cuatro plazas; o que el maletero, a pesar de crecer 51 litros, sigue siendo más pequeño que en todos sus rivales: 211 litros. El diseño interior varía, y nos gusta que velocímetro y cuentavueltas queden tan a la vista, pero el diseño de los mandos de la consola –con botones encastrados entre piezas salientes– no convence, la rueda de luces va muy baja a la izquierda del volante, y el retrovisor interior está lejos, obligando a separar el cuerpo del respaldo para ajustarlo.

Pero que ciertas cosas se mantengan tiene, como decía-

mos, otra parte buena, y destacaríamos el diseño exclusivo del interior, un acabado muy bueno –ahora hay muchos materiales mullidos– o una postura de conducción deportiva: asientos con sujeción y cerca del suelo, volante vertical...

Avanzábamos también que han cambiado muchas cosas. Por ejemplo, se aprecia una

cierta mejora de la amplitud, la suspensión es algo más cómoda –aunque sigue marcando con claridad cada problema del asfalto– y llegan nuevas tecnologías de confort, seguridad e infoentretenimiento, aunque la selección de modos de conducción –un mando en la base del cambio permite elegir entre Green y Sport– será una opción



◀▶ Velocímetro y cuentavueltas van ahora frente al conductor, aunque algunos mandos no están muy a mano y el retrovisor interior queda lejos. El acabado ha mejorado.



en toda la gama y nuestra unidad de pruebas –un Cooper de gasolina con transmisión automática– no lo incorporaba.

Mini quería que esta nueva generación siguiera presumiendo de un ‘comportamiento de kart’, y lo ha logrado, pues continúa siendo ágil y vivo, con una dirección que reacciona con rapidez –quizás demasiado–, una frenada potente y un mínimo balanceo en curva. Pero al avivar el ritmo nos sigue pareciendo un coche ‘exigente’.

En cuanto al motor, esto es cambiar y lo demás son tonterías. Porque el Mini Cooper estrena un 1.5 tricilíndrico sorprendente, con 136 CV que están ahí de verdad –ver ficha técnica– y que homologa un gasto muy bajo. Empuja mucho desde el ralenti, pero en frío vibra de manera apreciable.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.499
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	136/4.500-6.000
Par máximo/rpm	22,4 mkg/1.250
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Man.6v (Aut.6v)
Frenos delanteros	Discos vent.
Frenos traseros	Discos
Neumáticos	175/65 R15
Peso orden de marcha (kg)	1.160 (Aut:1.190)
Long/Anch/Alt (mm)	3.821/1.727/1.414
Capacidad del depósito (l)	40
Volumen del maletero (l)	211 / 731
De 0 a 100 km/h (s)	7,9 (Aut: 7,8)
Velocidad máx. (km/h)	210
Consumo mixto (l/100 km)	4,5 (Aut: 4,7)





# En busca de la seguridad total

Equipado para simular cualquier tipo de accidente y analizar con detalle cada siniestro, el Centro de Investigación y Desarrollo de Seguridad de Volvo es una herramienta imprescindible de la 'Visión 2020'. A partir de ese año se pretende que no haya muertos o heridos de gravedad en un Volvo.

No es casualidad que el riesgo de sufrir heridas cuando un Volvo tiene un accidente se haya reducido un 50 por ciento desde el año 2000. Más bien es fruto de la determinación que la marca sueca pone en hacer realidad la meta de construir los coches más seguros del mundo, porque como tenían claro Gustav Larson y Assar Gabriels-son cuando fundaron la empresa en 1927 «los automóviles son conducidos por humanos y, por lo tanto, el principio de todo lo que hacemos es y debe seguir siendo la seguridad».

Un principio que siempre ha guiado los pasos del fabricante sueco, empeñado ahora en ha-

cer realidad esa 'Visión 2020', que pretende a partir de ese año evitar ocupantes muertos o heridos graves en sus mode-

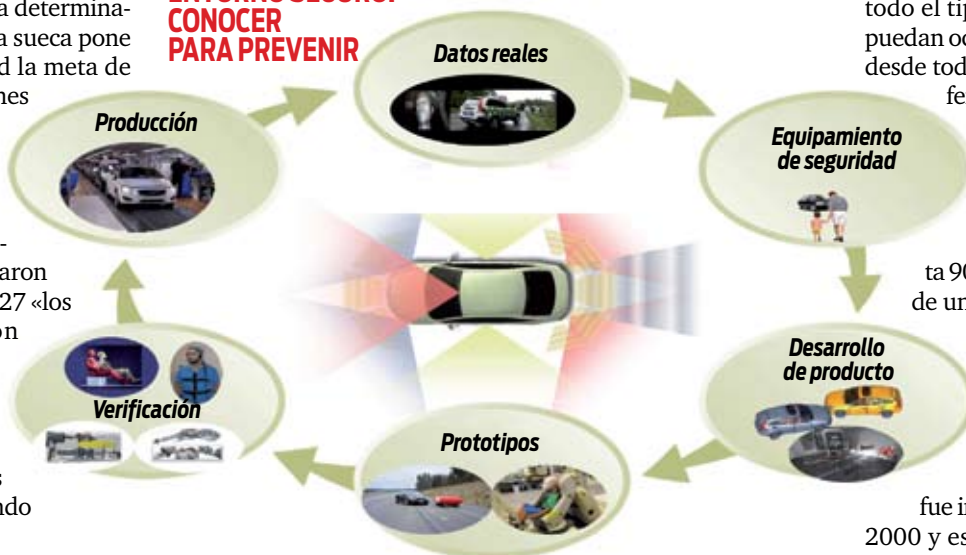
**ENTORNO SEGURO:  
CONOCER  
PARA PREVENIR**

los cuando se produce un accidente. Por eso cuenta con un centro de investigación y desarrollo especializado en se-

guridad de los más avanzados del mundo en el que destaca el enorme laboratorio donde se realizan las colisiones reales y en el que se pueden reproducir todo el tipo de impactos que puedan ocurrir en la vida real, desde todos los ángulos, a diferentes velocidades e,

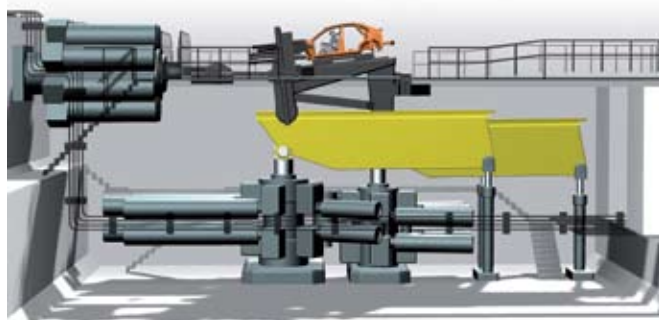
incluso, entre dos vehículos en movimiento. Una pista fija y otra móvil, capaz de girar hasta 90 grados, son el alma de un complejo dedicado a la seguridad, que trabaja en hacer los Volvo más seguros.

Ubicado en Gothenburgo (Suecia), fue inaugurado en el año 2000 y está capacitado para realizar más de 400 pruebas a escala real al año, incluidas las que se hacen con camiones



▲ Un círculo indisoluble y cerrado con seis apartados imprescindibles rodea la seguridad de un vehículo. Todos deben interactuar para lograr el objetivo.





### ¿POR QUÉ ES EL CENTRO DE SEGURIDAD MÁS AVANZADO?

Su pista móvil posibilita la recreación de impactos entre dos vehículos en movimiento desde todos los ángulos imaginables y a velocidades diferentes (la pista fija -154 metros- permite circular a los coches de pasajeros hasta a 120 km/h y la móvil -108 metros- hasta 80 km/h). Se puede reproducir cualquier tipo de colisión. Dispone de cámaras capaces de tomar 200.000 fotogramas por segundo para estudiar con detenimiento hasta el más pequeño detalle. Hay un foso de seis metros de profundidad para filmar por debajo el impacto y otras a 11 metros de altura para grabar desde arriba. Cuenta con un avanzado simulador para recrear 'crash test' virtuales de todo tipo, incluso con vehículos que aún no existen.

a velocidades que alcanzan los 80 kilómetros por hora. Tampoco falta una barrera de hormigón de 15x70 metros y otras 20 de diferentes tipos para realizar los 'crash test' que va indicando el conocimiento real de los accidentes.

Paso previo es la utilización de potentes simuladores capaces de recrear hasta vuelcos o probar cualidades de los prototipos. No en vano, antes de ponerse a la venta cada nuevo modelo de la marca ha sido testado miles de veces en el ordenador para comprobar su comportamiento en diferentes tipos de accidentes, algo imposible con pruebas reales, cuyo coste oscila entre 70.000 y 100.000 euros cada una.

Pero el centro de I+D de seguridad de Gotemburgo es mucho más que un avanzadísimo laboratorio de pruebas, porque Volvo es consciente de que

la seguridad en el automóvil es el resultado de la suma de muchas partes (ver gráfico). Un círculo en el que los accidentes reales tiene mucho que aportar para saber qué ha ocurrido y por qué. De ello se encarga el Equipo de Investigación de Accidentes (ver recuadro), que desde el año pasado también estudia el comportamiento de los conductores para conocer qué es lo que vio antes del siniestro, dado que muchas veces son pequeños detalles los que dan la pista de la causa del accidente.

Por eso, hay 400 voluntarios monitorizados a través de las cámaras instaladas en el Volvo que conducen, cámaras que registran todos los movimientos, lo que ve, lo que no ve, sus reacciones y su forma, incluso de coger el volante o pisar el pedal. Información que está resultando muy va-



▲▲ Los impactos se producen sobre un foso con cubierta transparente equipado para filmar con precisión todo lo que ocurre en el momento del golpe bajo el coche y también hay cámaras de alta definición a 11 metros de altura para grabar la parte superior.



liosa para encontrar soluciones a los problemas que se van detectando.

Lo cierto es que, desde el invento del cinturón de seguridad en 1959 a la llegada del de tres puntos en 1966 o los sistemas actuales de seguridad activa y pasiva que montan sus coches, Volvo siempre ha te-

nido presente la importancia que tiene comprender exactamente lo que pasa a ocupantes y vehículos en un accidente para de esta manera encontrar soluciones. Certeza que nunca ha olvidado en su empeño por ofrecer la máxima seguridad a los que se desplazan en sus coches.



### EL MILAGRO DE LA SEGURIDAD

El aspecto del V40 protagonista del 'crash test' en el que estuvimos presentes no hace presagiar nada bueno sobre el futuro de los que van dentro. Sin embargo, los 'dummies' demuestran que la integridad de los ocupantes no se ha puesto en peligro y que, de tratarse de seres humanos, habrían salido prácticamente ilesos de tan aparatoso siniestro: un impacto a 64 kilómetros por hora contra un bloque de hormigón y con un ángulo de giro del 25 por ciento, que dejaba el V40 para el desguace, aun su habitáculo quedaba prácticamente intacto y el 'dummy' apenas había sufrido daños. Los avances en seguridad activa y pasiva de los vehículos y la búsqueda constante de soluciones para hacerlos más seguros obran el milagro.



### 'DUMMIES' CASI HUMANOS Una gran familia que salva vidas

Hombres, mujeres y niños, de distintas edades, pesos y tamaños componen la gran familia de Volvo dedicada a soportar las más diferentes situaciones que se pueden dar en un accidente. Son más de cien 'dummies' diseñados para propósitos determinados, como la comprobación de daños en un choque frontal o las consecuencias de un atropello los que cumplen con ese cometido. Para medir

los daños cuentan con hasta con un centenar de sensores, que recogen con exactitud lo que sufre cada parte del cuerpo registrando las fuerzas ejercidas en esas zonas determinadas. Son capaces de aguantar hasta siete 'crash test' sin pasar por el taller para ser recalibrados, rehabilitación necesaria para evitar desviaciones en los parámetros de medición. A los más de más 112.000 euros



que cuestan, pues se trata de reproducciones muy exactas del cuerpo humano, hay que sumar otro tanto de los sensores.

### HITOS IMPORTANTES Mejora tras mejora

**2000.-** Carlos Gustavo de Suecia inaugura el 29 de marzo una de las instalaciones de seguridad para el automóvil más avanzadas del mundo.

**2002.-** Se introduce una nueva prueba y se invita a la prensa a contemplar el vuelco del nuevo XC90.

**2003.-** Se realiza un

'crash test' en el que el modelo más grande de la compañía, el XC90, impacta a 50 km/h contra el lateral del más pequeño de la gama, el S40.

**2007.-** Tiene lugar el 'crash test' número 2.000.

**2008.-** La llegada de una serie de cámaras de

alta velocidad, capaces de captar 200.000 fotogramas por segundo, permite estudiar con detalle a 'dummies' y coches durante la colisión. A eso se añade la posibilidad de rodar desde abajo los impactos contra un poste o árbol, con que sólo cuenta Volvo.

**2010.-** El laboratorio, que se mantiene como uno de los más avanzados de la industria, celebra su décimo aniversario realizando tres tipos de pruebas diferentes en un día. Todo un récord para unas instalaciones que en su primera década contabilizan 3.000 'crash test'.

### EQUIPO DE INVESTIGACIÓN A pie de carretera

Para avanzar en reducir el número de accidentes y los daños que sufren sus ocupantes, la realidad es la mejor escuela. Por eso Volvo cuenta desde hace más de 40 años con un equipo de investigación propio, que analiza con detalle los siniestros en los que un modelo de la marca se ve implicado. El resultado es una importante base de datos que, al estar alimentada por accidentes de carretera de todo tipo, ayuda a trabajar la áreas más desprotegidas en busca de la

tecnología precisa que solventa las carencias por las que se produce el accidente o el daño a las personas. Medidas preventivas y protectoras, que se desarrollan contando con la evaluación de las prestaciones en seguridad de los 238 coches involucrados en los 158.000 accidentes registrados por la Policía sueca entre 1994 y 2013. También se cuenta con los informes médicos de unos 38.000 heridos en siniestros de tráfico en los diez últimos años.







# El hielo ya no desliza tanto

Si hace unos años alguien nos hubiese dicho que pensaba conducir un Jaguar en pleno mes de febrero sobre una pista helada a 2.370 metros de altitud en el corazón de los Pirineos, muchos habrían puesto en tela de juicio su cordura. Pero la tecnología avanza que es una barbaridad, y el fabricante británico ofrece en su gama modelos con excelentes aptitudes de seguridad y manejabilidad en las superficies más deslizantes:

Jaguar introdujo en 2012 el actual sistema de tracción total, disponible en el XJ, buque insignia de la marca, y en su berlina deportiva XF. Ellos son los protagonistas del programa invernal 'Ice Driving', experiencia de conducción sobre hielo destinada a los clientes de Jaguar que deseen mejorar su destreza al volante.

nieve, hielo, asfalto empapado... La clave está en el sistema de tracción total introducido en

2012, que se asocia al motor de gasolina V6 3.0 de 340 CV y a la transmisión automática ZF

de ocho velocidades, y del que se benefician las berlinas XF y XJ. En estas versiones AWD de Jaguar, cuyos precios arrancan en 75.400 euros, se ha priorizado el reparto de par al tren posterior, lo que permite que estos modelos transmitan las mismas sensaciones que sus 'hermanos' de tracción trasera, pero al circular sobre suelo deslizante reacciona de manera instantánea para garantizar la motricidad y la seguridad. El corazón

del dispositivo es el módulo de control TCCM (Transfer Case Control Module), que supervisa la adherencia y la actuación del conductor, y da órdenes al embrague multidisco con acoplamiento viscoso para dirigir par al tren delantero mediante el árbol de transmisión y lograr el reparto entre ejes más favorable. Además, el sistema de tracción total continuamente variable AWD se integra con los principales sistemas de conducción dinámica y seguridad. Por ejemplo, junto con el control de estabilidad DSC y el ABS, permite frenar cada rueda de forma individual y repartir el par a cada rueda de un mismo eje. Y compara la velocidad

de giro de las ruedas delanteras y traseras, aplicando par en cada instante para evitar diferencias, llegando a repartir el

► De arriba a abajo, actuación de los Jaguar AWD en tres situaciones. En la primera, paso desde una superficie de baja adherencia a otra de más agarre, con incremento del par en el eje delantero. En la segunda, sobre una superficie deslizante, el reparto entre ejes es 50:50. En la tercera, con agarre perfecto, el par se dirige al eje trasero.



► En el XJ –izquierda– y el XF –derecha–, la tracción AWD se combina con el motor V6 3.0 de 340 CV y el cambio automático ZF.



## PROGRAMAS 'VIP DRIVING' Y 'SNOW DRIVING' La nieve, territorio de Land Rover

El circuito Land Rover Grandvalira Soldeu ha acogido una nueva edición de la Experiencia Land Rover VIP Driving, donde los clientes de la firma británica disfrutaron de tres jornadas en las que se combina formación teórica y práctica sobre la nieve, y del alojamiento en el exclusivo Sport Hotel Hermitage & Spa. Adicionalmente, cada fin de semana todos los interesados podrán experimentar las prestaciones de los Range Rover Sport y Range Rover Evoque en la Experiencia Land Rover Snow Driving, y realizar gratuitamente la formación teórica y práctica en el circuito de Soldeu para perfeccionar su conducción y aumentar la seguridad activa.

► La novedad en la actual temporada es el Range Rover Sport, dotado de Terrain Response 2.



Más de 500 personas recibirán este año formación teórica y práctica de conducción sobre nieve gracias a las actividades invernales de Land Rover.

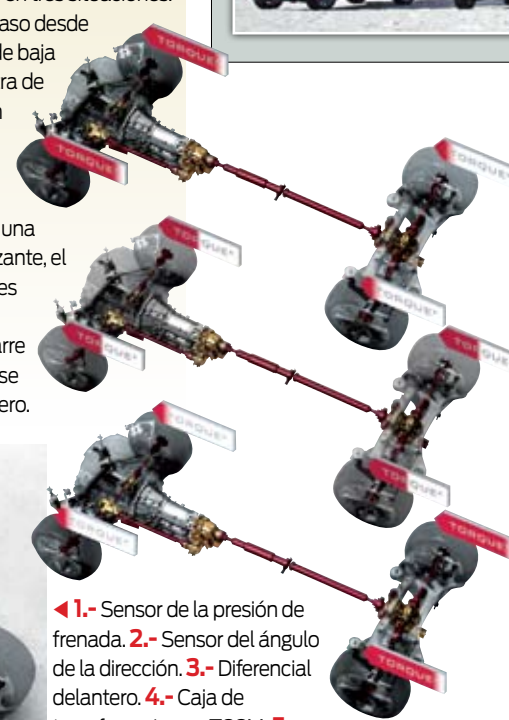


par del motor en una proporción 50:50.

Como comprueban también los participantes en el programa invernal 'Ice Driving', organizado en el Grandvalira Circuit de Pas de la Casa y que incluye dos noches de alojamiento en un hotel de cinco estrellas del Principado de Andorra –en régimen de pensión completa y con un día de esquí–, el Jaguar Drive Control también ofrece la posibilidad de elegir el modo Winter, que refuerza el envío de par al tren delantero para adelantarse al posible deslizamiento de las ruedas, mientras que el modo Dynamic modifica el comportamiento del coche, tornando más instantánea la respuesta del acelerador, acelerando los cambios de marcha –que se realizan a un régimen más alto– y, en los coches dotados de suspensión con Adaptive Dynamics, modificando el tarado de los amortiguadores.



**SISTEMA 'JAGUAR AWD' DE TRACCIÓN TOTAL CONTINUAMENTE VARIABLE**



◀ 1.- Sensor de la presión de frenada. 2.- Sensor del ángulo de la dirección. 3.- Diferencial delantero. 4.- Caja de transferencia con TCCM. 5.- Diferencial trasero. 6.- Sensor de velocidad del coche (uno por rueda). Jaguar AWD prioriza el par en el tren trasero, pero el sistema consta de un embrague multidisco con acoplamiento viscoso que dirige par al tren delantero, mediante un árbol de transmisión articulado, según lo dictado por la caja TCCM.





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

**CASTROL DESAFÍOS TITANIO**  
**Con motivo del lanzamiento de su aceite más resistente y avanzado, Castrol Edge, la marca ha puesto en marcha los Desafíos Titanio, una serie**



**de retos de conducción que comenzará con una prueba en la que cuatro conocidos pilotos deberán superar un laberinto a oscuras por relevos.**

**AUDI CON LOS MÁS PEQUEÑOS**

Attitudes Urban Experience, el programa creado por Audi para concienciar a los más jóvenes sobre seguridad vial y economía, inicia en Zaragoza (hasta el 23 de marzo) sus actividades para este año. Esta previsto que este 2014 más de 6.000 niños y niñas de entre 8 y 12 años de edad participen en las acciones que propone esta iniciativa. Madrid, La Coruña, Murcia y Cáceres serán las ciudades que visitarán en los próximos meses los monitores de Attitudes Urban Experience con propuestas como el 'Taller del juego de la movilidad', el 'Taller de rutas más seguras' o el 'Taller del conductor del futuro', en el que los pequeños experimentan conduciendo karts eléctricos en un circuito urbano.

