

1,30 € Sale los martes

# Motor16.com

DEPORTE: PREVIO  
GRAN PREMIO DE  
FÓRMULA 1  
DE SINGAPUR



**Toyota Auris: Una gama muy completa**



Nº 1.609  
Del 16 al 22 de septiembre  
de 2014

## Probamos las cinco novedades más divertidas

A fondo

### Ford Ecosport 1.0 Ecoboost 125 CV



Al volante

### Audi TT

### VW Golf GTE

Al volante

### Jeep Renegade

Al volante

### Opel Adam Rocks

Al volante



### MERCEDES AMG GT

Hasta 510 CV

### A por el Porsche 911

Lo último



# RENAULT CAPTUR CAPTURA LA VIDA



## R-LINK: PANTALLA TÁCTIL CON NAVEGADOR E INTERNET

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

f Renault España YouTube Renault ESP



- 100% PERSONALIZABLE
- MOTORES ENERGY STOP&START
- R-LINK: PANTALLA TÁCTIL CON NAVEGADOR E INTERNET

Gama Renault Captur: consumo mixto (l/100km) desde 3,6 hasta 5,4. Emisión CO<sub>2</sub> (g/km) desde 95 hasta 125. Equipamientos según versiones.

Renault recomienda **elf**



barcelona  
world race

entre nosotros



Ángel  
Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com

## Tocata y fuga

El caso de Esperanza Aguirre muestra la capacidad de la ex presidenta de Madrid de salir airosa de casi todo.

Desde que conozco a Esperanza Aguirre (años 80, tertulia radiofónica El Braseró), soy consciente de su facilidad para salir airosa de cualquier situación comprometida. Digo esto a raíz del reciente varapalo que ha recibido de la Sección Sexta de la Audiencia Provincial de Madrid al considerar que la presidenta del PP madrileño actuó de manera «tenaz, contumaz, rebelde, decidida y terminante», al fugarse de los agentes que la multaban el pasado abril por aparcar su coche en pleno carril bus de la Gran Vía de la capital. El Tribunal, además, ve indicios de un delito de resistencia a la autoridad, penado entre seis meses y un año de cárcel, según el artículo 556 del Código Penal. Lo cierto es que esta peripecia, propia de un sainete urbano cómico-político-policia, que bien podríamos titular 'tocata y fuga', puede ser muy ilustrativa para los conductores normales. Por ejemplo, a mí no se me ocurre perder la paciencia con la policía y largarme. ¿Se imaginan dónde pasaríamos la noche usted y yo, si nos damos a la fuga, derribamos la moto del agente, que está en medio y hacemos caso omiso de las patrullas que nos persiguen y ordenan detenernos?

La verdad es que me produce cierta envidia no poder largarme cuando me para uno de esos policías que Aguirre califica de prepotentes. Por el contrario, seguro que a mí, como a todo hijo de vecino, me someterían, como es preceptivo, a la prueba de alcoholemia, mientras pongo cara de no haber roto nunca un plato. Justo lo contrario de lo que hizo mi admirada Esperanza Aguirre, que tras la bronca y largarse, tomó la decisión, guiada por su temperamento de hierro, de hacer una gira mediática para contar su versión. Según ella se trataba de unos agentes «mentirosos, prepotentes y machistas», que habían maltratado a una «sexagenaria» que no tuvo más remedio que marcharse. Edad y sexo, no me digan que no es una hábil maniobra de alguien que quiere elevar al cubo la sensación de indefensión. De ahí que esté casi seguro, dejando como ella dice su futuro político a la Divina Providencia, que logre salir airosa una vez más del charco en el que se ha metido. En su mensaje en Twitter, además de cuestionar al juez, dice que en el auto no se habla de delito y que está encantada de declarar como una ciudadana más. Llegado a este punto y conocidos por publicados todos los hechos, si consigue una sentencia de trámite, será un ejemplo para todos, que también somos ciudadanos.

carta de la semana

## ¿QUÉ PASA AHORA CON ALONSO?

A los que nos gusta la Fórmula 1, evidentemente Ferrari es uno de nuestros iconos. Pero lamentablemente la Scuderia ya no es lo que era y nos da rabia, como aficionados al automovilismo y como seguidores de Fernando Alonso, que el piloto español acabe deambulando por las pistas y malgastando su talento en un equipo del que será muy difícil sacar algo positivo. Por eso, cuando esta semana han coincidido en el tiempo –curiosas casualidades– el fallecimiento de Emilio Botín y la marcha de Montezemolo, algunos se han apresurado a ver en ello una especie de aviso para el español. ¿Será el momento de irse de Ferrari y volver a pelear, de verdad por el título en otro equipo?

Yo no lo sé, pero lo que sí tengo claro es que me gustaría ver de nuevo al asturiano luchar por el campeonato con pilotos que sinceramente creo que son inferiores

a él. Simplemente han tenido la suerte de caer en escuderías más 'vivas' o no se dejaron embelesar, en su momento, por un equipo que lo ha sido todo en la historia de la Fórmula 1. Pero si siguen así, cada vez serán más historia... Y menos futuro.

Javier Bernardo, Madrid



no te lo pierdas

## UN POCO DE TODO

El coctel de esta semana tiene de todos los ingredientes para que los amantes del automóvil estén de enhorabuena. Con el Salón de París, como horizonte más cercano, la actividad de los fabricantes es frenética. Y eso se refleja en la gran cantidad de presentaciones y estrenos que vivimos estos días. Así, por nuestras manos, han pasado esta semana coches de todo tipo: desde coupés como el nuevo Audi TT a pequeños todocamino como el Opel Adam Rocks o el Jeep Renegade. Eso sin olvidar al híbrido enchufable de la familia del Volkswagen Golf, el GTE, que mezcla prestaciones, consumo y eficiencia gracias a su tecnología eléctrica. Y aún hay más novedades que no hemos podido probar: Honda HR-V, Opel Karl, Mercedes AMG GT... Lo dicho, un coctel con un poco de todo para saborearlo despacio.



Síguenos  
en...



@motor16  
/Motor16

Motor16.tv  
Motor16



QUÉ PASA

6

BMW SERIE 2 CABRIO

Grandes cambios  
En el paso del Serie 1 Cabrio al Serie 2 Cabrio cambia el nombre... y todo lo demás. Porque estamos ante un modelo completamente nuevo. Se presenta en el Salón de París

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

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

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

8

NISSAN

Quiere ser la marca asiática líder en Europa

La estrategia de Nissan en Europa pasa por situarse como la primera marca asiática en el ranking de ventas. Actualmente ocupa la segunda posición tras Toyota, pero con los productos recién lanzados (Qashqai, X-Trail y Pulsar) pretende desbancar del liderazgo a su rival japonesa.

9

RENAULT-BOLLORÉ

Apuesta eléctrica

Renault se ha asociado con Bolloré, especialista francés del negocio del coche compartido y uno de los principales fabricantes de baterías y vehículos eléctricos del mundo, para avanzar en la movilidad Cero Emisiones.

CUATRO RUEDAS

18

AUDI TT

Deportivo para diario

El Audi TT se ha convertido en todo un icono desde su lanzamiento en 1998 y esta tercera generación no hará más que incrementar su reputación. Un coupé, pero con eficientes motores y un tren de rodaje que animará a utilizarlo todos los días.

20

JEEP RENEGADE

Con alma de TT

El Jeep Renegade llega al mercado en octubre con características que lo sitúan como el más todoterreno de los



EN PORTADA

10

FORD ECOSPORT 1.0

Un tipo duro

Mientras que sus rivales

apuestan por un diseño

modernista, el Ford

EcoSport se pone el traje

de 'tipo duro', con un aire

robusto que intimida al

más pintado. Este crossover

urbano es amplio, funcional

y viene equipado

'hasta los dientes.

todocamino pequeños. Todo la esencia de Jeep, pero en frasco pequeño.

22

OPEL ADAM ROCKS

Pequeño explorador

Más 'músculo', una mayor altura libre al suelo y un techo de lona eléctrico marcan la personalidad del Adam Rocks, la versión más aventurera y exclusiva de la gama, que llegará el próximo mes de noviembre.

24

VW GOLF GTE

El GTI del futuro

Habrá que esperar hasta febrero para ver por España el Golf GTE, una impresionante versión híbrida enchufable que anda casi como un GTI gracias a sus 204 CV y puede circular sin contaminar durante 50 kilómetros.

28

TOYOTA AURIS

Gama para todo y para todos

Gasolina, diésel o híbrido, de 90 a 136 caballos, con cambio manual y automático y cuatro acabados configuran una oferta diseñada para que nadie se pueda resistir a disfrutar de un Auris, el modelo estrella de Toyota, que se puede conseguir desde 14.601 euros.