**EN PORT AVENTURA**

► Ferrari Land contará con el acelerador vertical más alto y rápido de Europa.



◀ Ferrari Land ocupará 75.000 metros cuadrados en Port Aventura. Contará con un hotel de lujo con 250 habitaciones.



▲ Ferrari ha elegido España para ubicar su primer parque temático en Europa.

**LLEGA FERRARI LAND**

Abrochense fuerte los cinturones porque Ferrari está dispuesta a provocarles el mayor subidón de adrenalina que hayan experimentado nunca. La marca del cavallino rampante ha elegido España para ubicar su primer parque temático en Europa. Ferrari Land abrirá en 2016 en Port Aventura y contará, entre otras atracciones, con el ace-

lerador vertical más alto y más rápido de Europa. No sabemos si será comparable a subirse en un monoplaza Ferrari, pero a buen seguro que cumplirá las expectativas de los seguidores más exigentes de la marca.

Ferrari ocupará 75.000 metros cuadrados del parque de Port Aventura (Tarragona) para instalar su complejo, en el que

también se construirá el primer hotel temático de la marca, con cinco estrellas y 250 habitaciones. También habrá simuladores de conducción, tiendas, restaurantes, etc.

Ferrari invertirá 100 millones de euros en la construcción de este complejo, el segundo en el mundo tras el Ferrari World de Abu Dhabi, que abrió sus puertas en 2010.

**DAVID BECKHAM Y JAGUAR APUESTA BRITÁNICA**

La marca británica Jaguar ha elegido a su 'paisano' David Beckham como 'embajador' en China. El conocido futbolista protagonizará las próximas campañas publicitarias de la marca exclusivas para el mercado



chino, comenzando por la del nuevo Jaguar F-Type Coupé, modelo que llegará a los concesionarios españoles en el segundo trimestre de este año.

**MODA**

Goodyear venderá en las tiendas Pull&Bear su nueva línea de camisetas y sudaderas de estilo vintage. Se podrán comprar en 62 países y a través de Internet.

**SKODA TRIATHLON SERIES AYUDA AL DEPORTE POPULAR**

Skoda ha convocado a los más de 20.000 aficionados al triatlón de nuestro país a participar en su nueva apuesta, las Skoda Triathlon Series, que pretenden convertirse en el mayor circuito de triatlón de España. La marca, que nació en el mayor



►◀ De izda a dcha: Enrique Herrero, del Ayuntamiento de Madrid, Jordi Durán, de Special Olympics, Víctor Sarasola, Director de Marketing de Skoda, y Luis Genero, director general de Win Sports Factory.

en 1895 a partir de un taller de reparación de bicicletas, ha estado tradicionalmente vinculada al ciclismo, deporte al que ahora se suman el running y la natación para formar este circuito de triatlón que arrancará el 28 y 29 de junio en Madrid y terminará el próximo 4 de octubre en Málaga. A lo largo del año, también visitará Castellón, Barcelona, Andorra, Tarragona, La Coruña, Palma de Mallorca, Sevilla, Bilbao o Gavá.

**ALFA ROMEO 4C EL 'SAFETY CAR' DEL MUNDIAL**

El Alfa Romeo 4C será el coche de seguridad del Campeonato Mundial de Turismos, WTCC, que comienza en abril.

Los muchos reconocimientos que ha acumulado el Alfa Romeo 4C, entre ellos el título de 'Coche más bonito de 2013' otorgado en el Festival Internacional del Automóvil de París, han llevado a los organizadores del Mundial de Turismos, WTCC, a elegirlo como coche de seguridad. para este campeonato. El 'Safety Car' lucirá en la pista una decoración es-

pecífica, con carrocería de color rojo y detalles en negro. Por otra parte, los primeros 21 clientes europeos que compraron un Alfa Romeo 4C 'Launch Edition', la edición limitada de 500 unidades del superdeportivo, pasaron un fin de semana en Módena, cuna del Alfa Romeo 4C, y probaron las prestaciones de su coche en el circuito de Varano de Melegari (Parma).



►◀ Arriba, los 21 primeros clientes del Alfa Romeo 4C 'Launch Edition' visitaron las instalaciones de la marca. Abajo, el Alfa Romeo 4C convertido en coche de seguridad para el Mundial de Turismos.



**ATENTOS A...**

**HASTA EL 1/04** Se pueden presentar los trabajos para participar en el XI Premio Periodístico de Seguridad Vial de Línea Directa, que se fallará en el mes de junio, en Madrid.

**HYUNDAI PREPARADOS PARA BRASIL**

El portero español Iker Casillas y el jugador brasileño Ricardo Kaká serán los embajadores de la marca Hyundai durante el próximo Mundial de Fútbol de Brasil y participarán en distintas actividades representando a la marca. Casillas ya ha comenzado



su 'trabajo' rodando un spot que promociona la serie especial Go! Brasil que ha lanzado la marca coreana.

**PEUGEOT**

Barcelona y Madrid han sido sedes en España de la iniciativa #kickittobrazil, en la que Peugeot plantará un árbol por cada persona que bese un balón de fútbol que dará la vuelta al mundo.

**BP Ultimate informa**

**BP Ultimate gasolina, a diferencia de los carburantes convencionales, limpia y protege de los depósitos dañinos, protege contra el desgaste y reduce los efectos de la corrosión.**



## Jaguar/Land Rover Crecimiento de ventas

Cerraban 2013 con 426.000 matriculaciones a nivel mundial, mientras que en España Jaguar incrementaba las ventas un 5,5% y Land Rover un 13,5%, frente a la media nacional del 3,3%. Buen resultado a pesar de la falta de unidades en Land Rover para atender la demanda, especialmente del Evoque. Por eso, el presidente en España de Jaguar y Land Rover, Luis Antonio Ruiz, mira el futuro con optimismo, confiando en las novedades presentadas en Ginebra. Para él, la recuperación del mercado es un hecho, como avalan el aumento del tráfico en



LUIS ANTONIO RUIZ

exposiciones y talleres y la contribución de los planes de ayudas a la recuperación de las ventas. Opina que se pueden vender este año 850.000 unidades (17% más que en 2013) y que los mayores crecimientos llegarán en el último trimestre, adjudicando al PIVE un 11,5% de esas ventas. En sus marcas, destaca la cartera de pedidos que supone tener ya vendidos los 7.250 Land Rover asignados, por lo que intentará conseguir parte de las unidades prescritas para Ucrania, convencido de que pueden llegar a comercializar 8.000 coches. Como ejemplo, sirven los 800 pedidos del Evoque, que en 2013 vendió un 20% más, o el buen comportamiento del Range Rover Sport. En Jaguar, con cifras más pequeñas, (875 unidades en 2013) se confía en novedades, como el nuevo F-Type



ANFAC PRESENTA EL PACTO INDUSTRIAL EUROPEO

## La lacra de los costes energéticos

En España se trabaja por que la industria del automóvil vuelva otra vez al 'top ten' de la fabricación mundial. En conseguirlo están empeñados las marcas que fabrican en nuestro país, que acaban de presentar una serie de propuestas destinadas a la reindustrialización tanto del país como del Viejo Continente, conscientes de que el necesario cambio de modelo productivo comienza por el automóvil. Directamente relacionado con España, en esa



▲ Mas (presidente de PwC), Prieto (presidente de Anfac), el ministro Soria y Armero (vicepresidente de Anfac).

lista de medidas destaca la necesidad de rebajar los costes energéticos, una de las lacras que

pone en peligro la competitividad de la industria española.

Con su presencia en la presentación del Pacto Industrial Europeo elaborado por Anfac (fabricantes) el ministro José Manuel Soria ha expresado una vez más el compromiso del Gobierno con el impulso al proceso de la reindustrialización, en el que el sector del automóvil es un actor de vital importancia.

Regulación inteligente, acceso a nuevos mercados, impulso al I+D+i y a la formación, infraes-

tructuras, financiación, mercado interno y una política energética adecuada son las bases sobre las que, según Anfac y en línea con las directrices europeas, se asienta la tan necesaria reindustrialización del continente.

Todos son puntos importantes para avanzar en el reposicionamiento de la industria del automóvil, aunque en el caso de España los avances que se van logrando en materia laboral, logística o mercado interno (PIVE y PIMA Aire) deben ser reforzados por un marco regulatorio adecuado (el sector lo considera excesivo y exagerado) y una reducción de costes energéticos. Para ser competitivos y atraer nuevos modelos a las plantas españolas supone un importante reto bajar la factura energética, un capítulo que encarece diez euros cada coche; se impone ajustar las grandes diferencias que existen entre Europa y España.

Coupé, con el que se están captando nuevos clientes, y el avance en el segmento de los deportivos. Ruiz reconoce el buen momento de sus concesionarios, diez de los cuales vendieron el año pasado más que en 2007; en el año fiscal 2013-2014 la rentabilidad media en los de Land Rover es del 3,5%, y del 0,5% en Jaguar.

## ARI Nuevo presidente

Javier Pascual del Olmo ocupará la presidencia de la Asociación de Revistas de Información (ARI) durante los próximos tres años. Elegido por unanimidad en la asamblea general de la asociación, sustituye a Juan Manuel Rodrigo, expresándole su agradecimiento por el trabajo realizado y el giro dado por la asociación du-

rante su mandato. Pascual asume su nueva responsabilidad consciente de los complicados momentos que atraviesa el sector.

## Ford Fallece el nieto del fundador

William Clay Ford, padre del actual presidente ejecutivo de Ford y el único nieto vivo del fundador del fabricante de automóviles estadounidense ha muerto a los 88 años. Durante 57 años trabajó para la compañía en la que, tras presidir el Comité de Diseño de la marca y encabezar el comité ejecutivo, se convirtió en vicepresidente del consejo y presidente del Comité Financiero. En 2005, después de retirarse del consejo de administración, fue nombrado director emérito.

## Volkswagen Otro año de éxito

Con un incremento del 2,2% en la facturación (197.000 millones de euros), del 4,9% de las ventas (9,7 millones de vehículos) y récord de beneficio operativo (11.700 millones de euros) superaba el grupo VW los objetivos previstos para 2013 pese a ser «un año extremadamente exigente para los fabricantes europeos», reconocía Martin Winterkorn, el presidente del Consejo de Dirección, en la presentación de los resultados financieros de la compañía. Winterkorn también resaltaba los más de 10.000 millones de euros invertidos en investigación y desarrollo, cifra que supera la de cualquier otro fabricante y la fuerza con que han empezado 2014, con la venta de 1,5 millones de

turismos y comerciales ligeros en los dos primeros meses, lo que supone un incremento del 4,7% y afianza las posibilidades de alcanzar los diez millones de entregas en 2014.

## Ley de Tráfico Sin examen parcial

Un cambio de última hora en el visto bueno definitivo del Senado a la reforma de la Ley de Tráfico anula la obligatoriedad del examen para la recuperación parcial de puntos. El PP también da marcha atrás en su enmienda para liberalizar los centros que impartan los cursos, una decisión que lamentan algunas asociaciones de automovilistas porque supone mantener la concesión a las autoescuelas de la confederación CNAE.

## el puntazo

Los consumidores de cualquier país del mundo merecen los mismos estándares de seguridad en los vehículos.

Max Mosley responde con dureza las declaraciones del vicepresidente ejecutivo de Nissan, Andy Palmer, sobre lo absurdo de dar a los consumidores de los mercados emergentes vehículos que cumplan las normas internacionales de seguridad. Como presidente de Global NCAP, Mosley recrimina el inaceptable nivel de seguridad del Nissan Tsuru en América Latina. También le insta a tomar ejemplo de lo que hacen otros fabricantes en equipamiento de seguridad en los mercados emergentes.

## la imagen

### El León recibe el premio «ABC Mejor Coche del Año 2014»

El ministro de industria José Manuel Soria entregó el «Premio ABC Mejor Coche del Año 2014», que en esta edición ha merecido el Seat León. Ramón Paredes, el vicepresidente de relaciones Gubernamentales e Institucionales de Seat, fue el encargado de recoger un galardón, que hacía 28 años no lograba un Seat, en presencia de Catalina Luca de Tena, presidenta de ABC. Entre las numerosas personalidades, miembros del jurado y representantes del sector que asistieron a la entrega destacaba la presencia del ministro del Interior, Jorge Fernández Díaz, la alcaldesa de Madrid, Ana Botella y el director general de Seat España, Mikel Palomera.



## la frase

Martin Winterkorn. Presidente del Consejo de Dirección del grupo Volkswagen

«Las dos invenciones más innovadoras, el automóvil y el ordenador, cada vez están más unidas. Tenemos que dar forma a la movilidad del futuro de un modo más maduro, más conectado y más inteligente».



## en breve

<b>TERCER TURNO</b> El éxito del León obliga a Seat a aumentar la producción con un tercer turno, añadiendo a la plantilla 450 empleados temporales para hacer frente también al incremento de la demanda del Ibiza.	<b>FUERA DE CIE</b> Con la venta del 1,87% que le quedaba (17,25 millones de euros), Juan Abelló abandona CIE Automotivo, el fabricante español de componentes para automoción en el que tuvo el 8,5%.	<b>LAS MÁS ADMIRADAS</b> Goodyear aparece en Fortune como la compañía de componentes de vehículos motorizados más admirada, una lista en la que el primer fabricante de vehículos es BMW, en el puesto 14.	<b>LA CNAE DENUNCIA</b> La Confederación Nacional de Autoescuelas dice que una de cada tres jefaturas provinciales de tráfico no tiene suficientes examinadores, problema especialmente alarmante en Barcelona.
---	---	---	--

## Michelin Alpin 5 Nueva goma de invierno

Michelin acaba de presentar su nuevo neumático de invierno para turismos Alpin 5, que mejora todas las prestaciones respecto a su predecesor, especialmente aquellas relacionadas con la conducción invernal: nieve, hielo, agua, bajas temperaturas... Alpin 5 se beneficia de dos soluciones de vanguardia: una afecta al compuesto de la goma, que optimiza la ad-



herencia en seco, mojado y nieve con la tecnología Tread Compound –incorpora, por primera vez en un neumático de invierno, elastómeros–, y la otra tiene que ver con el diseño de la escultura de la goma en la banda de rodadura, con un efecto 'cremallera' para cortar la nieve y generar más resistencia al aquaplaning, y un efecto 'garra' para mejorar la tracción con nieve gracias al mayor número de laminillas –un 16 por ciento más– y a la proporción de dibujo un 17 por ciento mayor.



# ROSBERG Y MERCEDES CONFIRMARON LA IMPRESIÓN DE LA PRETEMPORADA: QUE LA ESCUDERÍA ALEMANA ESTÁ MUY POR DELANTE DEL RESTO

El Gran Premio de Australia se antojaba como una suerte de esperada encuesta sobre la nueva Fórmula 1, tanto desde el punto de vista del espectáculo como deportiva. En el primer apartado, la Fórmula 1 arroja un balance provisional lleno de luces y sombras en 2014. En el segundo, a la confirmación del dominio de Mercedes se unió la decepción inicial de Ferrari. El cuarto puesto final de Alonso camufló el nivel real del F14 T



▲ Mejor estreno que el de Magnussen parece imposible. El piloto danés acabó tercero, pero la descalificación de Ricciardo lo llevó a la segunda posición. En McLaren tienen un 'diamante'.



▲ Jenson Button aprovechó la estrategia para adelantar puestos. Sus entradas en boxes le sirvieron para lograr el cuarto puesto que finalmente se convertiría en tercero.

## Poco ruido y pocas veces

Javier Rubio | jrubio@motor16.com  
Fotos: Sutton

Las redes sociales y la opinión de parte de los medios de comunicación internacionales se sintieron defraudados ante la dinámica de la primera prueba. Carrera sin emoción ni intensidad en la pista, resta por comprobar que la complejidad técnica y las esclavitudes del consumo sigan deparando procesiones como la de Melbourne. Es de esperar que el panorama cambie según evolucionen y ganen en velocidad y

fiabilidad los monoplazas, y según se reduzcan las diferencias entre los equipos a medida que se gana en conocimiento de la nueva tecnología.

Con un ritmo inferior al de pasados años –aunque un factor menos apreciable desde la televisión–, con tan escasa acción en pista, con una personalidad menguada consecuencia de la pérdida de los trepidantes decibelios de los V8, la Fórmula 1 afronta una potencial merma de espectacularidad si, además, Mercedes mantuviera el domi-

▶ Ricciardo y Magnussen acompañaron a Rosberg en el podio, aunque el australiano fue descalificado. Pero su Red Bull asombró tras una pretemporada llena de problemas.



nio en 2014 que puso en evidencia en Albert Park.

«¡Vaya coche que me habéis dado!» gritó un entusiasmado Rosberg bajo la bandera a cuadros, generando una desazón similar a la producida por el monopolio de Sebastian Vettel y Red Bull en el pasado. El piloto alemán se dio un paseo por el parque como si hubiera estado rodando solo en la pista. Sería desolador que tras el dominio de su compatriota Sebastian Vettel en 2013, la Fórmula 1 debiera asumir otro panora-

ma como el vivido en Melbourne. Al menos, entre Hamilton y Rosberg no se producirá el mismo grado de desigualdad que entre Vettel y Webber.

«Salí como una bala, bueno, como una Flecha Plateada», explicaba Rosberg entusiasmado después de la carrera, «después de la salida el coche fue realmente rápido, y el equipo hizo un gran trabajo con él. Un gran motor, sin problema con el consumo, no tuve que preocuparme demasiado... Como es habitual, la fiabilidad fue perfecta, así que fantástico».

En pocas palabras, Rosberg resumía cómo las grandes incertidumbres técnicas que presentaba este comienzo de temporada en la Fórmula 1

no lo fueron en absoluto para el W05. El monoplaza alemán mostró una espectacular madurez que confirmaba los temores previos de los rivales de Mercedes: «Podrían doblarnos a todos, si quisieran», había anticipado días antes Christian Horner. No fue el caso, pero poco importó la diferencia. No hubo rivales.

Al menos, el abandono de Lewis Hamilton nos recordó que la incertidumbre sobrevuela en cada carrera sobre la cabeza de sus protagonistas, incluso para el monoplaza dominador. En esta etapa inicial la fiabilidad contribuirá a dejar cualquier resultado en suspenso hasta que caiga la bandera a cuadros. En Australia, inclu-

so después. Porque la descalificación de Daniel Ricciardo fue una amarga recompensa para una extraordinaria actuación. En su debut con Red Bull el australiano mostró una gran madurez, y el equipo austriaco un rendimiento inesperado para su frustrante pretemporada. De hecho, por primera vez el RB10 completó una distancia de carrera desde su aparición en pista en Jerez. Por su parte, el australiano dará más de una sorpresa esta temporada a su compañero, sobre todo el sábado. De momento, el campeón ni siquiera tuvo opciones en Melbourne, tanto con sus problemas el sábado, como con su prematuro abandono el domingo.



# FERRARI PARECE EMPEZAR DE NUEVO CON EL PASO CAMBIADO.



# EL 4º PUESTO DE ALONSO Y EL 7º DE RAIKKONEN SON POBRES RESULTADOS

**FERNANDO ALONSO / FERRARI**

## «Lo que hemos hecho es lo que hay»

«Hemos tirado a tope, todas las circunstancias nos han permitido no ahorrar gasolina, de manera que lo que hemos hecho es lo que hay». Así resumía ante las cámaras Fernando Alonso el rendimiento de su monopla en el Gran Premio de Australia. Sólo queda esperar que se refiriera a las circunstancias puntuales bajo las que desarrolló su carrera a bordo del F14 T. Porque si aquel fue el nivel real del monopla italiano en relación a Mercedes, Alonso, Raikkonen y Ferrari afrontan una dura pendiente en este inicio de temporada.

«Llegar a 40 segundos del líder es algo que tenemos que mirar en detalle y mejorar para la próxima carrera», lamentó al final de la prueba. Según el piloto español, se quedó sin motor eléctrico en las tres pri-

meras vueltas de carrera, y las siguientes fueron 'caóticas', intentando hacer todo tipo de cambios desde el volante. Con una exigua velocidad punto y tiempos medios por vuelta —aunque Alonso mejoró a medida que avanzaba la prueba— falta todavía por conocer las causas reales de un rendimiento inferior a lo esperado.

Peor fortuna tuvo Kimi Raikkonen, al que parece costarle sacar partido a esta nueva generación de monoplazas, mala fortuna aparte con la fiabilidad en pretemporada que le ha restado experiencia a bordo del F14 T. «Aunque en este momento no parece que estemos en buena forma, pudimos terminar la carrera y sumar algunos puntos valiosos». Siendo importante lo segundo, quizás sea más grave lo primero, sobre to-

do de mantenerse el mismo nivel en las siguientes pruebas.

«No ha sido una carrera sencilla», explicaba al final el piloto finlandés, «al principio, pude salir bien y, aunque algún coche me tocó por detrás en la primera curva, mi monopla no sufrió daños. La velocidad fue buena pero, en un momento determinado, tuve problemas de 'graining' en las ruedas delanteras, tuve muy poco agarre y mucho subviraje. Desde ese momento, la manejabilidad del coche no fue la misma. No podemos estar contentos con este resultado y sabemos que hay muchas áreas que necesitamos mejorar». Más claro, agua. Un cuarto puesto y los dos coches en la meta, sí, pero Ferrari no ha empezado bien la nueva era de la Fórmula 1.



Resultó del todo incomprensible la actitud de su equipo con el tema del caudalímetro, que le costó el primer podio de un piloto australiano en su país. «Aunque el sensor original mostró diferencias de lectura en la primera sesión de libres, sigue siendo el sensor homologado y exigido con el cual el equipo está obligado a medir el flujo de combustible, a menos que la FIA lo autorice de otra manera», rezaba el comunicado que excluía de la carrera a Ricciardo. La FIA no autorizó a Red Bull a actuar de otra manera, pero el equipo austriaco decidió utilizar su propio sistema de control del flujo de combustible. Lo pagó caro.

«Creímos en nuestras mediciones, de otro modo estás en una situación donde reduces una cantidad significativa de potencia en el motor», se justificaría después Horner, «dependiendo de la calibración del

► Williams y Bottas confirmaron las sensaciones de pretemporada. Tras unos inicios con problemas acabó quinto y podría haber peleado con Alonso por el puesto del español.



sensor, arriba o abajo, se decidiría quién es competitivo, y quién no». La FIA le dejó claro a Red Bull que era la institución y no el equipo quien decidía.

La prueba australiana no fue emocionante por la acción pista, pero sí por el resultado de Kevin Magnussen. Su padre, Jan, no podía evitar las lágrimas ante el televisor mientras

su hijo debutaba con McLaren, su antiguo equipo. Y lo hacía con un increíble podio, que confirma todas las expectativas generadas en categorías inferiores. «Pilotó como alguien con cien grandes premios a sus espaldas», alababa Eric Boullier tras la carrera. «Es algo increíble, realmente, parece irreal, qué puedo decir...

no es un victoria, pero como si lo fuera». Porque un segundo puesto, en un debut, con 21 años, no se consigue todos los días. Pero en McLaren sabían lo que tenían entre manos cuando descubrieron la pasada temporada su talento a bordo del 'hierro' que era el Mp4-28.

McLaren no logró ningún podio en 2013, pero en Mel-



▲ Buena carrera de Hulkenberg que acabó sexto e hizo de tapón a Fernando Alonso mucho tiempo.

► Felipe Massa no demostró los avances de su coche, pues fue embestido al principio por Kobayashi.

▲ Toro Rosso también demostró nivel. Vergne, en la foto, y Kvyat entraron en los puntos.

Red Bull utilizó un sensor de gasolina diferente al homologado y eso hizo que Ricciardo fuera descalificado.



bourne colocó en el cajón a sus dos monoplazas y hoy lidera la clasificación de Constructores. Décimo en los entrenamientos, los reflejos de Button con su entrada en boxes tras el coche de seguridad y la gran respuesta del equipo le permitieron ganar posiciones, rematadas tras la segunda parada. El británico terminó alcanzando

do tenía a Fernando Alonso a tiro de piedra y volaba en los primeros compases de la prueba, el toque contra un muro y el posterior pinchazo frustraron un gran resultado visto su ritmo. «Estaba atacando realmente fuerte porque vi que la carrera podía ser muy buena, pero al final parece que atacé demasiado». Williams confirmó contar con un gran monopla, pero pagó el precio de los entrenamientos el sábado. Al final, el finlandés llegó hasta la quinta posición, y no sería descabellado anticipar algún podio para él en alguna carrera de la temporada. Massa, sin embargo, no pudo pasar de la primera curva, arrastrado por el Caterham de Kobayashi.

De entre los resultados in-

esperados, destacó el de los dos Toro Rosso dentro de los puntos. Daniil Kvyat, con una pretemporada rácana en kilómetros, se convertía en el piloto más joven en puntuar en la historia de la Fórmula 1, superando al mismísimo Sebastian Vettel. Sin complejos, mantuvo acogotado a Raikkonen durante una parte de la carrera, y sólo el combustible le obligó a quedarse a la estela de su compañero de equipo, Jean Eric Vergne. Para quien hasta el momento tan sólo había corrido un máximo de 35 minutos en carrera, el resultado global del piloto ruso fue extraordinario.

«La Fórmula 1 debería consistir en los mejores pilotos del mundo luchando entre ellos con los coches más tecnológicamente avanzados del mundo, esto es lo que debería ser la Fórmula 1, y esto parece que es lo que será este año», declaraba Nico Rosberg, en una entrevista antes del Gran Premio de Australia. Puede que los nuevos monoplazas de Fórmula 1 sean, efectivamente, los más sofisticados del planeta, pero en Australia no ayudaron a ofrecer un gran espectáculo. Tampoco los mejores pilotos 'lucharon entre sí' porque Rosberg y Mercedes no tuvieron rivales. Esperemos que, al menos, el esquema no se repita el resto de la temporada.

EL MUNDIAL PILOTOS	
1º. N. Rosberg (ALE)	25 puntos
2º. K. Magnussen (DI)	18 pto.
3º. J. Button (GBR)	15 pto.
4º. F. Alonso (E)	12 pto.
5º. V. Bottas (FIN)	10 pto.
6º. N. Hulkenberg (ALE)	8 pto.
7º. K. Raikkonen (FIN)	6 pto.
8º. J.-E. Vergne (FRA)	4 pto.
9º. D. Kvyat (RU)	2 pto.
10º. S. Pérez (MEX)	1 pto.

CONSTRUCTORES	
1º McLaren-Mercedes	33 puntos
2º Mercedes	25 pto.
3º Ferrari	18 pto.
4º Williams-Mercedes	10 pto.
5º Force India-Mercedes	9 pto.
6º STR-Renault	6 pto.



## X-TRIAL CAMPEONATO DEL MUNDO

Octavo título para **Toni Bou**

El piloto de Repsol Montesa Honda ha ampliado su leyenda al conseguir la victoria en la prueba de Milán del Mundial de Trial Indoor, pues ese resultado le sirve para lograr el octavo título de la especialidad. Bou suma 80 puntos, por los 54 de Albert Cabestany y los 48 de Adam Raga.

## HISTÓRICOS RALLY COSTA BRAVA

Triunfo de **Jesús Ferreiro**

La edición 62 de Rally Costa Brava, valedero para el Campeonato de España de Rallies Históricos, tuvo como vencedor al gallego Jesús Ferreiro, que dominó la prueba radicada en Lloret de Mar al volante de su Porsche Carrera RS –abajo–, con el que hace sólo unos días se adjudicaba también el Rally de España, en tierras abulenses. La segunda posición en la categoría de Velocidad



fue para el italiano Lucky Pons, con un Lancia 037, y el tercer puesto fue para su compatriota Enrico Brazzoli, también con un 037. En la categoría de Regularidad el triunfo fue para Carles Miró, con un Porsche 924 Turbo, tras un intenso duelo, que no se saldó hasta el final, con Xavier Faixedas y su Seat 124-1600 –arriba–, que terminó en la segunda posición.

## RALLY DAKAR 2015

## Carlos Sainz, tres años con Peugeot

El bicampeón del mundo de rallys Carlos Sainz participará en las tres próximas ediciones del Rally Dakar al volante de un prototipo basado en el Peugeot 208, y con el patrocinio de Red Bull, tras llegar a un acuerdo con la casa francesa, que prepara su regreso al raid más duro del mundo en 2015 con el objetivo de reeditar los triunfos logrados con



el 205 T16 en 1987 y 1988 –Vatanen y Kankkunen, respectivamente–, y con el 405 T16 en 1989 y 1990 –en ambos, con Vatanen al volante–. El madrileño, que ganó el Dakar en 2010 con un Volkswagen Touareg, sigue siendo a sus 51 años uno de los pilotos más cotizados por su experiencia en la competición y su excelente estado de forma.

## CAMPEONATO IMSA 12 HORAS DE SEBRING

El Ford EcoBoost del equipo Chip Ganassi Racing completó 291 vueltas al trazado. El segundo clasificado entró a sólo cuatro segundos, y el tercero, a ocho.

Apretada victoria de Pruett, Rojas y Franchitti con el **Ford EcoBoost**

El Riley Ford EcoBoost del potente equipo Chip Ganassi Racing, pilotado por Scott Pruett, Memo Rojas y Marino Franchitti, consiguió la victoria absoluta en las 12 Horas de Sebring, una

de las pruebas clásicas en el campeonato IMSA GT americano. Pero su triunfo no fue precisamente un paseo, porque el HPD ARX-03B de Scott Sharp, Ryan Dalziel y David Brabham,

segundo clasificado tras medio día de carrera, entró a sólo 4,682 segundos, mientras que los terceros –Joao Barbosa, Christian Fittipaldi y Sebastien Bourdais, con un Corvette DP–

pasaron bajo la bandera ajedrezada a 8,965 segundos de los vencedores. En cuanto a la representación española, el mejor resultado fue protagonizado por el barcelonés Alex Riberas, que en su segunda aparición en una carrera de estas características –la primera fue hace sólo unas semanas, en Daytona– subió al podio al lograr la tercera plaza en la categoría GTD con su Porsche 911 GT3, que entró en el puesto 25 de la general. En cuanto a Antonio García, que de nuevo compartía un Corvette C7.R con Jan Magnussen y Ryan Briscoe, el madrileño tuvo problemas de todo tipo, pues en los primeros lances de la prueba fue embestido por otro vehículo, y diversas averías los fueron retrasando durante la prueba hasta relegarlos al puesto 19, siendo octavos en la clase GTLM.



▲ Mala suerte para Antonio García –primero por la izquierda–, cuyo Corvette fue embestido al principio y sufrió averías después.



▲ Alex Riberas subió al podio gracias al tercer puesto conseguido en la categoría GTD con el Porsche 911 GT3.



## PIMA Aire 3



### TAMBIÉN PARA PARTICULARES Y USADOS DE UN AÑO

La publicación en el Boletín Oficial del Estado (BOE) de la regulación del PIMA Aire 3 trae dos importantes novedades: la disponibilidad de las ayudas para los particulares y la inclusión de usados con hasta un año de antigüedad. El plan, que excluye automatriculaciones y requiere en la factura los datos del solicitante de la subvención, que no puede ser el vendedor, está ligado a la baja de una unidad

matriculada antes del 1 de enero de 2007, aunque no se exige un tiempo mínimo a nombre del comprador. Son 5,5 millones de euros los presupuestados en esta ocasión para renovar el avejentado parque de comerciales con modelos más eficientes y de menor impacto ambiental y potenciar la compra de motocicletas y ciclomotores eléctricos e híbridos, así como a bicicletas de pedaleo asistidos por motor eléctrico.



La ayuda supone 1.000 ó 2.000 euros, dependiendo de la categoría de la unidad que se compra, cuando se adquiere un comercial con calificación energética A, B, C o D. (ambas listas se pueden consultar en [www.idae.es](http://www.idae.es)). Si se trata de motocicletas, a los 400 euros que aporta el Gobierno se unen otros 200 € del punto de venta cuando se acredita la baja de otro vehículo y si no hay unidad para achatarrar, la cifra baja a 350 y 150 euros, respectivamente. Para los ciclomotores el total asciende a 350 € con entrega de otro y a 300 € si no hay cambio, mientras que para las bicicletas la ayuda está en 200 euros.

### Allianz Risk Pulse

#### DISTRACCIÓN: RIESGO INFRAVALORADO

Mantener los ojos en la carretera, las manos en el volante y la mente en la conducción es fundamental para evitar accidentes, pero una quinta parte del tiempo que pasamos al volante no estamos centrados en la carretera. Lo dice el director general del Centro Tecnológico de Allianz (Christoph Lauterwasser) a la vista del último Allianz Risk Pulse, el estudio que realiza la aseguradora completando investigaciones diferentes con una encuesta a conductores de Alemania, Austria y Suiza. En base a esas informaciones la distracción, especialmente por lo que ocurre dentro del vehículo, es el riesgo que más infravaloran los automovilistas, a pesar de que la falta de atención está relacionada con un tercio de los accidentes de tráfico, siendo la causa principal en uno de cada diez siniestros. Incidiendo en las



situaciones de peligro que provocan «esas tareas secundarias», el estudio recalca que un 20% de los conductores afirma que escribe mensajes de texto o correos electrónicos al volante, que un 30% también los lee, que tres cuartas partes admite «dejar vagar sus pensamientos de vez en cuando» y que entre un cuarto y un tercio reconoce realizar actividades que apartan la vista de la carretera, como arreglarse la corbata, maquillarse o, incluso, cambiarse de zapatos.

### Fundación Pons

#### Rellenar un parte de accidentes: **asignatura pendiente**

No parece muy completa la información de los conductores sobre cómo rellenar correctamente un parte amistoso de accidentes a la vista del estudio presentado por el especialista en seguros de defensa jurídica Arag y la Fundación Pons, la entidad si ánimo de lucro comprometida con la seguridad vial.

El sondeo realizado para conocer los principales problemas que aparecen al tener que realizar un parte europeo ponía de manifiesto que sólo el 4 por ciento de los conductores lo haría de forma correcta y que son muchos los que desconocen las implicaciones que tiene. Datos sorprendentes, como que más del 60 por ciento de los encuestados

considera obligatorio llevar el comprobante de tener el seguro en vigor, cuando hace años que no lo es, o que casi tres de cada cuatro cree que hay que firmar el parte en el momento aunque no se esté de acuerdo, ignorando que hay siete días para comunicar el siniestro al seguro. Otro punto conflictivo es la disponibilidad de un número importante de automovilistas dispuestos a cambiar el nombre del otro conductor implicado en el accidente.

Ese desconocimiento ha motivado a Arag

y la Fundación Pons al lanzamiento de una campaña encaminada a aclarar dudas, resolver problemas y evitar posibles implicaciones legales futuras, con soluciones como una aplicación móvil, una guía legal y un módulo de formación. Ayudas para saber, por ejemplo, qué tipo de víctimas se debe identificar o cómo indicar correctamente las circunstancias del accidente.





DUNLOP

## El chip que mejora el rendimiento

Se trata de un prototipo, pero supone un gran paso para llegar a aprovechar la información que proporciona el neumático en la mejora y perfeccionamiento del comportamiento y prestaciones del vehículo.

La tecnología, que se denomina 'chip-in-tire', se basa en un chip insertado en el interior de la cubierta, que envía datos precisos (presión, temperatura...) al ordenador central del vehículo, que aprovecha la información para mejorar la distancia de frenado cuando actúa el ABS, proporcionar mejor respuesta en curvas, aumentar la estabilidad en caso de derrape u optimizar el vínculo entre el neumático y los sistemas de control de estabilidad.



Goodyear

## Propuesta original para calzar los SUV del futuro

Un neumático con doble superficie de contacto, montado en una única carcasa es el ejercicio realizado por los técnicos de Goodyear en busca de lo que puede ser una cubierta de futuro para los SUV. Es un proyecto del programa de investigación de potenciales tecnologías de la marca, cuya clave radica en ese gran surco central que reduce la superficie de contacto, mejorando la resistencia a la rodadura, y es capaz de evacuar grandes cantidades de agua

y barro, lo que debe suponer una mejora del agarre sobre mojado. Además, se consigue una cubierta capaz de soportar la carga de un SUV, ligera (se elimina el caucho que debería estar en el surco) y que permite seguir circulando con una de las dos cámaras pinchada.



▶◀ El gran surco central reduce la superficie de contacto y ayuda a evacuar agua y barro.



CIDAUT

## CUANDO EL FETO VIAJA PROTEGIDO

Estudios realizados en Estados Unidos aseguran que mueren más niños antes de nacer por culpa de un accidente de tráfico que los que fallecen por esa causa entre 0 y 4 años. Además, sólo en España se calcula que los siniestros viales interrumpen entre 200 y 700 embarazos anuales. Un problema que ha llevado a los ingenieros de Cidaut, el centro español de I+D especializado en automoción y seguridad vial, a interesarse en acabar con esa mortalidad fetal.

La solución se llama emobikids y convierte a España en referente mundial en seguridad vial prenatal. Se trata del primer adaptador que coloca el cinturón en la



posición correcta, aumentando la seguridad de las embarazadas y reduciendo un 53 por ciento el riesgo de daño prenatal, según los test realizados con el dummy de una embarazada altamente instrumentalizado.

NISSAN

## Retrovisor inteligente

Una cámara de alta resolución en la luneta trasera del vehículo, que permite controlar también los ángulos muertos, y un monitor LCD incorporado al retrovisor tradicional, son las bases del retrovisor inteligente de Nissan. Su logro, mejorar la visibilidad trasera en cualquier condición proporcionando una visión más clara que la del espejo tradicional, con un sistema que permite al conductor optar por la pantalla o el espejo tan sólo pulsando un botón ubicado en el retrovisor.

Con ese retrovisor inteligente, que Nissan pretende lanzar en primavera como opción en Japón y extenderlo al resto de mercados en 2015, se asegura una vista amplia y sin interferencias de lo que sucede detrás del coche, pues se eliminan

las obstrucciones tradicionales de los espejos (pasajeros demasiado altos, pilares C del vehículo...) y los inconvenientes de agua, polvo, nieve, barro o luz intensa., ya se trate del sol o faros muy potentes. Una buena visibilidad trasera con la que contarán los pilotos del ZEOD RC, que esta previsto participe en las 24 Horas de Le Mans y otros coches de competición de la marca.



Camara trasera

▶▼ Con la ayuda de la cámara, la pantalla LCD asegura una clara visión trasera bajo cualquier tipo de condiciones. Un botón en la parte inferior del retrovisor permite cambiar al espejo tradicional.





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 14 TB Multiair 170cv TCT Distinctive	27.290	5,1	170
G GIULIETTA 14 TB Multiair 170cv TCT Distinctive	27.570	5,2	170
G GIULIETTA 17 TB 235cv Quadrifoglio Verde	31.590	7,6	235
L GIULIETTA 14 T 120cv G.L.P. Distinctive	25.670	8,3	120
L GIULIETTA 14 T 120cv G.L.P. Distinctive	25.990	8,3	120

### Aston Martin

Importador: C. de Salamanca / C. de Padilla, 278036 Madrid.  
\*Teléfono: 914 381 491. \*Garantía: 3 años sin límite de kilómetros.  
\*Rede de postventa: 3 puntos de asistencia en toda España. \*Web: [www.astonmartin.com](http://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	210.787	14,3	517
G VANQUISH Coupé Touchtronic	299.474	14,4	573
G RAPIDE Touchtronic	228.181	14,9	477



### Audi

Importador: Volkswagen Audi España, S.A. / Delo Sava, Edificio Gemini, Pol. Log. Ma. Bla. 08820 El Prat de Llobregat (Barcelona).  
\*Teléfono: 934 028 950. \*Garantía: 3 años sin límite de kilómetros.  
\*Rede de postventa: 3 puntos. \*Web: [www.audi.es](http://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 90cv Adrenalin	20.000	3,8	90
D A1 1.6 TDI 90cv Adrenalin2	22.190	3,8	90
D A1 1.6 TDI 90cv Ambition	20.910	3,8	90
D A1 1.6 TDI 90cv Attracted	18.940	3,8	90
D A1 1.6 TDI 90cv Attraction	18.390	3,8	90
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 Stonic 119g CO2 Adrenalin2	24.590	5,2	122
G A1 1.4 TFSI 122 Stonic 119g CO2 Attraction	20.790	5,2	122
G A1 1.4 TFSI 122cv 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 CO2 Ambition	23.310	5,2	122
G A1 1.4 TFSI 140cv CoD Ambition	22.640	4,7	140
G A1 1.4 TFSI 140cv CoD Attraction	20.160	4,7	140
G A1 1.4 TFSI 140cv CoD S tronic Ambition	24.930	4,7	140
G A1 1.4 TFSI 140cv CoD S tronic Attraction	21.410	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 COD Adrenalin2	23.940	4,7	140
G A1 1.4 TFSI COD 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 Ambition	22.650	3,8	105
D A1 Sportback 1.6 TDI 105cv Attraction	20.130	3,8	105
D A1 Sportback 1.6 TDI 90 S tronic Adrenalin	22.540	4,2	90
D A1 Sportback 1.6 TDI 90 S tronic Attracted	21.540	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	4,2	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 Attracted	19.770	3,8	90