+INTERESANTE

34

BRIDGESTONE EN LA BMW DRIVING EXPERIENCE

La mejor prueba

La BMW Driving Experience

CUATRO RUEDAS

26

MERCEDES AMG GT

Un rival para el 911

Con el GT, Mercedes apunta a la línea de flotación del Porsche 911 a sabiendas que los mitos suelen ser intocables. Pero la marca de la estrella le ha puesto mucho empeño. El AMG-GT se empieza a vender el 6 de octubre con precios aún desconocidos que podrían arrancar en los 130.000 euros. Su aspecto es imponente.



imparte cursos y experiencias de conducción por toda Europa. Y un año más cuenta con la experiencia de Bridgestone, el mayor fabricante de neumáticos del mundo.

DE CARRERAS

38

A TODO GAS

Las noticias del deporte del motor

40

FÓRMULA 1

Previo G. P. de Singapur

La Fórmula 1 llega a Singapur con la pugna entre Hamilton y Rosberg en todo lo alto. Y también con la revolución en la escudería Ferrari, en la que ya no estará Montezemolo. Tras el fiasco de Italia, el equipo rojo debe empezar a recomponerse.

SABER COMPRAR Y VENDER

43

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

De principio a fin

Qué pasa	6
De buena fuente	8
En portada	10
Cuatro ruedas	18
La semana	32
+ Interesante	34
A la última	36
De carreras	40
Queremos saber	62
El retrovisor	64

Busca tu marca

AUDI	18
BMW	6
FORD	10
HONDA	6
JEEP	20
MERCEDES	26
NISSAN	8
RENAULT	9
TOYOTA	28
VOLKSWAGEN	24

66

EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 44

**EL DENZA YA SE VENDE**

La 'joint venture' formada por la germana Daimler y la china BYD ha iniciado la comercialización en China del Denza, un coche de motor eléctrico con 300 kilómetros de autonomía. Su precio, al cambio, es de 45.700 euros, pero recibe ayudas de 14.900 euros.



**NUEVO MOTOR DE GASOLINA PARA EL Q50**

Infiniti aumenta la gama de su berlina Q50 con la llegada de un motor 2.0 Turbo, con inyección directa, que rinde 211 CV a 5.500 rpm y tiene un par máximo de 35,7 mkg entre 1.250 y 3.500 rpm. Acelera de 0 a 100 km/h en 7,2 segundos y gasta 6,3 l/100 km, o 6,5 en la versión Sport.



**AVANCE DEL SSANGYONG X100**

El día 2 de octubre, la coreana SsangYong exhibirá en el Salón de París dos 'concept cars' con un diseño muy cercano al del futuro modelo X100, un SUV del segmento B que luchará frente a Nissan Juke y compañía. Se trata del XIV Air –junto a estas líneas, a la izquierda– y el XIV Adventure –a la derecha–, que comparten carrocería

pero integran diferentes estilos de personalización. El X100, de 4.195 milímetros de longitud y 2.600 de distancia entre ejes, llegará a las tiendas en 2015 con dos motores inéditos que cumplirán la norma Euro 6: un 1.6 diésel y un 1.6 de gasolina.



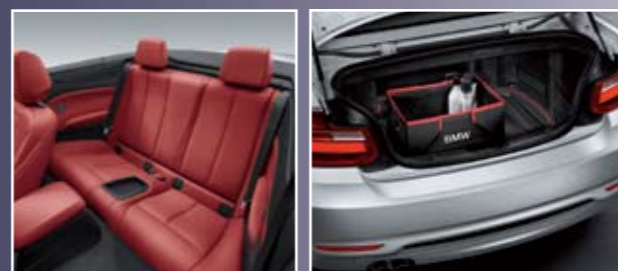
La versión M235i Cabrio rinde 326 CV

**BMW Serie 2 Cabrio:**  
concentrado de mejoras

En el paso del Serie 1 Cabrio al Serie 2 Cabrio cambia el nombre... y todo lo demás. Porque estamos ante un modelo completamente nuevo, como demuestran las nuevas dimensiones: 4.432 milímetros de largo –72 de incremento–, 1.774 de ancho –son 26 más–, distancia entre ejes de 2.690 milímetros –30 más– y vías ensanchadas 41 milímetros delante y 43 detrás. De paso, el maletero aumenta a 335

litros con el techo puesto –son 30 más que antes– y a 280 si guardamos la capota –20 más–, mientras que la boca de carga para el equipaje se ensancha 35 milímetros. El Serie 2 Cabrio, a la venta desde febrero de 2015 y que vivirá su estreno oficial en París, tiene tracción trasera y estará disponible con las líneas de equipamiento Advantage, Luxury Line, Sport Line y M Sport, y su ca-

potita textil, con forro aislante adicional, se ofrecerá en tres colores: negra, antracita con resplandor plateado y marrón con resplandor plateado. En cuanto a motores, la gama inicial incluirá tres de gasolina –220i Cabrio de 184 CV, 228i Cabrio de 245 CV y M235i de 326 CV– y una mecánica diésel: el 220d de 190 CV, con gasto de 4,4 l/100 km, o 4,1 si equipa caja Steptronic de 8 marchas en vez de la manual de 6.