D A1 Sportback 1.6 TDI 90cv Attraction	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 122cv Attraction	22.730	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 Ambition	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 COD Adrenalin2	24.700	4,9	140
G A1 Sportback 1.4 TFSI COD S tronic Adrenalin2	26.470	4,9	140
D A3 1.6 TDI 105cv Ambiente	26.720	3,8	105
D A3 1.6 TDI 105cv Ambition	26.720	3,8	105
D A3 1.6 TDI 105cv Attraction	24.240	3,8	105
D A3 1.6 TDI 105cv S tronic Ambiente	28.870	3,9	105
D A3 1.6 TDI 105cv S tronic Ambition	28.870	3,9	105
D A3 1.6 TDI 105cv S tronic Attraction	26.390	3,9	105
D A3 1.6 TDI Adrenalin	24.550	3,8	105
D A3 1.6 TDI Attracted	23.260	3,8	105
D A3 1.6 TDI S line edition	28.090	3,8	105
D A3 1.6 TDI S tronic Adrenalin	26.700	3,9	105
D A3 1.6 TDI S tronic Attracted	25.410	3,9	105
D A3 1.6 TDI S tronic S line edition	30.240	3,9	105
D A3 1.6 TDI ultra Adrenalin	24.630	3,2	110
D A3 1.6 TDI ultra Attraction	23.260	3,2	110
D A3 1.6 TDI Ultra Attraction	24.240	3,2	110
D A3 2.0 TDI 150cv Ambiente	28.560	4,1	150
D A3 2.0 TDI 150cv Ambition	28.560	4,1	150
D A3 2.0 TDI 150cv Attraction	26.080	4,1	150
D A3 2.0 TDI 150cv quattro Ambiente	31.920	4,7	150
D A3 2.0 TDI 150cv quattro Ambition	31.920	4,7	150
D A3 2.0 TDI 150cv quattro Attraction	29.340	4,7	150
D A3 2.0 TDI 150cv S tronic Ambiente	30.710	4,4	150
D A3 2.0 TDI 150cv S tronic Attraction	30.710	4,4	150
D A3 2.0 TDI 150cv S tronic Ambition	28.230	4,4	150
D A3 2.0 TDI Adrenalin	26.390	4,1	150
D A3 2.0 TDI Attracted	25.100	4,1	150
D A3 2.0 TDI clean d.184 Str quat Attraction	35.630	4,8	184
D A3 2.0 TDI clean die.184 Str quat Ambiente	38.210	4,8	184
D A3 2.0 TDI clean die.184 Str quat Ambition	38.210	4,8	184
D A3 2.0 TDI clean diesel 184cv Ambiente	32.460	4,1	184
D A3 2.0 TDI clean diesel 184cv Ambition	32.460	4,1	184
D A3 2.0 TDI clean diesel 184cv Attraction	29.980	4,1	184
D A3 2.0 TDI clean diesel S tronic S line edition	33.830	4,1	184
D A3 2.0 TDI clean diesel Stro quat S line ed	39.630	4,8	184
D A3 2.0 TDI quattro Adrenalin	29.660	4,7	150
D A3 2.0 TDI quattro Attracted	28.320	4,7	150
D A3 2.0 TDI quattro S line edition	33.340	4,7	150
D A3 2.0 TDI S line edition	29.930	4,1	150
D A3 2.0 TDI S tronic Adrenalin	28.540	4,4	150
D A3 2.0 TDI S tronic Attracted	27.250	4,4	150
D A3 2.0 TDI S tronic S line edition	32.080	4,4	150
G A3 1.2 TFSI 105cv Ambiente	24.990	4,9	105
G A3 1.2 TFSI 105cv Ambition	24.990	4,9	105
G A3 1.2 TFSI 105cv Attraction	22.510	4,9	105
G A3 1.2 TFSI 105cv S tronic Ambiente	27.140	4,9	105
G A3 1.2 TFSI 105cv S tronic Attraction	27.140	4,9	105
G A3 1.2 TFSI 105cv S tronic Ambition	24.660	4,9	105
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 1.2 TFSI 122cv Ambiente	25.910	5,2	122
G A3 1.2 TFSI 122cv Ambition	25.910	5,2	122
G A3 1.2 TFSI 122cv Attraction	23.430	5,2	122
G A3 1.2 TFSI 122cv S tronic Ambiente	28.060	4,9	122
G A3 1.2 TFSI 122cv S tronic Ambition	28.060	4,9	122
G A3 1.2 TFSI 122cv S tronic Attraction	25.580	4,9	122
G A3 1.2 TFSI 140cv COD Ambiente	28.170	4,7	140
G A3 1.2 TFSI 140cv COD Ambition	28.170	4,7	140
G A3 1.2 TFSI 140cv COD Attraction	25.690	4,7	140
G A3 1.2 TFSI 140cv COD S tronic Ambiente	30.320	4,7	140
G A3 1.2 TFSI 140cv COD S tronic Ambition	30.320	4,7	140
G A3 1.2 TFSI 140cv COD S tronic Attraction	27.840	4,7	140
G A3 1.2 TFSI Adrenalin	23.740	5,2	122
G A3 1.2 TFSI Attracted	22.450	5,2	122
G A3 1.2 TFSI COD Adrenalin	26.000	4,7	140
G A3 1.2 TFSI COD Attracted	24.710	4,7	140
G A3 1.2 TFSI COD S line edition	29.540	4,7	140
G A3 1.2 TFSI COD S tronic Adrenalin	28.150	4,7	140
G A3 1.2 TFSI COD S tronic Attracted	26.860	4,7	140
G A3 1.2 TFSI COD S tronic S line edition	31.690	4,7	140
G A3 1.2 TFSI S line edition	27.280	5,2	122
G A3 1.2 TFSI S tronic Adrenalin	25.890	4,9	122
G A3 1.2 TFSI S tronic Attracted	24.600	4,9	122
G A3 1.2 TFSI S tronic S line edition	29.430	4,9	122
G A3 1.2 TFSI S tronic Ambiente	30.470	5,8	180
G A3 1.2 TFSI S tronic Ambition	30.470	5,8	180
G A3 1.2 TFSI S tronic Attraction	27.890	5,8	180
G A3 1.2 TFSI 180cv S tronic Ambiente	32.700	5,6	180
G A3 1.2 TFSI 180cv S tronic Ambition	32.700	5,6	180
G A3 1.2 TFSI 180cv S tronic Attraction	30.120	5,6	180
G A3 1.2 TFSI 180cv S tronic quattro Attraction	32.360	6,6	180
G A3 1.2 TFSI 180cv S tronic quattro Ambiente	34.940	6,6	180
G A3 1.2 TFSI 180cv S tronic quattro Ambition	34.940	6,6	180
G A3 1.2 TFSI S line edition	31.890	5,8	180
G A3 1.2 TFSI S tronic quattro S line edition	36.360	6,6	180
G A3 1.2 TFSI S tronic S line edition	34.120	5,6	180
G S3 2.0 TFSI quattro	43.000	7, 3000	
G S3 2.0 TFSI S tronic quattro	43.590	6,9	3000
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 Ambition	28.130	3,8	105
D A3 Sportback 1.6 TDI 105cv Attraction	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 S line edition	31.810	3,9	105



Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Potencia (CV)	Consumo (l/100km)
G A3 Sportback 14 TFSI 140cv COD Ambition	21.580	4,8	140	
G A3 Sportback 14 TFSI 140cv COD Attraction	21.900	4,8	140	
G A3 Sportback 14 TFSI Adrenalin	25.200	5,3	122	
G A3 Sportback 14 TFSI Attracted	23.920	5,3	122	
G A3 Sportback 14 TFSI COD Adrenalin	27.460	4,8	140	
G A3 Sportback 14 TFSI COD Attracted	26.180	4,8	140	
G A3 Sportback 14 TFSI COD S line edition	31.110	4,8	140	
G A3 Sportback 14 TFSI COD S tron Adrenalin	29.610	4,7	140	
G A3 Sportback 14 TFSI COD S tron Attracted	28.330	4,7	140	
G A3 Sportback 14 TFSI COD S tron S line edit	33.260	4,7	140	
G A3 Sportback 14 TFSI S line edition	28.850	5,3	122	
G A3 Sportback 14 TFSI S tron Adrenalin	27.350	5	122	
G A3 Sportback 14 TFSI S tron Attracted	26.070	5	122	
G A3 Sportback 14 TFSI S tron S line edit	31.000	5	122	
G A3 Sportback 18 TFSI 180 S tron Attraction	31.580	5,6	180	
G A3 Sportback 18 TFSI 180 S tron Ambiente	34.160	5,6	180	
G A3 Sportback 18 TFSI 180 S tron Ambition	34.160	5,6	180	
G A3 Sportback 18 TFSI 180 S tron qua Ambiente	36.400	6,6	180	
G A3 Sportback 18 TFSI 180 S tron qua Ambition	36.400	6,6	180	
G A3 Sportback 18 TFSI 180 S tron quat Attract	33.820	6,6	180	
G A3 Sportback 18 TFSI 180cv Ambiente	31.930	5,8	180	
G A3 Sportback 18 TFSI 180cv Ambition	31.930	5,8	180	
G A3 Sportback 18 TFSI 180cv Attraction	29.350	5,8	180	
G A3 Sportback 18 TFSI S line edition	33.520	5,8	180	
G A3 Sportback 18 TFSI S tron quat S line edit	37.990	6,6	180	
G A3 Sportback 18 TFSI S tron S line edition	35.750	5,6	180	
G S3 Sportback 2.0 TFSI quattro	44.520	7	300	
G S3 Sportback 2.0 TFSI S tron quattro	45.050	6,9	300	
D A3 Cabrio Ambiente 2.0 TDI clean d. quattro	41.550	4,2	150	
D A3 Cabrio Ambiente 2.0 TDI clean d. Stronic	41.540	4,2	150	
D A3 Cabrio Ambiente 2.0 TDI clean d. Stronic diesel 150	37.820	4,2	150	
D A3 Cabrio Ambiente 2.0 TDI clean d. quattro	41.550	4,2	150	
D A3 Cabrio Ambiente 2.0 TDI clean d. Stronic	41.540	4,2	150	
D A3 Cabrio Ambiente 2.0 TDI clean diesel 150	37.820	4,2	150	
D A3 Cabrio Attraction 2.0 TDI clean d. 150cv	35.340	4,2	150	
D A3 Cabrio Attraction 2.0 TDI clean d. quat	38.970	4,2	150	
D A3 Cabrio Attraction 2.0 TDI clean d. Stronic	38.960	4,2	150	
G A3 Cabrio Ambiente 14 TFSI 125cv	36.580	5,3	125	
G A3 Cabrio Ambiente 14 TFSI 125cv S tron	38.810	5,1	125	
G A3 Cabrio Ambiente 14 TFSI COD 140cv	37.430	5	140	
G A3 Cabrio Ambiente 14 TFSI COD 140cv S tron	39.580	4,9	140	
G A3 Cabrio Ambiente 18 TFSI 180cv	39.710	6	180	
G A3 Cabrio Ambiente 18 TFSI 180cv quattro	44.180	6	180	
G A3 Cabrio Ambiente 18 TFSI 180cv S tron	41.940	5,8	180	
G A3 Cabrio Ambiente 14 TFSI 125cv	36.580	5,3	125	
G A3 Cabrio Ambiente 14 TFSI 125cv S tron	38.810	5,1	125	
G A3 Cabrio Ambiente 14 TFSI COD 140cv	37.430	5	140	
G A3 Cabrio Ambiente 14 TFSI COD 140cv S tron	39.580	4,9	140	
G A3 Cabrio Ambiente 18 TFSI 180cv	39.710	6	180	
G A3 Cabrio Ambiente 18 TFSI 180cv quattro	44.180	6	180	
G A3 Cabrio Ambiente 18 TFSI 180cv S tron	41.940	5,8	180	
G A3 Cabrio Attraction 14 TFSI 125cv	34.200	5,3	125	
G A3 Cabrio Attraction 14 TFSI 125cv S tron	36.330	5,1	125	
G A3 Cabrio Attraction 14 TFSI COD 140cv	37.950	5	140	
G A3 Cabrio Attraction 18 TFSI 180cv	41.600	6	180	
G A3 Cabrio Attraction 18 TFSI 180cv S tron	39.360	5,8	180	
G A3 Cabrio Attraction 18 TFSI 180cv	37.130	6	180	
D A3 Sedan 1.6 TDI 105cv Ambiente	28.830	3,8	105	
D A3 Sedan 1.6 TDI 105cv Ambition	28.830	3,8	105	
D A3 Sedan 1.6 TDI 105cv Attraction	26.350	3,8	105	
D A3 Sedan 1.6 TDI 105cv S tron	30.980	3,9	105	
D A3 Sedan 1.6 TDI 105cv S tron Ambiente	30.980	3,9	105	
D A3 Sedan 1.6 TDI 105cv S tron Attraction	28.500	3,9	105	
D A3 Sedan 1.6 TDI Adrenalin	26.710	3,8	105	
D A3 Sedan 1.6 TDI Attracted	25.430	3,8	105	
D A3 Sedan 1.6 TDI S line edition	30.360	3,8	105	
D A3 Sedan 1.6 TDI S tron	28.860	3,9	105	
D A3 Sedan 1.6 TDI S tron Attracted	27.580	3,9	105	
D A3 Sedan 1.6 TDI S tron S line edition	32.510	3,9	105	
D A3 Sedan 2.0 TDI Adrenalin	30.670	4,1	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI S tron	30.670	4,1	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI S tron Ambiente	28.190	4,1	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI S tron Attraction	28.190	4,1	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI S tron S line edition	34.090	4,7	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI S tron S tron	34.090	4,7	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI S tron S tron Ambiente	31.510	4,7	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI S tron S tron Attraction	32.820	4,5	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI S tron S tron S line edition	32.820	4,5	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI S tron S tron S tron	30.340	4,5	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI Adrenalin	28.550	4,1	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI Attracted	27.270	4,1	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI clean d. Stro qua S line edit	40.360	4,9	184	
D A3 Sedan 2.0 TDI clean diesel S line edit	34.560	4,2	184	
D A3 Sedan 2.0 TDI quattro Adrenalin	31.890	4,7	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI quattro Attracted	30.550	4,7	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI quattro S line edition	35.680	4,7	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI S line edition	32.200	4,1	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI S tron	30.700	4,5	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI S tron Attracted	29.420	4,5	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI S tron S line edition	34.350	4,5	150	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 140 COD S tron	32.430	4,7	140	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 140 COD S tron Ambiente	32.430	4,7	140	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 140 COD S tron Ambition	32.430	4,7	140	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 140 COD S tron Ambiente	32.430	4,7	140	
G A3 Sedan 1.4 TFSI COD Adrenalin	28.160	4,8	140	
G A3 Sedan 1.4 TFSI COD Attracted	26.880	4,8	140	
G A3 Sedan 1.4 TFSI COD S line edition	31.810	4,8	140	
G A3 Sedan 1.4 TFSI COD S tron S line edition	33.960	4,7	140	
G A3 Sedan 1.4 TFSI COD S tron Adrenalin	30.310	4,7	140	
G A3 Sedan 1.4 TFSI COD S tron Attracted	29.030	4,7	140	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180 S tron quat	34.520	6,6	180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180 S tron quat Ambiente	37.100	6,6	180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180 S tron quat Ambiente	37.100	6,6	180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180cv Ambiente	32.630	5,8	180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180cv Ambition	30.650	5,8	180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180cv Attraction	30.500	5,8	180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180cv S tron Ambiente	34.860	5,6	180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180cv S tron Ambition	32.880	5,6	180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180cv S tron Attraction	34.220	5,8	180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI S tron quat S line edit	38.690	6,6	180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI S tron S line edition	36.450	5,6	180	
G S3 Sedan 2.0 TFSI quattro	45.220	7	300	
G S3 Sedan 2.0 TFSI S tron quattro	45.750	6,9	300	
D A5 Cabrio 2.0 TDI 150cv	45.630	4,7	150	
D A5 Cabrio 2.0 TDI 150cv S line edition	48.990	4,7	150	
D A5 Cabrio 2.0 TDI 177cv	48.410	4,8	177	
D A5 Cabrio 2.0 TDI 177cv multitrón S line edit	54.260	5	177	
D A5 Cabrio 2.0 TDI 177cv multitrón	50.900	5	177	
D A5 Cabrio 2.0 TDI 177cv quattro	50.600	5,4	177	
D A5 Cabrio 2.0 TDI 177cv quattro S line edit	53.960	5,4	177	
D A5 Cabrio 2.0 TDI 177cv S line edition	51.770	4,8	177	
D A5 Cabrio 3.0 TDI 204cv multitrón S line edit	57.550	5,2	204	
D A5 Cabrio 3.0 TDI 204cv multitrón	54.190	5,2	204	
D A5 Cabrio 3.0 TDI 245cv quat. Stro S line edit	63.490	5,9	245	
D A5 Cabrio 3.0 TDI 245cv quat. S tron	60.130	5,9	245	
D A5 Cabrio 3.0 TDI clean diesel quat. S tron	61.650	5,9	245	
D A5 Cabrio 3.0 TDI clean quat. Stro S line edit	65.000	5,9	245	
G A5 Cabrio 1.8 TFSI 170cv	44.330	6,2	170	
G A5 Cabrio 1.8 TFSI 170cv multitrón	46.820	6,2	170	
G A5 Cabrio 1.8 TFSI multitrón S line edit	50.180	6,2	170	
G A5 Cabrio 1.8 TFSI S line edition	47.690	6,2	170	
G A5 Cabrio 2.0 TFSI 225cv	50.590	6,3	225	
G A5 Cabrio 2.0 TFSI 225cv multitrón	53.080	6,3	225	
G A5 Cabrio 2.0 TFSI 225cv quattro S tron	55.730	6,9	225	
G A5 Cabrio 2.0 TFSI multitrón S line edit	56.440	6,3	225	
G A5 Cabrio 2.0 TFSI quat. Stro S line edit	58.730	6,9	225	
G A5 Cabrio 2.0 TFSI S line edition	53.950	6,3	225	
G A5 Cabrio 3.0 TFSI 272cv quattro S tron	62.370	8,5	272	
G A5 Cabrio 3.0 TFSI 272cv quattro S tron S line edit	65.850	8,5	272	
D A5 Coupé 2.0 TDI 177 multitrón S line edit	48.270	4,7	177	
D A5 Coupé 2.0 TDI 177 multitrón	45.230	4,7	177	
D A5 Coupé 2.0 TDI 177 quat. Stro S line edit	50.460	5,3	177	
D A5 Coupé 2.0 TDI 177 quat. Stro S line edit	47.970	5,1	177	
D A5 Coupé 2.0 TDI 177cv	41.130	4,6	177	
D A5 Coupé 2.0 TDI 177cv quattro	44.930	5,1	177	
D A5 Coupé 2.0 TDI 177cv quattro S tron	47.420	5,3	177	
D A5 Coupé 2.0 TDI 177cv S line edition	44.060	4,6	177	
D A5 Coupé 3.0 TDI 204cv	45.990	5,1	204	
D A5 Coupé 3.0 TDI 204cv multitrón	48.180	4,9	204	
D A5 Coupé 3.0 TDI 204cv S line edition	49.030	5,1	204	
D A5 Coupé 3.0 TDI 204cv multitrón S line edit	51.220	4,9	204	
D A5 Coupé 3.0 TDI 245cv quat. Stro S line edit	57.400	5,7	245	
D A5 Coupé 3.0 TDI 245cv quattro S line edit	55.170	5,8	245	
D A5 Coupé 3.0 TDI 245cv quattro S line edit	55.210	5,8	245	
D A5 Coupé 3.0 TDI 245cv quattro S tron	54.360	5,7	245	
D A5 Coupé 3.0 TDI clean diesel quat. S tron	56.100	5,7	245	
D A5 Coupé Adv edition 2.0 TDI 177 quat. Stro	49.910	5,3	177	
D A5 Coupé Adv edition 2.0 TDI 177 multitrón	47.320	4,7	177	
D A5 Coupé Adv edition 2.0 TDI 177 quat	47.420	5,1	177	
D A5 Coupé Adv edition 2.0 TDI 177cv	43.520	4,6	177	
G A5 Coupé 1.8 TFSI 170cv	38.680	5,7	170	
G A5 Coupé 1.8 TFSI 170cv multitrón	41.170	5,8	170	
G A5 Coupé 1.8 TFSI multitrón S line edition	44.210	5,8	170	
G A5 Coupé 1.8 TFSI S line edition	41.720	5,7	170	
G A5 Coupé 2.0 TFSI 225cv	44.910	5,9	225	
G A5 Coupé 2.0 TFSI 225cv multitrón	47.400	5,8	225	
G A5 Coupé 2.0 TFSI 225cv quattro	47.100	6,6	225	
G A5 Coupé 2.0 TFSI 225cv quattro S tron	49.590	6,7	225	
G A5 Coupé 2.0 TFSI multitrón S line edition	50.440	5,8	225	
G A5 Coupé 2.0 TFSI quat. Stro S line edit	50.140	6,6	225	
G A5 Coupé 2.0 TFSI quat. Stro S line edit	52.630	6,7	225	
G A5 Coupé 2.0 TFSI S line edition	47.950	5,9	225	
G A5 Coupé 3.0 TFSI 272cv quattro S tron	56.400	8,1	272	
G A5 Coupé 3.0 TFSI 272cv quattro S tron S line edit	59.550	8,1	272	
G A5 Coupé Adv edition 1.8 TFSI 170 mult	43.660	5,8	170	
G A5 Coupé Adv edition 1.8 TFSI 170cv	41.170	5,7	170	
G R55 Cabrio 4.2 FSI 450cv quattro S tron	104.480	10,7	450	
G R55 4.2 FSI 450cv quattro S tron	91.730	10,5	450	
G S5 Cabrio 2.0 TFSI 333cv quattro S tron	74.920	8,5	333	
G S5 Coupé 2.0 TFSI 333cv quattro S tron	68.890	8,1	333	
D A5 Sportback 2.0 TDI 150 multitrón S line edit	45.040	4,8	150	
D A5 Sportback 2.0 TDI 150cv	38.020	4,5	150	
D A5 Sportback 2.0 TDI 150cv multitrón	42.000	4,8	150	
D A5 Sportback 2.0 TDI 150cv S line edition	40.950	4,5	150	
D A5 Sportback 2.0 TDI 177 multitrón S line edit	47.360	4,8	177	
D A5 Sportback 2.0 TDI 177 quat. Stro S line edit	47.050	5,1	177	
D A5 Sportback 2.0 TDI 177 quat. Stro S line edit	49.550	5,6	177	
D A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	
D A5 Sportback 2.0 TDI 177cv multitrón	44.320	4,8	177	
D A5 Sportback 2.0 TDI 150cv				



**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 428i Coupé	43.900	6,4	245	
G 428i xDrive Coupé	46.500	6,8	245	
G 435i Coupé	55.200	7,4	306	
G 435i xDrive Coupé	57.800	7,8	306	
D 518d	41.300	4,9	143	
D 520d	43.900	4,9	184	
D 520dA xDrive	49.800	5,3	184	
D 525d	50.400	5,3	218	
D 525dA xDrive	55.400	5,4	218	
D 530dA	57.100	5,5	258	
D 530dA xDrive	58.300	5,8	258	
D 535dA	61.600	5,6	313	
D 535dA xDrive	64.400	6	313	
E ActiveHybrid 5	69.600	6	340	
G 520i	44.400	6,8	184	
G 528i	48.900	7	245	
G 528iA xDrive	53.200	6,8	245	
G 535i	59.900	8,4	306	
G 535iA xDrive	65.200	8,1	306	
G 550iA	83.900	8,8	449	
G 550iA xDrive	88.400	9,3	449	
D 518d Touring	45.800	5,2	143	
D 520d Touring	48.500	5,3	184	
D 520dA xDrive Touring	53.600	5,6	184	
D 525d Touring	53.350	5,6	218	
D 525dA xDrive Touring	58.600	5,8	218	
D 530dA Touring	59.800	5,7	258	
D 530dA xDrive Touring	61.600	6	258	
D 535dA Touring	64.300	5,9	313	
D 535dA xDrive Touring	67.200	6,2	313	
G 520i Touring	47.100	7,2	184	
G 528i Touring	52.800	7,4	245	
G 528iA Touring	53.449	6,5	245	
G 528iA xDrive Touring	57.100	7,2	245	
G 535i Touring	64.000	8,5	306	
G 535iA xDrive Touring	69.300	8,5	306	
G 550iA Touring	88.700	8,8	449	
D 518d	41.300	4,9	143	
D 520d	43.900	4,9	184	
D 520dA xDrive	49.800	5,3	184	
D 525d	50.400	5,3	218	
D 525dA xDrive	55.400	5,4	218	
D 530dA	57.100	5,5	258	
D 530dA xDrive	58.300	5,8	258	
D 535dA	61.600	5,6	313	
D 535dA xDrive	64.400	6	313	
E ActiveHybrid 5	69.600	6	340	
G 520i	44.400	6,8	184	
G 528i	48.900	7	245	
G 528iA xDrive	53.200	6,8	245	
G 535i	59.900	8,4	306	
G 535iA xDrive	65.200	8,1	306	
G 550iA	83.900	8,8	449	
G 550iA xDrive	88.400	9,3	449	
D 555dA xDrive Touring	95.700	6,3	381	
D 555dA xDrive	92.900	6,2	381	
G M5	120.600	9,9	560	
D 520d Gran Turismo	52.100	5,5	184	
D 530d Gran Turismo	64.100	5,8	258	
D 530d xDrive Gran Turismo	69.500	6,2	258	
D 535d Gran Turismo	69.100	5,9	313	
D 535d xDrive Gran Turismo	74.600	6,4	313	
G 535i Gran Turismo	65.600	6,2	306	
G 535i xDrive Gran Turismo	68.500	6,5	306	
G 550i Gran Turismo	92.200	9,2	450	
G 550i xDrive Gran Turismo	95.200	9,6	450	
D 640d Gran Coupe	101.900	5,6	313	
D 640d xDrive Gran Coupe	105.500	5,8	313	
G 640i Gran Coupe	100.500	5,8	320	
G 640i xDrive Gran Coupe	104.100	6,1	320	
G 650i Gran Coupe	116.100	8,8	450	
G 650i xDrive Gran Coupe	121.900	9,4	450	
G M6 Gran Coupe	153.900	9,9	560	
D 730d	92.700	5,6	258	
D 730d xDrive	97.100	6	258	
D 740d	99.500	5,7	313	
D 740d xDrive	102.900	6	313	
D 750d xDrive	125.500	6,4	381	
E ActiveHybrid 7	105.500	6,8	354	
G 740i	99.500	7,9	320	
G 750i	119.500	8,6	450	
G 750i xDrive	130.900	9,3	450	
G 760i	165.500	12,8	540	
D 730dL xDrive	95.900	5,6	258	
E ActiveHybrid 7L	110.500	6,8	354	
G 740iL	103.500	7,9	320	
G 750iL	123.500	8,6	450	
G 750iL xDrive	135.200	9,4	450	
G 760iL	181.200	12,9	540	
G 24 xDrive20i	38.900	6,8	156	
G 24 xDrive28i	41.900	6,8	184	
G 24 xDrive28i	48.900	6,8	245	
G 24 xDrive35i	53.900	9	306	
G 24 xDrive35i	67.400	9	340	
D 640d Cabrio	108.500	5,6	313	
D 640d xDrive Cabrio	114.100	5,9	313	
G 640i Cabrio	107.100	7,8	320	
G 640i xDrive Cabrio	110.900	8,2	320	
G 650i Cabrio	124.900	9,2	450	
G 650i xDrive Cabrio	129.100	9,5	450	
D 640d Coupé	99.200	5,4	313	
D 640d xDrive Coupé	106.900	5,7	313	
G 640i Coupé	97.600	7,6	320	
G 640i xDrive Coupé	101.100	8,1	320	
G 650i Coupé	114.200	8,8	450	
G 650i xDrive Coupé	118.100	9,3	450	
G M6 Cabrio	159.900	10,3	560	
G M6 Coupé	149.500	9,9	560	
D X1 xDrive18d	29.900	5	116	
D X1 xDrive18d	31.700	5	143	
D X1 xDrive20d	34.600	5	184	
D X1 xDrive20d EfficientDynamics Edition	33.900	4,5	163	
D X1 xDrive18d	33.800	5,4	143	
D X1 xDrive20d	36.800	5,4	184	
D X1 xDrive25d	40.200	5,5	218	
G X1 xDrive18i	31.400	7,9	150	
G X1 xDrive20i	34.500	7,1	184	
G X1 xDrive20i	36.700	7,7	184	
G X1 xDrive28i	43.600	7,8	245	
D X3 xDrive18d	39.000	5,4	143	
D X3 xDrive20d	44.100	5,6	184	
D X3 xDrive30d	55.950	6	258	
D X3 xDrive35d	61.900	6,1	313	
G X3 xDrive20i	42.950	7,5	184	
G X3 xDrive28i	52.100	7,5	245	
G X3 xDrive35i	60.700	8,8	306	
G X6 M	136.300	13,9	555	
D X6 M50d	101.500	7,7	381	
D X6 xDrive30d	72.900	7,4	245	
D X6 xDrive40d	76.600	7,5	306	
G X6 xDrive35i	73.900	10,1	306	
G X6 xDrive50i	93.200	12,5	408	
D X5 M50d	101.500	6,7	381	
D X5 xDrive25D	56.900	5,6	218	
D X5 xDrive25D	59.700	5,9	218	
D X5 xDrive30d	65.600	6,2	258	
D X5 xDrive40d	70.700	6,3	313	
G X5 xDrive35i	65.500	8,5	306	
G X5 xDrive50i	94.200	10,5	450	
G CRUZE 1.6 LT+ Clima	18.490	6,7	117	
D 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	
D CRUZE 1.4 LTZ SW	22.615	5,7	140	
D CRUZE 1.6 LS+ A/A SW	17.000	6,6	117	
G CRUZE 1.6 LS+ 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+	29.020	5,1	160	
D MALIBU 2.0D LT+	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	33.115	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 Cabrio Auto	54.150	13,1	405	
G CAMARO Coupé	45.900	14,1	432	
G CAMARO Coupé	45.900	14,1	432	
G CAMARO Coupé Auto	48.150	13,1	405	
G CAMARO Coupé Auto	48.150	13,1	405	
D TRAX 1.7i LS	20.000	4,5	130	
D TRAX 1.7i 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 1.7i AWD	22.800	4,9	130	
D TRAX 1.7i AWD	23.215	4,9	130	
G TRAX 1.4i LT AWD	21.415	6,8	140	
G TRAX 1.4i LT AWD	22.000	6,4	140	
G TRAX 1.4i LT FWD	22.415	6,4	140	
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 7Plazas AWD	33.200	6,4	184	
D CAPTIVA 2.2 VCDi 16V LT 7Plazas AWD	33.250	6,4	184	
D CAPTIVA 2.2 VCDi 16V LT 7Plazas FWD	29.200	6,2	163	
D CAPTIVA 2.2 VCDi 16V LT 7Plazas FWD	29.250	6,2	163	
D CAPTIVA 2.2 VCDi 16V LT 7Plazas AWD	36.550	6,4	184	
D CAPTIVA 2.2 VCDi 16V LT 7Plazas AWD Auto	36.550	6,4	184	
D CAPTIVA 2.2 VCDi 16V LT 7Plazas AWD Auto	37.850	7,9	184	
D CAPTIVA 2.2 VCDi 16V LT 7Plazas 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 7Plazas AWD Auto	38.350	10,5	258	
G CAPTIVA 3.0 V6 24V LTZ 7Plazas AWD Auto	38.350	10,5	258	
G C110 Seduction	11.700	4,3	68	
G C110 Collection	12.220	4,3	68	
G C110 Seduction	12.000	4,3	68	
G C110i CMP Seduction	12.600	4,5	68	
E C-ZERO Seduction	30.190	6,7		
D C3E-HDI 115 Exclusive	20.400	3,8	114	
D C3E-HDI 70 CMP Collection	17.500	3,4	68	
D C3E-HDI 115v CMP Collection	17.600	3,4	68	
D C3E-HDI 90v CMP Exclusive	20.150	3,8	92	
D C3E-HDI 90v CMP Exclusive	19.150	3,6	92	
D C3HDI 70 Attraction	14.850	3,8	68	
D C3HDI 70 Collection	16.500	3,8	68	
D C3HDI 70 Collection	16.600	3,8	68	
D C3HDI 70 Seduction	16.150	3,8	68	
D C3HDI 70i Tonic	15.950	3,8	68	
D C3HDI 70i Tonic	16.500	3,8	68	
D C3HDI 90 Collection	17.500	4	92	
D C3HDI 90 Collection	17.600	4	92	
D C3HDI 90 Exclusive	19.050	4,9	124	
D C3HDI 90 Exclusive	19.950	4,9	124	
D C3HDI 90i CMP Style	19.500	5,1	72	
D C3HDI 90i CMP Style	19.500	5,1	72	
D C3HDI 90i ETG Seduction	14.900	5,1	72	
D C3HDI 90i ETG Seduction	15.250	5,2	72	



**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 SEDICI 1.6 16v Dynamic 120cv Gasolina 4x2	<b>16.900</b>	6,2	85	
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV S&S Auto Lounge	<b>20.900</b>	4,2	85	
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV S&S Lounge	<b>19.900</b>	4,2	85	
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV Start&Stop	<b>18.400</b>	4,2	85	
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV Start&Stop Auto	<b>19.400</b>	4	85	
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Lounge	<b>21.400</b>	4,5	105	
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV Start&Stop	<b>19.900</b>	4,5	105	
D 500L 1.6 16v Multijet II 120CV S&S Lounge	<b>22.200</b>	4	120	
D 500L 1.6 16v Multijet II 120CV Start&Stop	<b>20.700</b>	4	120	
G 500L 0.9 Turbo TwinAir 105CV S&S Lounge	<b>19.400</b>	4,8	105	
G 500L 0.9 Turbo TwinAir 105CV Start&Stop	<b>17.900</b>	4,8	105	
G 500L 1.4 16v 95CV Lounge	<b>18.800</b>	6,2	95	
L 500L 0.9 Turbo TwinAir 80CV Gasolina/Metano	<b>20.250</b>		80	
D 500L 1.6 16v Mjet II 85CV S&S Trekking Auto.	<b>21.200</b>	4,2	85	
D 500L 1.3 16v Multijet II 85 CV S&S Trekking	<b>20.200</b>	4,3	85	
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Trekking	<b>21.700</b>	4,7	105	
D 500L 1.6 16v Multijet II 120CV S&S Trekking	<b>22.500</b>	4,2	120	
G 500L 0.9 Turbo TwinAir 105CV S&S Trekking	<b>19.900</b>	5,1	105	
G 500L 1.4 16v 95CV Trekking	<b>18.600</b>	6,4	95	
D BRAVO 1.6 16v Easy 105 CV Diesel Multijet	<b>18.390</b>	4,4	105	
D BRAVO 1.6 16v Easy 105 CV Diesel Multijet E+	<b>18.690</b>	4,3	105	
D BRAVO 1.6 16v Easy 120 CV Diesel Multijet E+	<b>19.390</b>	4,5	120	
D BRAVO 1.6 16v Pop 105 CV Diesel Multijet	<b>17.690</b>	4,4	105	
D BRAVO 1.6 16v Pop 105 CV Diesel Multijet E+	<b>17.990</b>	4,3	105	
G BRAVO 1.4 16v Easy 90 CV Gasolina Fire	<b>15.990</b>	6,3	90	
G BRAVO 1.4 16v Pop 90 CV Gasolina Fire	<b>15.290</b>	6,3	90	
L BRAVO 1.4 16v Easy 90 CV Gasolina/GLP	<b>17.890</b>	8,3	90	
D 500L LIVING Living 1.3 16v Mjet II 85cv S&S Auto	<b>21.400</b>	4	85	
D 500L LIVING Living 1.3 16v Mjet II 85cv Start&Stop	<b>20.400</b>	4,2	85	
D 500L LIVING Living 1.6 16v Mjet II 105cv S&S	<b>21.900</b>	4,5	105	
D 500L LIVING Living 1.6 16v Mjet II 120CV S&S	<b>22.700</b>	4	120	
D LINEA 1.3 Diesel Multijet 95cv	<b>17.900</b>	4,9	95	
D FREEMONT 2.0 16v 140cv Diesel	<b>27.250</b>	6,4	140	
D FREEMONT Black Code 2.0 16v 170cv Diesel	<b>33.200</b>	6,4	170	
D FREEMONT Black Code AWD 2.0 16v 170cv Diesel aut.	<b>36.800</b>	7,3	170	
D FREEMONT Lounge 2.0 16v 140cv Diesel	<b>30.700</b>	6,4	140	
D FREEMONT Lounge 2.0 16v 170cv Diesel	<b>32.200</b>	6,4	170	
D FREEMONT Lounge AWD 2.0 16v 170cv Diesel auto.	<b>35.800</b>	7,3	170	
D FREEMONT Urban 2.0 16v 140cv Diesel	<b>28.700</b>	6,4	140	
D FREEMONT Urban 2.0 16v 170cv Diesel	<b>30.200</b>	6,4	170	
D FREEMONT Urban AWD 2.0 16v 170cv Diesel auto.	<b>33.800</b>	7,3	170	



**Ford**  
Fabricante/Importador: Ford Automóviles España, S.A. C/Alameda, 3, 28004 Alcorcón (Madrid). Teléfono: 91 655 498. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: 440 puntos de asistencia en España. Web: [www.ford.es](http://www.ford.es)

G KA Black Edition 1.2 Duratec Auto-Start-St.	<b>10.800</b>	4,9	69
G KA Grand Prix III 1.2 Dur. Auto-Start-St.	<b>10.800</b>	4,9	69
G KA Titanium 1.2 Duratec Auto-Start-Stop	<b>10.050</b>	4,9	69
G KA Urban 1.2 Duratec Auto-Start-Stop	<b>8.550</b>	4,9	69
D Fiesta 1.5 TDCI 75cv Trend 3p	<b>15.550</b>	3,7	75
D Fiesta 1.6 TDCI 95cv Trend 3p	<b>16.050</b>	3,6	95
G Fiesta 1.0 EcoBoost 100cv Trend 3p	<b>14.950</b>	4,5	100
G Fiesta 1.25 Duratec 60cv Trend 3p	<b>13.600</b>	5,2	60
G Fiesta 1.25 Duratec 82cv Trend 3p	<b>13.950</b>	5,2	82
D Fiesta 1.5 TDCI 75cv Titanium 5p	<b>17.850</b>	3,7	75
D Fiesta 1.5 TDCI 75cv Trend 5p	<b>16.100</b>	3,7	75
D Fiesta 1.6 TDCI 95cv Titanium 5p	<b>18.350</b>	3,6	95
D Fiesta 1.6 TDCI 95cv Titanium X 5p	<b>19.300</b>	3,6	95
D Fiesta 1.6 TDCI 95cv Trend 5p	<b>16.600</b>	3,6	95
G Fiesta 1.0 EcoBoost 100cv Powersh.	<b>18.750</b>	4,9	100
G Fiesta 1.0 EcoBoost 100cv Powershift Trend 5p	<b>17.000</b>	4,9	100
G Fiesta 1.0 EcoBoost 100cv Titanium 5p	<b>17.250</b>	4,3	100
G Fiesta 1.0 EcoBoost 100cv Trend 5p	<b>15.500</b>	4,3	100
G Fiesta 1.0 EcoBoost Auto-St-St 125cv Tit. X 5p	<b>18.900</b>	4,3	125
G Fiesta 1.0 EcoBoost Auto-St-St 125cv Titan. 5p	<b>17.950</b>	4,3	125
G Fiesta 1.25 Duratec 60cv Trend 5p	<b>14.150</b>	5,2	60
G Fiesta 1.25 Duratec 82cv Trend 5p	<b>14.500</b>	5,2	82
L Fiesta 1.4 Autogas (GLP) 92cv Titanium 5p	<b>19.150</b>	7	92
L Fiesta 1.4 Autogas (GLP) 92cv Trend 5p	<b>17.400</b>	7	92
G Fiesta 1.6 EcoBoost 182cv ST 3p	<b>22.000</b>	5,9	182
D Fiesta 1.6 TDCI 95cv Sport 3p	<b>17.800</b>	3,6	95
G Fiesta 1.0 EcoBoost Auto-St-St 125cv Sport 3p	<b>17.400</b>	4,3	125
D B-MAX 1.6 TDCI 95 Titanium	<b>19.700</b>	4	95
D B-MAX 1.6 TDCI 95 Titanium X	<b>21.050</b>	4	95
D B-MAX 1.6 TDCI 95 Trend	<b>18.350</b>	4	95
G B-MAX 1.0 EcoBoost 100 Titanium	<b>18.300</b>	5,1	100
G B-MAX 1.0 EcoBoost 100 Trend	<b>16.950</b>	5,1	100
G B-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto-St.-St. Titanium X	<b>20.450</b>	4,9	125
G B-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto-Start-Stop Titanium	<b>19.100</b>	4,9	125
G B-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto-Start-Stop Trend	<b>17.750</b>	4,9	125
G B-MAX 1.4 Duratec 90 Ambiente	<b>15.900</b>	6	90
G B-MAX 1.6 Duratec TH-VCT Powershift Titanium	<b>19.700</b>	6,4	105
G B-MAX 1.6 Duratec TH-VCT Powershift Titanium X	<b>21.050</b>	6,4	105
G B-MAX 1.6 Duratec TH-VCT Powershift Trend	<b>18.350</b>	6,4	105
L B-MAX 1.4 Autogas (GLP) 86cv Titanium	<b>19.963</b>	7,6	86

L B-MAX 1.4 Autogas (GLP) 86cv Trend	<b>18.613</b>	7,6	86
D ECOSPORT 1.5 TDCI 90cv Limited Edition	<b>19.500</b>	4,6	91
D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Edition	<b>20.650</b>	4,5	115
D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Sport	<b>21.800</b>	4,5	115
D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>22.450</b>	4,5	115
D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Trend	<b>20.650</b>	4,5	115
D FOCUS 1.6 TDCI 95cv Trend	<b>19.650</b>	4,5	95
D FOCUS 2.0 TDCI 163cv Powershift Titanium	<b>25.950</b>	5,2	163
D FOCUS 2.0 TDCI 163cv Titanium	<b>24.450</b>	4,9	163
E FOCUS Electric	<b>39.990</b>		142
D FOCUS 1.0 EcoBoost A-S-S 125cv Edition	<b>19.650</b>	5	125
G FOCUS 1.0 EcoBoost A-S-S 125cv Titanium Limited Edition	<b>21.150</b>	5	125
G FOCUS 1.0 EcoBoost Auto-Start-Stop 100cv Trend	<b>18.650</b>	4,7	100
G FOCUS 1.0 EcoBoost Auto-Start-Stop 125cv Sport	<b>20.500</b>	5	125
G FOCUS 1.0 EcoBoost Auto-Start-Stop 125cv Trend	<b>19.650</b>	5	125
G FOCUS 1.6 EcoBoost A-S-S 150cv Titanium 180cv Sport	<b>22.450</b>	5,9	180
G FOCUS 1.6 EcoBoost A-S-S 150cv Titanium 180cv Sport	<b>22.800</b>	5,9	180
G FOCUS 1.6 Ti-VCT 125cv Powershift Trend	<b>20.950</b>	6,3	125
L FOCUS 1.6 Autogas (GLP) 125cv Trend	<b>22.810</b>	7,6	117
L FOCUS 1.6 Autogas (GLP) 125cv Trend	<b>21.313</b>	7,6	117
G FOCUS 2.0 EcoBoost 250 ST	<b>30.050</b>	7,2	250
G FOCUS 2.0 EcoBoost 250 ST Plus	<b>32.550</b>	7,2	250
D C-MAX 1.6 TDCI 115 Edition	<b>22.250</b>	4,5	115
D C-MAX 1.6 TDCI 115 Titanium	<b>24.000</b>	4,5	115
D C-MAX 1.6 TDCI 115 Trend	<b>22.250</b>	4,5	115
D C-MAX 1.6 TDCI 95 Trend	<b>21.250</b>	4,5	95
D C-MAX 2.0 TDCI 140 Titanium	<b>25.000</b>	4,9	140
D C-MAX 2.0 TDCI 140 Titanium Powershift	<b>26.500</b>	5,1	140
G C-MAX 1.0 EcoBoost 100 Auto-Start-Stop Trend	<b>18.750</b>	5,1	100
G C-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto Start-St. Titanium	<b>21.500</b>	5,1	125
G C-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto Start-Stop Edition	<b>19.750</b>	5,1	125
G C-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto Start-Stop Trend	<b>19.750</b>	5,1	125
L C-MAX 1.6 Autogas (GLP) 117cv Titanium	<b>23.169</b>	8,2	117
L C-MAX 1.6 Autogas (GLP) 117cv Trend	<b>21.419</b>	8,2	117
D GRAND C-MAX 1.6 TDCI 115 Edition	<b>23.650</b>	4,7	115
D GRAND C-MAX 1.6 TDCI 115 Titanium	<b>25.400</b>	4,7	115
D GRAND C-MAX 1.6 TDCI 115 Trend	<b>23.650</b>	4,7	115
D GRAND C-MAX 2.0 TDCI 140 Titanium	<b>26.400</b>	5,1	140
D GRAND C-MAX 2.0 TDCI 140 Titanium Powershift	<b>27.900</b>	5,7	140
G GRAND C-MAX 1.0 EcoBoost 100 Auto-Start-Stop Trend	<b>20.150</b>	5,2	100
G GRAND C-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto Start-Stop Edition	<b>21.150</b>	5,2	125
G GRAND C-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto-Start-Stop Edition	<b>21.150</b>	5,2	125
G GRAND C-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto-Start-Stop Titanium	<b>22.900</b>	5,2	125
D FOCUS SEDAN 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>23.200</b>	4,5	115
D FOCUS SEDAN 1.6 TDCI 115cv Trend	<b>21.400</b>	4,5	115
D FOCUS SEDAN 1.6 TDCI 95cv Trend	<b>20.400</b>	4,5	95
G FOCUS SEDAN 1.0 EcoBoost A-S-S 125cv Titanium	<b>21.900</b>	5,1	125
G FOCUS SEDAN 1.0 EcoBoost Auto-Start-Stop 100cv Trend	<b>19.400</b>	4,8	100
D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium Sportbreak	<b>23.200</b>	4,5	115
D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Trend Sportbreak	<b>21.400</b>	4,5	115
D FOCUS 1.6 TDCI 95cv Trend Sportbreak	<b>20.400</b>	4,5	95
G FOCUS 1.0 EcoBoost A-S-S 100 Trend Sportbreak	<b>19.400</b>	4,8	100
G FOCUS 1.0 EcoBoost A-S-S 125 Titanium Sportbreak	<b>21.900</b>	5,1	125
G FOCUS 2.0 EcoBoost 250 ST Plus Sportbreak	<b>33.500</b>	7,2	250
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Limited Edition	<b>27.050</b>	4,5	140
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Titanium	<b>29.350</b>	4,5	140
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Titanium Powershift	<b>31.200</b>	5,6	140
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium	<b>30.550</b>	4,5	163
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium Powershift	<b>32.400</b>	5,6	163
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S	<b>33.150</b>	5,3	163
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powershift	<b>35.000</b>	5,6	163
D MONDEO 2.2 TDCI 200cv Titanium S	<b>35.150</b>	6	200
D MONDEO 2.2 TDCI 200cv Titanium S Auto Limited Edition	<b>37.000</b>	6,5	200
G MONDEO 1.6 EcoBoost A-S-S 160cv Limited Edition	<b>24.700</b>	6,4	160
G MONDEO 2.0 EcoBoost 240cv Titanium S Powershift	<b>38.000</b>	7,7	240
D MONDEO 1.6 TDCI A-S-S 115cv Limited Ed. Sportbr.	<b>26.450</b>	4,5	115
D MONDEO 2.0 TDCI 140 Titanium Powershift Sportbr.	<b>31.950</b>	5,6	140
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Lim. Ed. Powers. Sportbr.	<b>29.650</b>	5,6	140
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium Powers. Sportbr.	<b>33.150</b>	5,6	163
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titan. S Powers. Sportbr.	<b>35.750</b>	5,6	163
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Sportbr.	<b>33.900</b>	5,3	163
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium Sportbreak	<b>31.300</b>	4,5	163

D MONDEO 2.2 TDCI 200cv Titan. S Sportbr.	<b>37.750</b>	6,5	200
D MONDEO 2.2 TDCI 200cv Titanium S Sportbreak	<b>35.900</b>	6	200
G MONDEO 1.6 EcoB. A-S-S 160cv Lim. Ed. Sportbr.	<b>25.450</b>	6,4	160
G MONDEO 2.0 EcoBoost 240 Titan.S Powers. Sportbr.	<b>38.750</b>	7,7	240
D S-MAX 1.6 TDCI 115cv Auto S-S Limited Edition	<b>28.600</b>	5,2	115
D S-MAX 1.6 TDCI 115cv Auto S-S Trend Edition	<b>27.600</b>	5,2	115
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Limited Edit.	<b>31.800</b>	6	140
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Titanium Limited Edition	<b>29.950</b>	5,7	140
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Titanium Powershift	<b>35.400</b>	6	140
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Trend	<b>28.950</b>	5,7	140
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Trend Powershift	<b>30.800</b>	6	140
D S-MAX 2.0 TDCI 163cv Titanium	<b>34.900</b>	5,7	163
D S-MAX 2.0 TDCI 163cv Titanium Powershift	<b>36.750</b>	6	163
D S-MAX 2.0 TDCI 163cv Titanium S	<b>38.900</b>	5,7	163
D S-MAX 2.0 TDCI 163cv Titanium X	<b>40.750</b>	6	163
D S-MAX 2.2 TDCI 200cv Titanium S	<b>41.900</b>	6,6	200
D S-MAX 2.2 TDCI 200cv Titanium S Auto	<b>43.750</b>	7,1	200
D S-MAX 2.2 TDCI 200cv Titanium X	<b>41.900</b>	6,6	200
D S-MAX 2.2 TDCI 200cv Titanium X Auto	<b>43.750</b>	7,1	200
G S-MAX 2.0 EcoBoost 240cv Titanium S Powershift	<b>38.900</b>	5,7	240
D GALAXY 2.0 TDCI 140cv DPF Titanium Powershift	<b>40.750</b>	6	140
D GALAXY 2.0 TDCI 140cv DPF Trend	<b>36.300</b>	5,7	140
D GALAXY 2.0 TDCI 140cv DPF Trend Powershift	<b>40.250</b>	5,7	163
D GALAXY 2.0 TDCI 163cv DPF Titanium	<b>42.100</b>	6	163
D GALAXY 2.0 TDCI 163cv DPF Titanium X	<b>44.500</b>	5,7	163
D GALAXY 2.2 TDCI 200cv DPF Titanium X Auto	<b>43.250</b>	6,8	200



Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Includes sub-sections for Lancia, Kia, Land Rover, and Jeep.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Potencia (CV), Consumo (l/100km). Includes sub-sections for Maserati and Mazda.



Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Potencia (CV)	Consumo (l/100km)	
G C250 Sport (P84) Coupé	<b>52.550</b> 7 204	E 300 BlueTEC HYBRID	<b>54.775</b> 4,1 231	G CLS 63 AMG 4MATIC Shooting Brake	<b>145.400</b> 10,6 557
G C250 Sport Coupé	<b>50.177</b> 7 204	E 300 BlueTEC HYBRID Avantgarde	<b>57.115</b> 4,1 231	G CLS 63 AMG 4MATIC Shooting Brake	<b>158.500</b> 10,6 585
G C350 Coupé	<b>52.250</b> 7 306	E 300 BlueTEC HYBRID Avantgarde Plus	<b>58.168</b> 4,1 231	G CLS 63 AMG Shooting Brake	<b>139.650</b> 10,1 557
G C350 Sport Coupé	<b>56.952</b> 7 306	E 300 BlueTEC HYBRID Elegance	<b>56.753</b> 4,1 231	G CL 500	<b>143.700</b> 9,5 435
D C180 CDI Avantgarde Estate	<b>36.810</b> 4,8 120	G E 200	<b>45.300</b> 6,1 184	G CL 500 4MATIC	<b>149.700</b> 9,9 435
D C180 CDI Estate	<b>36.810</b> 4,8 120	G E 200 Avantgarde	<b>47.732</b> 6,1 184	G CL 600	<b>191.200</b> 13,8 517
D C180 CDI Estate	<b>34.325</b> 4,8 120	G E 200 Avantgarde Plus	<b>51.853</b> 5,9 184	G CL 63 AMG	<b>193.100</b> 10,5 544
D C180 CDI Sport Estate	<b>41.375</b> 4,8 120	G E 200 Elegance	<b>47.356</b> 6,1 184	G CL 65 AMG	<b>267.200</b> 14,3 630
D C200 CDI Avantgarde Estate	<b>39.285</b> 4,8 136	G E 250	<b>50.425</b> 5,8 211	D S350 BlueTEC	<b>92.550</b> 5,5 258
D C200 CDI Elegance Estate	<b>39.285</b> 4,8 136	G E 250 Avantgarde	<b>52.857</b> 5,8 211	E S400 HYBRID	<b>99.900</b> 3,3 3
D C200 CDI Estate	<b>36.800</b> 4,8 136	G E 250 Avantgarde Plus	<b>53.951</b> 5,8 211	G S500	<b>122.900</b> 8,6 455
D C200 CDI Sport Estate	<b>43.850</b> 4,8 136	G E 250 Elegance	<b>52.481</b> 5,8 211	G S500 4MATIC	<b>135.350</b> 8,6 455
D C220 CDI 4MATIC Avantgarde Estate	<b>48.259</b> 4,7 170	G E 300	<b>55.400</b> 6,9 252	G S63 AMG	<b>176.550</b> 10,1 585
D C220 CDI 4MATIC Elegance Estate	<b>48.259</b> 4,7 170	G E 300 4MATIC	<b>61.675</b> 7,4 252	D S350 BlueTEC L	<b>93.950</b> 5,6 258
D C220 CDI 4MATIC Sport Estate	<b>45.950</b> 4,7 170	G E 300 Avantgarde	<b>64.204</b> 7,4 252	E S400 HYBRID L	<b>102.100</b> 3,3 3
D C220 CDI 4MATIC Sport Estate	<b>52.824</b> 4,7 170	G E 300 4MATIC Avantgarde Plus	<b>65.341</b> 7,4 252	G S500 4MATIC L	<b>138.525</b> 8,6 455
D C220 CDI Avantgarde Estate	<b>40.847</b> 4,7 170	G E 300 4MATIC Elegance	<b>63.813</b> 7,4 252	G S500 L	<b>125.875</b> 8,6 455
D C220 CDI Elegance Estate	<b>40.847</b> 4,7 170	G E 300 Avantgarde	<b>60.131</b> 7,4 252	G S63 AMG 4M L	<b>184.500</b> 10,3 585
D C220 CDI Estate	<b>38.625</b> 4,7 170	G E 300 Avantgarde Plus	<b>61.269</b> 7,4 252	D VIANO 2.0 CDI 4matic Fun Compacta	<b>51.725</b> 8,8 136
D C220 CDI Sport Estate	<b>45.239</b> 4,7 170	G E 300 Elegance	<b>59.741</b> 7,4 252	D VIANO 2.0 CDI Fun Compacta	<b>41.650</b> 7,2 136
D C250 CDI 4MATIC Avantgarde Estate	<b>50.559</b> 5,5 204	G E 350	<b>59.900</b> 6,9 306	D VIANO 2.2 CDI 4matic Fun Compacta	<b>54.290</b> 8,8 163
D C250 CDI 4MATIC Elegance Estate	<b>50.559</b> 5,5 204	G E 350 4MATIC	<b>64.825</b> 6,9 306	D VIANO 2.2 CDI Fun Compacta	<b>44.123</b> 7,2 163
D C250 CDI 4MATIC Sport Estate	<b>48.250</b> 5,5 204	G E 350 4MATIC Avantgarde	<b>67.354</b> 7,4 306	D VIANO 2.2 CDI Fun Compacta	<b>52.602</b> 8,5 224
D C250 CDI 4MATIC Sport Estate	<b>55.123</b> 5,5 204	G E 350 4MATIC Avantgarde Plus	<b>68.491</b> 7,4 306	G VIANO 3.5 Fun Compacta	<b>55.191</b> 11,9 258
D C250 CDI Avantgarde Estate	<b>45.534</b> 4,9 204	G E 350 4MATIC Elegance	<b>66.963</b> 7,4 306	D VIANO 2.0 CDI 4matic Ambiente Compacta	<b>59.693</b> 8,8 136
D C250 CDI Elegance Estate	<b>45.534</b> 4,9 204	G E 350 Avantgarde	<b>64.810</b> 7 306	D VIANO 2.0 CDI 4matic Trend Compacta	<b>51.723</b> 8,8 136
D C250 CDI Estate	<b>43.225</b> 4,9 204	G E 350 Avantgarde Plus	<b>65.948</b> 7 306	D VIANO 2.0 CDI Ambiente Compacta	<b>51.076</b> 7,2 136
D C250 CDI Sport Estate	<b>50.099</b> 4,9 204	G E 350 Elegance	<b>64.420</b> 7 306	D VIANO 2.0 CDI Trend Compacta	<b>41.650</b> 7,2 136
D C300 CDI 4MATIC Avantgarde Estate	<b>46.250</b> 7,2 231	G E 400 4MATIC Avantgarde	<b>70.300</b> 8,1 333	D VIANO 2.2 CDI 4matic Ambiente Compacta	<b>62.262</b> 8,8 163
D C300 CDI 4MATIC Elegance Estate	<b>46.250</b> 7,2 231	G E 400 4MATIC Elegance	<b>70.300</b> 8,1 333	D VIANO 2.2 CDI 4matic Trend Compacta	<b>54.290</b> 8,8 163
D C300 CDI 4MATIC Sport Estate	<b>60.996</b> 7,2 231	G E 400 Avantgarde	<b>67.400</b> 7,5 333	D VIANO 2.2 CDI Ambiente Compacta	<b>53.549</b> 7,2 163
D C350 CDI Avantgarde Estate	<b>52.550</b> 6,2 265	G E 400 Elegance	<b>67.400</b> 7,5 333	D VIANO 2.2 CDI Trend Compacta	<b>44.123</b> 7,2 163
D C350 CDI Elegance Estate	<b>52.550</b> 6,2 265	G E 500 4MATIC Avantgarde	<b>88.000</b> 9,4 408	D VIANO 3.0 CDI Ambiente Compacta	<b>62.388</b> 8,5 224
D C350 CDI Sport Estate	<b>57.115</b> 6,2 265	G E 500 4MATIC Elegance	<b>88.000</b> 9,4 408	D VIANO 3.0 CDI Avantgarde Compacta	<b>67.620</b> 8,5 224
G C180 Avantgarde Estate	<b>38.085</b> 5,9 156	G E 500 Avantgarde	<b>84.400</b> 8,9 408	D VIANO 3.0 CDI Fun Compacta	<b>52.602</b> 8,5 224
G C180 Elegance Estate	<b>38.085</b> 5,9 156	G E 500 Elegance	<b>84.400</b> 8,9 408	G VIANO 3.5 Ambiente Compacta	<b>66.121</b> 11,9 258
G C180 Estate	<b>35.600</b> 5,9 156	L E 200 Natural Gas Drive	<b>51.450</b> 4,3 156	G VIANO 3.5 Avantgarde Compacta	<b>71.452</b> 11,9 258
G C180 Sport Estate	<b>42.650</b> 5,9 156	L E 200 Natural Gas Drive Avantgarde	<b>53.790</b> 4,3 156	G VIANO 3.5 Trend Compacta	<b>56.689</b> 11,9 258
G C200 Avantgarde Estate	<b>42.776</b> 6,8 184	L E 200 Natural Gas Drive Avantgarde Plus	<b>57.755</b> 4,3 156	D VIANO 3.0 CDI Avantgarde Grand Edition	<b>70.742</b> 8,5 224
G C200 Elegance Estate	<b>42.776</b> 6,8 184	L E 200 Natural Gas Drive Elegance	<b>53.428</b> 4,3 156	G VIANO 3.5 Avantgarde Grand Edition	<b>74.621</b> 11,9 258
G C200 Estate	<b>40.375</b> 6,8 184	G E 63 AMG	<b>121.200</b> 9,8 558	D VIANO 3.5 Avantgarde Grand Edition	<b>74.621</b> 11,9 258
G C200 Sport Estate	<b>47.522</b> 6,8 184	G E 63 AMG 4MATIC	<b>126.000</b> 10,3 558	D VIANO 3.5 Avantgarde Grand Edition	<b>74.621</b> 11,9 258
G C250 Avantgarde Estate	<b>46.109</b> 6,9 204	G E 63 AMG S	<b>139.000</b> 10,3 585	D VIANO 3.5 Avantgarde Grand Edition	<b>74.621</b> 11,9 258
G C250 Elegance Estate	<b>46.109</b> 6,9 204	D E 200 CDI Avantgarde Estate	<b>49.232</b> 5,2 136	D VIANO 2.0 CDI Fun Compacta	<b>42.899</b> 7,2 136
G C250 Estate	<b>43.800</b> 6,9 204	D E 200 CDI Elegance Estate	<b>48.856</b> 5,2 136	D VIANO 2.0 CDI Fun Compacta	<b>55.389</b> 8,8 163
G C250 Sport Estate	<b>50.673</b> 6,9 204	D E 200 CDI Estate	<b>46.800</b> 5,2 136	D VIANO 2.2 CDI Fun Compacta	<b>45.181</b> 7,2 163
G C350 Avantgarde Estate	<b>53.950</b> 7,1 306	D E 200 CDI Avantgarde Estate	<b>51.457</b> 5 170	D VIANO 2.0 CDI Fun Compacta	<b>53.703</b> 8,5 224
G C350 Elegance Estate	<b>53.950</b> 7,1 306	D E 220 CDI Elegance Estate	<b>51.081</b> 5 170	G VIANO 3.5 Fun Compacta	<b>56.281</b> 11,9 258
G C350 Sport Estate	<b>58.696</b> 7,1 306	D E 220 CDI Estate	<b>49.025</b> 5 170	D VIANO 3.5 Avantgarde Compacta	<b>60.737</b> 8,8 136
G E 63 AMG Coupé	<b>83.450</b> 12 457	D E 250 CDI 4MATIC Avantgarde Estate	<b>63.032</b> 5,8 204	D VIANO 3.0 CDI Avantgarde Compacta	<b>67.620</b> 8,5 224
G E 63 AMG Edition 507 Coupé	<b>98.009</b> 12 457	D E 250 CDI 4MATIC Elegance Estate	<b>62.656</b> 5,8 204	D VIANO 3.0 CDI Ambiente Compacta	<b>52.078</b> 7,2 136
G E 63 AMG Sport Coupé	<b>87.255</b> 12 457	D E 250 CDI 4MATIC Sport Estate	<b>60.600</b> 5,8 204	D VIANO 3.0 CDI Trend Larga	<b>62.653</b> 7,2 136
G E 63 AMG Edition 507 Estate	<b>97.584</b> 12 457	D E 250 CDI Avantgarde Estate	<b>55.582</b> 5,8 204	D VIANO 2.2 CDI 4matic Ambiente Larga	<b>63.017</b> 8,8 163
G E 63 AMG Estate	<b>83.125</b> 12 457	D E 250 CDI Elegance Estate	<b>55.206</b> 5,2 204	D VIANO 2.2 CDI Ambiente Larga	<b>55.135</b> 8,8 163
G E 63 AMG Sport Estate	<b>81.038</b> 12 457	D E 300 CDI Estate	<b>53.150</b> 5,2 204	D VIANO 2.2 CDI 4matic Trend Larga	<b>54.363</b> 7,2 163
G E 63 AMG	<b>81.150</b> 12 457	D E 300 BlueTEC Avantgarde Estate	<b>61.432</b> 6,2 231	D VIANO 2.2 CDI Trend Larga	<b>44.936</b> 7,2 163
G E 63 AMG Edition 507	<b>95.709</b> 12 457	D E 300 BlueTEC HYBRID Avantgarde Estate	<b>61.056</b> 6,2 231	D VIANO 3.0 CDI Ambiente Larga	<b>63.234</b> 8,5 224
G E 63 AMG Sport	<b>85.263</b> 12 457	D E 300 BlueTEC Estate	<b>59.000</b> 6,2 231	D VIANO 3.0 CDI Ambiente Larga	<b>68.566</b> 8,5 224
D Cabrio E 220 CDI	<b>52.700</b> 4,9 170	D E 350 BlueTEC 4MATIC Avantgarde Estate	<b>70.629</b> 6,4 252	D VIANO 3.0 CDI Trend Larga	<b>53.447</b> 8,5 224
D Cabrio E 250 CDI	<b>57.600</b> 4,9 204	D E 350 BlueTEC 4MATIC Elegance Estate	<b>70.238</b> 6,4 252	G VIANO 3.5 Ambiente Larga	<b>66.986</b> 11,9 258
D Cabrio E 350 BlueTEC	<b>64.375</b> 5,6 252	D E 350 BlueTEC 4MATIC Estate	<b>68.100</b> 6,4 252	G VIANO 3.5 Avantgarde Larga	<b>72.318</b> 11,9 258
D Cabrio E 200	<b>48.650</b> 6,4 184	D E 350 BlueTEC Avantgarde Estate	<b>64.882</b> 5,7 252	G VIANO 3.5 Trend Larga	<b>57.505</b> 11,9 258
D Cabrio E 250	<b>58.600</b> 6,2 211	D E 350 BlueTEC Elegance Estate	<b>64.506</b> 5,7 252	D VIANO 3.0 CDI Ambiente Edition Larga	<b>70.725</b> 8,5 224
D Cabrio E 300	<b>65.850</b> 7,2 252	D E 350 BlueTEC Sport Estate	<b>62.450</b> 5,7 252	D VIANO 3.0 CDI Avantgarde Grand Edition Larga	<b>71.735</b> 8,5 224
D Cabrio E 350	<b>66.400</b> 7,2 306	D E 300 BlueTEC HYBRID Avantgarde Estate	<b>60.065</b> 4,4 231	D VIANO 3.5 Avantgarde Grand Edition Larga	<b>75.613</b> 11,9 258
D Cabrio E 400	<b>70.150</b> 7,6 333	D E 300 BlueTEC HYBRID Estate	<b>59.703</b> 4,4 231	D VIANO 2.0 CDI 4matic Ambiente Extralarga	<b>61.583</b> 8,8 136
D Cabrio E 500	<b>90.800</b> 9,1 408	D E 400 4MATIC Avantgarde Estate	<b>76.700</b> 8,5 333	D VIANO 2.0 CDI 4matic Trend Extralarga	<b>53.612</b> 8,8 136
D Coupé E 220 CDI	<b>46.300</b> 4,7 170	G E 400 4MATIC Elegance Estate	<b>76.700</b> 8,5 333	D VIANO 2.0 CDI Ambiente Extralarga	<b>43.467</b> 7,2 136
D Coupé E 250 CDI	<b>52.400</b> 4,8 204	G E 400 Avantgarde Estate	<b>69.800</b> 7,9 333	D VIANO 2.2 CDI 4matic Ambiente Extralarga	<b>63.952</b> 8,8 163
D Coupé E 350 BlueTEC	<b>59.875</b> 5,4 252	G E 400 Elegance Estate	<b>69.800</b> 7,9 333	G E 400 Elegance Estate	<b>129.000</b> 10,5 558
D Coupé E 200	<b>43.800</b> 6,1 184	G E 500 4MATIC Sport	<b>129.000</b> 10,5 558	G E 200 Avantgarde Estate	<b>49.482</b> 6,4 184
D Coupé E 250	<b>53.550</b> 5,7 211	G E 200 Avantgarde Estate	<b>49.482</b> 6,4 184	G E 200 Elegance Estate	<b>49.106</b> 6,4 184
D Coupé E 300	<b>61.025</b> 6,9 252	G E 200 Elegance	<b>45.050</b> 6,4 184	G E 200 Estate	<b>47.507</b> 6,4 184
D Coupé E 350	<b>64.300</b> 6,9 306	G E 250 Avantgarde Estate	<b>55.207</b> 6,1 211	G E 250 Elegance Estate	<b>54.831</b> 6,1 211
D Coupé E 400	<b>86.700</b> 7,4 333	D E 200 CDI	<b>42.500</b> 4,8 136	G E 300 Estate	<b>52.775</b> 6,1 211
D Coupé E 500	<b>86.700</b> 7,4 333	D E 200 CDI Avantgarde	<b>44.932</b> 4,8 136	G E 300 4MATIC Avantgarde	<b>66.329</b> 7,8 252
D E 200 CDI	<b>42.500</b> 4,8 136	D E 200 CDI Avantgarde Plus	<b>49.053</b> 5 136	G E 300 4MATIC Elegance Estate	<b>65.938</b> 7,8 252
D E 200 CDI Avantgarde	<b>44.932</b> 4,8 136	D E 200 CDI Elegance	<b>44.556</b> 4,8 136	G E 300 4MATIC Sport	<b>63.800</b> 7,8 252
D E 200 CDI Elegance	<b>44.556</b> 4,8 136	D E 220 BlueTEC BE Edition Avantgarde	<b>49.740</b> 4,6 170	G E 300 Avantgarde Estate	<b>62.629</b> 7,1 252
D E 220 BlueTEC BE Edition Avantgarde Plus	<b>50.793</b> 4,5 170	D E 220 BlueTEC BE Edition Elegance	<b>49.378</b> 4,6 170	G E 300 Elegance Estate	<b>62.238</b> 7,1 252
D E 220 BlueTEC BE Edition Elegance	<b>49.378</b> 4,6 170	D E 220 BlueTEC BE EFFICIENCY Edition	<b>47.400</b> 4,4 170	G E 300 Estate	<b>60.100</b> 7,1 252
D E 220 BlueTEC BE EFFICIENCY Edition	<b>47.400</b> 4,4 170	D E 220 CDI	<b>45.350</b> 4,7 170	G E 350 4MATIC Avantgarde Estate	<b>68.888</b> 7,8 306
D E 220 CDI	<b>45.350</b> 4,7 170	D E 220 CDI Avantgarde	<b>47.782</b> 4,7 170	G E 350 4MATIC Elegance	<b>66.750</b> 7,8 306
D E 220 CDI Avantgarde Plus	<b>51.903</b> 4,8 170	D E 220 CDI BE Edition Avantgarde	<b>45.900</b> 4,7 170	G E 350 4MATIC Sport	<b>66.750</b> 7,8 306
D E 220 CDI BE Edition Avantgarde	<b>45.900</b> 4,7 170	D E 220 CDI BE Edition Elegance	<b>49.942</b> 4,6 170	G E 500 Avantgarde Estate	<b>61.704</b> 7,1 306
D E 220 CDI BE Edition Elegance	<b>49.942</b> 4,6 170	D E 220 CDI BlueEFFICIENCY Edition	<b>45.628</b> 4,7 170	G E 500 Elegance	<b>66.713</b> 7,1 306
D E 220 CDI BlueEFFICIENCY Edition	<b>45.628</b> 4,7 170	D E 250 CDI	<b>43.650</b> 4,5 170	G E 500 Avantgarde Estate	<b>90.000</b> 9,5 408
D E 250 CDI	<b>43.650</b> 4,5 170	D E 250 CDI Avantgarde	<b>47.406</b> 4,7 170	G E 500 Elegance Estate	<b>90.000</b> 9,5 408
D E 250 CDI Avantgarde	<b>47.406</b> 4,7 170	D E 250 CDI Elegance	<b>45.150</b> 4,8 204	G E 500 Avantgarde Estate	<b>86.850</b> 9,3 408
D E 250 CDI Elegance	<b>45.150</b> 4,8 204	D E 250 CDI 4MATIC	<b>57.600</b> 5,4 204	G E 500 Elegance Estate	<b>86.850</b> 9,3 408
D E 300 BlueTEC	<b>56.650</b> 5,5 231	D E 250 CDI 4MATIC Avantgarde	<b>60.032</b> 5,4 204	G E 63 AMG 4MATIC	<b>142.000</b> 10,5 585
D E 300 CDI BlueTEC Avantgarde	<b>59.082</b> 5,5 231	D E 250 CDI 4MATIC Avantgarde Plus	<b>61.126</b> 5,4 204	D CLS 250 CDI	<b>66.700</b> 5,1 204
D E 300 CDI BlueTEC Avantgarde Plus	<b>60.176</b> 5,5 231	D E 250 CDI 4MATIC Elegance	<b>59.656</b> 5,4 204	D CLS 350 BT	<b>71.300</b> 5,5 252
D E 300 CDI BlueTEC Avantgarde Plus	<b>60.176</b> 5,5 231	D E 250 CDI Avantgarde	<b>53.982</b> 4,8 204	D E 250 CDI 4MATIC	<b>77.225</b> 6,1 252
D E 300 CDI BlueTEC Avantgarde Plus	<b>60.176</b> 5,5 231	D E 250 CDI Elegance	<b>55.076</b> 4,9 204	D CLS 350 CDI	<b>72.500</b> 6 265
D E 300 CDI BlueTEC Avantgarde Plus					







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 115 CV Start&Stop Reference		33.270	5,5 115	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 140 CV 4Drive S&S Style 4Kids		43.822	6 140	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 140 CV 4Drive Start&Stop Style		40.720	6 140	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 140 CV Ecotimve Reference		34.120	5,5 140	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 140 CV Ecotimve Reference 4Kids		35.547	5,5 140	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 140 CV Ecotimve Style		38.670	5,5 140	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 140 CV Ecotimve Style 4Kids		40.097	5,5 140	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 140 CV Start&Stop Style 4Kid 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 4Kids 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 4Kids		42.047	5,8 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Style DSG		42.720	5,9 177	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV S&S Reference 4Kids		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 4Kids		38.453	7,2 150	
G ALHAMBRA 2.0 TSI 200 CV DSG Style 4Kids		41.720	8,4 200	
G ALHAMBRA 2.0 TSI 200 CV DSG Style 4Kids		43.203	8,4 200	



**VOLKSWAGEN**

**EXCELLENCE AWARDS**

Son premios que reconocen el buen hacer y efectividad de los concesionarios de Volkswagen y que otorgan la división de turismos, de vehículos comerciales y servicios financieros. En esta segunda edición 'la Excelencia

a la Excelencia' ha sido para Ardas 2000 y Talleres Manchegos por VW y a Levante Wagen y Avis, por parte de VW Comerciales.

**SKODA**  
**Apúntate al Yeti Outdoor Edition**

Los descuentos para el Yeti este mes, que oscilan entre 2.609 y 2.975 euros, más otros algo más de 2.000 € por financiación y los 1.000 € que corresponden al Gobierno en las versiones que cumplen el PIVE, se complementan con una edición especial para el Outdoor. Si se trata del 2.0 TDI de 110 caballos en esa edición especial el ahorro sube a 6.480 euros, lo que deja el precio en 17.400 euros, que son 14.650 € para el 1.2 TSI de 105 caballos, aplicados también



Por **14.650 €**

en esa versión los 1.000 euros de la ayuda estatal por el PIVE a los -4.890 € estipulados por la campaña comercial del mes y aplicado el descuento por financiación del vehículo.

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 KORANDO D20T Premium Plus Auto 4x2	27.040	7,3 175		
G KORANDO G20 Line 4x2	19.950	7,5 149		
G KORANDO G20 Sport 4x2	21.240	7,5 149		
D REXTON 200 e-Xdi 4x2 Premium Plus	28.500	7,3 155		
D REXTON 200 e-Xdi 4x2 Premium Plus Aut	30.500	7,5 155		
D REXTON 200 e-Xdi 4x4 Limited	31.500	7,4 155		
D REXTON 200 e-Xdi 4x4 Limited Aut	35.900	7,8 155		
D ACTYON SPORTS 200iXdi	28.350	7,5 155		
D ACTYON SPORTS 200iXdi Limited Auto	34.770	8 155		
D ACTYON SPORTS 200iXdi Premium	30.190	7,5 155		
D RODIUS e-Xdi	28.280	7,5 155		
D RODIUS e-Xdi Limited	33.400	7,5 155		
D RODIUS e-Xdi Limited Auto	35.900	7,8 155		
D RODIUS e-Xdi Limited Auto 4x4	38.900	8,1 155		
D RODIUS e-Xdi Premium	31.400	7,5 155		
D RODIUS e-Xdi Premium Auto	33.900	7,8 155		

**Subaru**  
Importador: Subaru España S.A. (Montablor) S.P.A. C/Alfonso 10, 28004 Madrid. Teléfono: 913931919. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 32 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.subaru.es](http://www.subaru.es)

D TREZIA 1.4D S LIMITED 6MT	20.000	4,3 90		
G TREZIA 1.3L ADVANCE 6MT	17.500	5,5 99		
G BRZ 2.0R Executive	32.400	7,8 200		
G BRZ 2.0R Sport	30.900	7,8 200		
D XV 2.0D Executive	29.250	5,6 147		
D XV 2.0D Executive Plus	31.250	5,6 147		
D XV 2.0D Sport	27.675	5,6 147		
G XV 1.6i Advance	20.400	6,5 114		
G XV 1.6i Executive	23.900	6,5 114		
G XV 2.0D Executive Plus Auto	27.200	6,6 150		
L XV 1.6i Bi-Fuel Advance	23.020	8,7 114		
L XV 1.6i Bi-Fuel Executive	26.520	8,7 114		
L XV 2.0i Bi-Fuel Executive Auto	29.820	8,8 150		
L XV 2.0i Bi-Fuel Executive Plus Auto	31.820	8,8 150		
G WRX STI 2.5T	44.290	10,5 300		
D LEGACY 2.0 Diesel Executive S SDN	33.300	5,8 150		
D LEGACY 2.0 Diesel Executive S SW	34.900	5,9 150		
D FORESTER 2.0 TD Executive	36.000	5,7 147		
D FORESTER 2.0 TD Executive Plus	37.500	5,9 147		
D FORESTER 2.0 TD Sport	30.900	5,7 147		
D FORESTER 2.0 TD Sport Plus	33.400	5,7 147		
D FORESTER 2.0 GL DDS 4WD	33.000	6,5 150		
D FORESTER 2.0 CVT Executive Plus	42.000	8,5 240		
D FORESTER 2.0 CVT Executive	27.900	6,5 150		
D FORESTER 2.0 CVT Sport Plus	30.400	6,5 150		
D OUTBACK 2.0 Diesel Executive	35.400	5,9 150		
D OUTBACK 2.0 Diesel Executive CVT	37.400	6,3 150		
L Outback 2.0 Diesel Executive Plus	39.900	5,9 150		
D OUTBACK 2.0 Diesel Executive Plus CVT Lineart	39.000	6,3 150		
D OUTBACK 2.0 Diesel Sport	33.700	5,9 150		
G OUTBACK 2.5i Executive CVT Lineartonic	37.500	7,6 173		
G OUTBACK 2.5i Executive Plus CVT Lineartonic	39.500	7,6 173		
L Outback 2.5i Bi-Fuel Executive CVT Lineartonic	40.120	11,3 173		
L Outback 2.5i Bi-Fuel Executive Plus CVT Lineart	42.120	11,3 173		

**Suzuki**  
Importador: Saigona España S.A. C/Carlos Sanz, 35. 28944 Getafe (Madrid). Teléfono: 913919999. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 80 puntos de asistencia en toda España. Web: [auto.suzuki.es](http://auto.suzuki.es)

G ALTO 1.0 GA (con Aire)	8.737	4,4 68		
G ALTO 1.0 GA (con ESP)	8.837	4,4 68		
G ALTO 1.0 GL	9.637	4,4 68		
G ALTO 1.0 GL (con ESP)	10.157	4,4 68		
G ALTO 1.0 GL (con ESP) AUTO	11.407	5,2 68		
G ALTO 1.0 GL USB	9.747	4,4 68		
G ALTO 1.0 GLX	11.207	4,4 68		
G ALTO 1.0 GLX AUTO	12.457	5,2 68		
G SPLASH 1.2 GLS	11.797	4,7 68		
G SPLASH 1.2 GLS Auto	14.453	5,7 94		
G SWIFT 1.3 DDS GL+ 3p	15.537	4,2 75		
G SWIFT 1.2 GL 3p	11.987	5 94		

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

D GRAND VITARA 1.9 DDIS JX 3P	24.833	6,6 129		
D GRAND VITARA 1.9 DDIS JX-E 3P	26.883	6,7 129		
D GRAND VITARA 1.9 DDIS JX-E 3P	27.383	6,6 129		
G GRAND VITARA 2.4L JX-E CITY SP	26.296	9 168		
G GRAND VITARA 2.4L JX-E CITY SP	26.646	8,8 168		
G GRAND VITARA 2.4L JX-E CITY AUTO SP	27.796	9,7 168		
G GRAND VITARA 2.4L JX-E CITY AUTO SP	28.196	9,6 168		
D GRAND VITARA 1.9 DDIS JX-E CITY SP	30.183	6,8 129		
D GRAND VITARA 1.9 DDIS BLACK & WHITE SP	31.613	6,8 129		
D GRAND VITARA 1.9 DDIS JX SP	28.083	6,8 129		
D SWIFT 1.3 DDS GL+ 5p	16.137	4,2 75		
D SWIFT 1.3 DDS GLX 5p	17.237	4,2 75		
D SWIFT 1.3 DDS GLX SR 5p	17.737	4,2 75		
G SWIFT 1.2 GLX 3p AUTO	12.837	5 95		
G SWIFT 1.2 GLX 3p START/STOP	14.917	5 95		
G SWIFT 1.2 GLX SR 3p	15.117	5 95		
D SWIFT 1.3 DDS GL 5p	16.137	3,9 75		
D SWIFT 1.3 DDS GL+ 5p	16.137	4,2 75		
D SWIFT 1.3 DDS GLX 5p	20.633	6,8 129		
D SWIFT 1.3 DDS GLX SR 5p	17.737	4,2 75		
G SWIFT 1.2 GLX 3p A/A	12.837	5 95		
G SWIFT 1.2 GL 3p	12.937	5 95		
G SWIFT 1.2 GL 3p AUTO	14.843	5,5 94		
G SWIFT 1.2 GL+ 3p	14.347	5 95		
G SWIFT 1.2 GLX 3p	14.367	5 95		
G SWIFT 1.2 GLX 3p AUTO	15.923	5,5 95		
G SWIFT 1.2 GLX 3p START/STOP	14.917	5 95		
G SWIFT 1.2 GLX SR 3p	15.117	5 95		
D SWIFT 1.3 DDS GL 5p	16.137	3,9 75		
D SWIFT 1.3 DDS GL+ 5p	16.137	4,2 75		
D SWIFT 1.3 DDS GLX 5p	20.633	6,8 129		
D SWIFT 1.3 DDS GLX SR 5p	17.737	4,2 75		
G SWIFT 1.2 GLX 3p A/A	12.837	5 95		
G SWIFT 1.2 GL 5p	13.737	5 94		
G SWIFT 1.2 GL 5p	13.437	5 95		
G SWIFT 1.2 GL 5p AUTO	15.243	5,6 94		
G SWIFT 1.2 GL+ 5p	14.047	5 95		
G SWIFT 1.2 GL+ 5p 4X4	16.393	5,6 95		
G SWIFT 1.2 GLX 5p	15.487	5 94		
G SWIFT 1.2 GLX 5p AUTO	17.083	5,6 94		
G SWIFT 1.2 GLX 5p START/STOP	15.537	5 95		
G SWIFT 1.2 GL+ 5p 4X4	16.393	5,6 95		
G SWIFT 1.2 GLX 5p	15.487	5 94		
G SWIFT 1.2 GLX 5p AUTO	17.083	5,6 94		
G SWIFT 1.2 GLX 5p START/STOP	15.537	5 95		
G SWIFT 1.2 GLX SR 5p	16.147	5 94		
G SWIFT 1.2 GLX SR 5p	16.147	5 94		
G SWIFT 1.2 GLX SR 5p 4X4	18.453	5,6 94		
G SWIFT 1.2 TRAKUMI 5p	14.307	5 94		
G SWIFT 1.6 SPORT 3p	17.813	6,4 136		
G SWIFT 1.6 SPORT 3p	18.613	6,4 136		
G SWIFT 1.6 SPORT 5p	18.213	6,4 136		
G KIZASHI 2.4 Sport	29.200	6,6 150		
G KIZASHI 2.4 Sport 4x4 CVT	33.060	8,3 178		
G JIMNY 1.3 LX	16.010	7,1 85		
G JIMNY 1.3 LX MODE 3	17.420	7,1 85		
G JIMNY 1.3 LX	17.430	7,1 85		
G JIMNY 1.3 X-RANGER	14.020	7,1 85		
G JIMNY 1.3 LX	15.320	7,1 85		
G JIMNY 1.3 LX MODE 3	16.720	7,1 85		
G JIMNY 1.3 LX	12.840	7,1 85		
G JIMNY 1.3 X-RANGER	13.120	7,1 85		
D SX4 2.0 GL DDS 2WD	18.480	4,9 135		
D SX4 2.0 GL DDS 2WD Control Crucero	18.683	4,9 135		
D SX4 2.0 GL DDS 4WD	20.433	5,5 135		
D SX4 2.0 GL DDS 4WD Control Crucero	20.633	5,5 135		
D SX4 2.0 GL DDS 4WD CVT	21.733	5,5 135		
D SX4 2.0 GLX TAKUMI DDIS 4WD	22.733	5,5 135		
D SX4 1.6 GL 2WD	15.383	6,2 120		
D SX4 1.6 GL 2WD SAFETY PACK	16.403	6,2 120		
D SX4 1.6 GL 4WD	18.850	6,2 120		
D SX4 1.6 GLX 2WD AUTO	19.483	6,5 120		
D SX4 1.6 GLX TAKUMI 2WD	17.783	6,2 120		
D SX4 S-CROSS 1.6 DDIS GL	21.652	4,4 120		
D SX4 S-CROSS 1.6 DDIS GLX	23.152	4,4 120		
D SX4 S-CROSS 1.6 DDIS GLX-EL 4WD	26.452	4,6 120		
D SX4 S-CROSS 1.6 DDIS GLX-EL 4WD PANORAMA	27.452	4,6 120		
D SX4 S-CROSS 1.6 DDIS GLX-EL 4WD CVT	20.158	5,2 120		
D SX4 S-CROSS 1.6 VVT GLX-EL 4WD	22.558	5,9 120		
D SX4 S-CROSS 1.6 VVT GLX-EL	24.058	5,5 120		
D SX4 S-CROSS 1.6 VVT GLX-EL 4WD	26.458	5,9 120		
D SX4 S-CROSS 1.6 VVT GLX-EL 4WD CVT	28.458	5,7 120		
D SX4 S-CROSS 1.6 VVT GLX-EL 4WD EASS	26.858	5,7 120		
D SX4 S-CROSS 1.6 VVT GLX-EL	20.158	5,2 120		
D SX4 S-CROSS 1.6 VVT GLX-EL 4WD	22.558	5,9 120		
D SX4 S-CROSS 1.6 VVT GLX-EL 4WD EASS	24.058	5,5 120		
D SX4 S-CROSS 1.6 VVT GLX-EL 4WD CVT	26.458	5,7 120		
D SX4 S-CROSS 1.6 VVT GLX-EL 4WD EASS	27.452	4,6 120		
D SX4 S-CROSS 1.6 VVT GLX-EL 4WD CVT	28.458	5,7 120		
D SX4 S-CROSS 1.6 VVT GLX-EL 4WD EASS	26.858	5,7 120		
D SX4 S-CROSS 1.6 VVT GLX-EL CVT	26.058	5,5 120		
D GRAND VITARA 1.9 DDIS JX-E CITY 3P	26.563	6,7 129		
D GRAND VITARA 1.9 DDIS JX-E CITY 3P	28.283	6,7 129		
D GRAND VITARA 1.6 JX CITY 3P	19.883	6,2 106		
D GRAND VITARA 1.6 JX CITY 3P				









## MOTOR DE COMBUSTIÓN ¿ETERNO?

Juan Carlos Masía

Hace tiempo que quería realizaros una consulta. Observo la enorme evolución de los coches y me doy cuenta de que la base fundamental del bloque motor con sus cilindros continúa con el mismo principio, pese a las mejoras introducidas con el paso de los años. Mazda lo intentó con su motor rotativo, pero al parecer no tuvo demasiado éxito. Mi pregunta es: ¿Nadie ha intentado hacer algo diferente partiendo desde cero? ¿Tan bueno es el concepto que no se ha podido mejorar? Muchas gracias

### RESPUESTA

Pues tienes toda la razón, pero estamos seguros de que en los más de cien años que tiene de historia el motor de combustión interna, multitud de ingenieros han probado

con otros sistemas que al final se descartaron ante la solidez del bloque con cilindros al que haces mención.

En sus primeros pasos fueron las electricidades y la gasolina las

fuentes de energía preferidas. Al final triunfó la segunda, hasta evolucionar a los motores actuales. El principio de funcionamiento es el mismo, pero nada tienen que ver aquellos propulsores con las eficaces mecánicas de hoy día. Entre medias se ha experimentado con motores rotativos, siendo el Wankel el más conocido. Aunque la configuración es diferente, con un cilindro ovalado y un pistón en forma de triángulo con los lados curvos que gira en su interior, lo cierto es que también respondía a un concepto con cuatro tiempos. Vibraba poco y ofrecía un gran rendimiento, pero los consumos de aceite se disparaban y la

## FRENADA REGENERATIVA

Entiendo que en un vehículo eléctrico la denominada frenada regenerativa resulte casi imprescindible para recargar las baterías. Sin embargo, no creo que sea tan eficiente en un coche térmico y veo que cada vez se utiliza más. ¿Realmente es eficiente o es más de cara a la galería y el marketing? ¿Cómo funciona exactamente? Gracias.

### RESPUESTA

La verdad es que no resulta tan eficiente la frenada regenerativa en un vehículo eléctrico como en otro como motor de combustión. La prueba es que cuando levantamos el pie del acelerador en un eléctrico la retención es mucho más evidente porque la carga de las baterías es más profunda. Ten en cuenta que son las encargadas de mover el coche. En ambos casos el principio es el mismo. Se trata de aprovechar el calor que se produce al frenar y la energía cinética, y transformarla en electricidad, que pasa a las baterías. Esto no es nada nuevo, porque ya hace décadas que esta tecnología se emplea en los trenes eléctricos; y en la década de los 70 un

combustión no era tan perfecta como la de los cilindros convencionales. Durante todo este tiempo también se ha experimentado con motores de vapor agua o de aire comprimido, pero ten en cuenta que lo que siempre prima es la rentabilidad y el rendimiento. Y un bloque con cilindros convencionales se alimenta de gasolina, diésel, gas natural, gas licuado del petróleo, biocombustibles e, incluso, realizando modificaciones se podría utilizar hasta hidrógeno.

prototipo llamado AMC Amitron utilizaba este método. La eficacia en un auto con motor de combustión es menor, como es lógico.

En los modelos que presumen de frenada regenerativa, al levantar el pie del acelerador o al pisar el pedal del freno con suavidad, el alternador pasa a actuar como generador, cargando la batería que da servicio a todos los sistemas eléctricos del vehículo. De esta manera no es necesario recurrir a hacerlo con el propio motor, reduciendo, por lo tanto, el consumo. Si pisamos el freno con fuerza ya no resulta eficaz, pues son los propios frenos hidráulicos los que ejecutan la acción.

Actualmente atravesamos un periodo que para muchos es de transición. Los motores convencionales de combustión interna siguen ganando por goleada, pero cada vez es más habitual apoyarse en motores eléctricos (versiones híbridas) y todo apunta a que en un futuro no muy lejano la pila de combustible tome el relevo. El automóvil se alimentará de hidrógeno y un complejo proceso químico lo transformará en electricidad. Será el adiós a lo que conocemos hoy en día.



CARTA DE LA SEMANA

Federico Montes

Entiendo que en un vehículo eléctrico la denominada frenada regenerativa resulte casi imprescindible para recargar las baterías. Sin embargo, no creo que sea tan eficiente en un coche térmico y veo que cada vez se utiliza más. ¿Realmente es eficiente o es más de cara a la galería y el marketing? ¿Cómo funciona exactamente? Gracias.

### RESPUESTA

La verdad es que no resulta tan eficiente la frenada regenerativa en un vehículo eléctrico como en otro como motor de combustión. La prueba es que cuando levantamos el pie del acelerador en un eléctrico la retención es mucho más evidente porque la carga de las baterías es más profunda. Ten en cuenta que son las encargadas de mover el coche. En ambos casos el principio es el mismo. Se trata de aprovechar el calor que se produce al frenar y la energía cinética, y transformarla en electricidad, que pasa a las baterías. Esto no es nada nuevo, porque ya hace décadas que esta tecnología se emplea en los trenes eléctricos; y en la década de los 70 un

combustión no era tan perfecta como la de los cilindros convencionales. Durante todo este tiempo también se ha experimentado con motores de vapor agua o de aire comprimido, pero ten en cuenta que lo que siempre prima es la rentabilidad y el rendimiento. Y un bloque con cilindros convencionales se alimenta de gasolina, diésel, gas natural, gas licuado del petróleo, biocombustibles e, incluso, realizando modificaciones se podría utilizar hasta hidrógeno.

prototipo llamado AMC Amitron utilizaba este método. La eficacia en un auto con motor de combustión es menor, como es lógico.

En los modelos que presumen de frenada regenerativa, al levantar el pie del acelerador o al pisar el pedal del freno con suavidad, el alternador pasa a actuar como generador, cargando la batería que da servicio a todos los sistemas eléctricos del vehículo. De esta manera no es necesario recurrir a hacerlo con el propio motor, reduciendo, por lo tanto, el consumo. Si pisamos el freno con fuerza ya no resulta eficaz, pues son los propios frenos hidráulicos los que ejecutan la acción.

Actualmente atravesamos un periodo que para muchos es de transición. Los motores convencionales de combustión interna siguen ganando por goleada, pero cada vez es más habitual apoyarse en motores eléctricos (versiones híbridas) y todo apunta a que en un futuro no muy lejano la pila de combustible tome el relevo. El automóvil se alimentará de hidrógeno y un complejo proceso químico lo transformará en electricidad. Será el adiós a lo que conocemos hoy en día.

## CONSULTAS RÁPIDAS



### ¿CUÁNDO PUEDE EL ESTABLECIMIENTO NEGARSE A REPARAR UN VEHÍCULO GRATUITAMENTE DURANTE LA GARANTÍA?

Existen una serie de supuestos en los que el establecimiento o el servicio de asistencia técnica pueden negarse a efectuar gratuitamente la reparación por entenderse que no está cubierta por la garantía. Esto es posible cuando el vehículo haya sido manipulado o reparado por terceras personas. Tampoco existe obligación de reparación gratuita cuando la avería se produzca como consecuencia de un mal uso por parte del consumidor. Durante los seis primeros meses de la compra, la prueba de que el fallo no es de origen incombente al establecimiento vendedor; sin embargo, a partir de ese momento y durante el tiempo que reste a la garantía de cumplir dos años, incumbe al consumidor la prueba de que el defecto es de origen. Tampoco están obligados a reparar gratuitamente cuando la avería se produzca en los siguientes casos:

- 1.-Por una causa de fuerza mayor.
- 2.-Cuando la avería se haya producido porque el usuario se negó a reparar los nuevos defectos advertidos por el servicio de asistencia técnica con motivo de una reparación previa.

Ahora bien, en este caso la falta de aceptación tiene que hacerse constar en la factura.

### Referencias legales:

Artículos 161 y ss del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias.

## BUENA PREGUNTA

### ¿QUÉ DEBO TENER EN CUENTA EN LA COMPRA DE UN AUTOMÓVIL?

Recuerde que a la hora de adquirir un vehículo, sus derechos básicos como consumidor son los siguientes:

El derecho a la adecuada información comercial. En caso de duda los comerciales del establecimiento deberán facilitar toda la información que precisen antes de la toma de decisión de comprar un producto.

El derecho a la salud y seguridad en los productos, de modo que los productos adquiridos deben haber pasado los correspondientes controles de calidad. Tratándose de productos de terceros países (por ejemplo, Asia) está prohibida su importación a la Unión Europea si no cumplen la normativa de seguridad y no pasen los correspondientes controles de calidad.

El derecho a la adecuada prestación de la garantía, tratándose de vehículos comprados que no sean conformes a lo solicitado por el comprador: por ejemplo, artículos defectuosos. Esa garantía tiene una duración de dos años contados desde la fecha que consta en la factura de compra, y supone el derecho del consumidor a exigir al vendedor la reparación o la sustitución a elección del establecimiento, o no siendo posible, la rebaja en el precio o la resolución del contrato; todo ello de acuerdo a los requisitos dispuestos en la normativa.

### CUANDO EL CONSUMIDOR COMPRA UN PRODUCTO, ¿QUÉ CUBRE LA GARANTÍA?

Durante la garantía el comprador de un producto tiene derecho a la reparación gratuita de los defectos de origen o de aquellas faltas de conformidad con el producto.

Esa reparación gratuita incluye las piezas, mano de obra y gastos de desplazamiento.

El titular de la garantía tiene derecho a optar por esa reparación o bien a pedir la sustitución por otro producto idéntico, de las mismas características. La elección final, sin embargo, recae en el establecimiento que podrá decidir entre lo que le resulte menos perjudicial desde

El derecho a la indemnización por los daños y perjuicios sufridos en caso de adquirir un producto defectuoso, cuando el consumidor hubiera tomado todo el cuidado en su utilización.

Además debe saber que en caso de compras realizadas a distancia, vía telefónica, a través de Internet, por teletienda... tiene derecho a desistir de la compra dentro de los siete días hábiles siguientes a haber recibido el producto en su domicilio, procediendo a su devolución y recuperando su dinero, sin que deba asumir ningún tipo de gasto ni por la devolución ni por el uso (adecuado).

Si realiza la compra financiada a través de un crédito al consumo, en caso de que se resolviera el contrato de compraventa, debe quedar resuelto el contrato de crédito celebrado con la financiera.



un punto de vista económico y siempre que con ello el cliente quede satisfecho en sus derechos.

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

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

### Referencias legales:

Artículo 119-122 del Real Decreto 1/2007, Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras Leyes Complementarias

▶ 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 al: 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.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### RENAULT 18 CON TRACCIÓN TOTAL

Pedro Suárez

Pues sí que hubo una variante 4x4 del popular Renault 18. Se presentó en 1986 con la filial que la marca francesa tenía en Argentina, país donde nació e incluso se atrevió a participar en el Rally París-Dakar, sin demasiada fortuna, por cierto. Esta versión con tracción total utilizaba la plataforma de la carrocería familiar y contaba

con una palanca en el interior que conectaba la tracción al eje trasero. Debía hacerse en línea recta y el sistema no contaba con ningún tipo de diferencial central, pero resultaba muy efectivo.

### ¿CHEVROLET CORSA?

Alfonso Rueda

Pues por mucho que te extrañe y no hayas encontrado nada al respecto, mucho nos tememos que sí que existió un Chevrolet

Corsa. Ten en cuenta que tanto esa marca como Opel se encuadran dentro de un gigante denominado General Motors y las políticas de empresa y la globalización trae consigo estas cosas. El modelo se construía en Brasil y Argentina y se destinaba al mercado sudamericano. Disponible en tres y cinco puertas, así como en sedán, se atrevieron incluso con una variante Wagon que se lanzó en 1997 y que ofrecía un maletero con 400 litros.

ENVÍA TUS DUDAS A [cartasaldirector@motor16.com](mailto: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.

CONTRATE HOY MISMO LEGALITAS PROTECCIÓN AL CONDUCTOR

902 090 351



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

LEGALITAS



**TURBODIÉSEL FRENTE A FRENTE FIAT TIPO FRENTE A VW GOLF**



Rallye y también en plan SUV con el nombre de Syncro, el Audi 200 Quattro en versión 20V –anticipando al Audi V 8, que no llegaría nuestro mercado hasta octubre– y el coche ‘para pilotos de F-1’ que era el musculoso Opel Omega Lotus con sus 360 CV de potencia y 290 km/h de velocidad máxima.

Motor 16, en un momento en el cual el ABS cumplía sus primeros 10 años en activo desde que Mercedes lo ofreciera en su serie S, presentaba un estudio sobre los 7 tipos de ABS en el mercado, cuando lo disfrutaban el 10 por ciento de los coches que se vendían en Europa. La conclusión del estudio era una gran ventaja en seguridad, que no bastaba para evitar los errores de un conductor deficiente. Otra conclusión era la demostración de la superioridad de los ABS de Bosch y la excelencia del ofrecido por Honda.

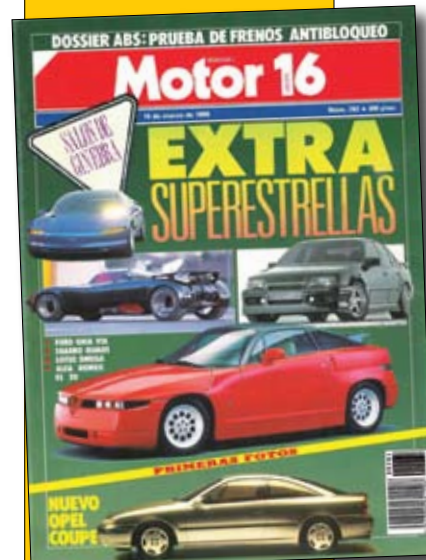
El coche probado era el Daihatsu Rocky TD 3.467.750 pesetas y 90 CV). Este TT para el ocio, que ofrecía soluciones clásicas para ello, destacaba por su comportamiento, por su acabado y equipo, así como por el rendimiento de su motor, siendo sus defectos su escasa protección de los bajos, su escasa autonomía de marcha en todo terreno y su pobre red de asistencia.

La prueba comparativa enfrentaba a ‘un turbo del norte y a un turbo del sur’. Es decir al referente, el Volkswagen Golf GTD (2.2286.195 pesetas y 70 CV), y al aspirante, al amplio y poco estético Fiat Tipo TD (2.075.698 pesetas y 92 CV). Al final todo se reducía a saber si interesaba más la modernidad, un 10 % más barata, del Tipo o la imagen

Nº 282

18 MARZO 1989

La portada



Las estrellas del Salón de Ginebra protagonizaban una portada donde también estaba el Opel Calibra y la prueba de frenos ABS.

# Llega el Opel Calibra

La marca alemana mostraba su nuevo coupé, sucesor del Manta, un coche con una estética muy especial que iba a ser uno de sus principales argumentos para convertirse en uno de los modelos más recordados de Opel. El Calibra debutaba en Motor16.

Ramón Roca Maseda | Fundación Cultural RACE

Era noticia la llegada a nuestro mercado del primero de los Volkswagen Corrado, la versión 16V, que iniciaba así la sustitución de los Golf vestidos de deportivos que venían siendo los Volkswagen Scirocco de la serie II, sucesores de los primitivos Scirocco, presentados en marzo

de 1974, dos meses antes que el Golf.

El Salón de Ginebra era ‘euforia sobre ruedas’, y lo era gracias a novedades como el macizo Alfa Romeo ES 30, el anticipo de Hyundai Veloster que fue el Ford Fiesta Urban con sus 3 puertas laterales, el Golf declinado en versión

del Golf. En otras palabras, el Golf destacaba por su bajo consumo (7,2 litros cada 100 km a 120 km/h), su agilidad y su autonomía de marca, mientras que el Tipo lo hacía por sus prestaciones, su confort de suspensión y también por su autonomía. El Golf era duro de suspensión, tenía un cambio de tacto gomoso y era caro de precio. El Tipo resultaba ruidoso al ralentí, sus mandos parecían complicados y su aireación escasa. Hoy, 25 años después, quien lea esto sabe qué fue de cada uno de ellos.

En lo deportivo cabe recordar el triunfo del BMW M3 de Bassas y Rodríguez en el Rallye de Sierra Morena.

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

# ¡Haz que su comunión sea diferente!

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



**INFORMACIÓN Y RESERVAS: 902 535 545**

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

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



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





Modularidad total con sistema Varioflex >



Seguridad total con hasta 7 airbags >



< Volante multifunción con Bluetooth



< Radio CD con pantalla táctil



Llantas de aleación de 17"



## NUEVO ŠKODA YETI OUTDOOR EDITION

TSI por 14.650 €\*

TDI por 17.400 €\*\*



\*El precio anunciado corresponde al modelo ŠKODA Yeti Outdoor Edition 1.2 TSI 105 CV - 77 KW y no a la imagen publicitada. PVP recomendado para Península y Baleares. Transporte, impuestos, descuento promocional e importe del descuento del Plan Pive incluidos y una parte del mismo está vinculado a la financiación del vehículo. \*\*El precio anunciado corresponde al modelo ŠKODA Yeti Outdoor Edition 2.0 TDI 110 CV - 81 KW y no a la imagen publicitada. PVP recomendado para Península y Baleares. Transporte, impuestos, descuento promocional incluidos y una parte del mismo está vinculado a la financiación del vehículo. Oferta de financiación válida hasta 31/03/2014 para clientes particulares y autónomos que financien a través de Volkswagen Finance SA EFC un capital mínimo de 8.000 € y una duración y permanencia mínima de la financiación de 36 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras y ya incluida en el precio final mostrado.

Consumo combinado de gama Yeti: [4,6-8,0] l/100 km. Emisiones de CO<sub>2</sub> de la gama Yeti: [119-189] g/km.