▲ En comparación con el Serie 1 Cabrio la rigidez torsional crece un 20 por ciento. Y el maletero también aumenta: a 335 litros con el techo puesto y a 280 si plegamos la capota textil.



▼▲ La capota se abre o se cierra eléctricamente en 20 segundos, hasta una velocidad de 50 km/h.

Si quieres saber más del BMW Serie 2 Cabrio entra en... [www.m16.in/408](http://www.m16.in/408)

**PARA PENSAR**

722

caballos rinde el MTM RS 6 R, una preparación a partir del familiar de Audi

Acelera de 0 a 100 km/h en 3,38 segundos e incrementa la velocidad máxima a 325 km/h. MTM también prepara el VW Polo R WRC, que pasa a rendir 330 CV: 262 km/h de punta y paso de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos.

**EL PUNTAZO**



Como en el resto de la gama A6, la imagen del RS 6 Avant también se refresca. Pero su mecánica no varía: un V8 4.0 TFSI de 560 CV con el que alcanza 100 km/h en 3,9 segundos.

**Con asientos traseros Magic Seats**  
Primeras imágenes del nuevo Honda HR-V

Honda recupera la denominación HR-V –siglas nacidas de 'Hi-rider Revolutionary Vehicle'– para bautizar a su nuevo modelo SUV de tamaño compacto, que en Japón ya se comercializa desde hace meses como Vezel. El modelo destinado a Europa, que aún veremos como HR-V Prototype, será presentado en el Salón de París y mostrará ya todos sus rasgos definitivos, entre los que destaca su perfil coupé, con el que la marca japonesa quiere insuflar deportividad a un vehículo que destacará también por

su funcionalidad. Un ejemplo: al llevar el depósito de combustible en el centro del vehículo, bajo las plazas delanteras, puede montar los asientos traseros Magic Seats, presentes también en los Honda Jazz y Civic, y que permiten su plegado total para crear una zona de carga plana o un espacio diáfano de gran altura entre el piso de la segunda fila y el techo. Honda no avanza nada más sobre su nuevo HR-V, aunque se sabe que estrenará el motor 1.5 VTEC Turbo de gasolina, con cuatro cilindros e inyección directa.



◀ El primer HR-V apareció en 1998. Poco después se lanzaría el de cinco puertas.

► El nuevo SUV compacto de Honda ya se vende en Japón como Vezel. Pero en Europa se llamará HR-V.



**También llega un nuevo 2.0 diésel**  
El sucesor del Opel Agila se llamará Karl

En breve, Opel completará la renovación de su gama de modelos pequeños, pues al exclusivo Adam –de 3,70 metros– y al nuevo Corsa recientemente desvelado –unos cuatro

metros de longitud, a falta de datos más exactos– se sumará a partir del Salón de París el Karl, utilitario de cinco puertas y cinco plazas, 3,68 metros de largo y carrocería alta de



▲ Entre lo poco que sabemos por ahora del nuevo utilitario de cinco puertas de Opel destaca su perfil y su nombre.

estilo monovolumen que sustituye al Agila. La denominación Karl rinde homenaje a uno de los hijos de Adam Opel, pues fue él, junto a sus hermanos Wilhelm y Friedrich, quien decidió convertir en fábrica de coches la empresa de bicicletas de su padre.

Asimismo, Opel ha presentado un nuevo motor diésel 2.0 CDTI, con 170 CV a 3.750 rpm y 40,8 mkg entre 1.750 y 2.500 vueltas, destinado inicialmente a Insignia y Zafira Tourer. Dotado de catalizador SCR, cumple la norma Euro 6 y reduce el consumo de gasóleo y las emisiones de CO<sub>2</sub>, óxidos nitrosos y otros gases. Además, también disminuyen la sonoridad y las vibraciones.



► El nuevo motor 2.0 CDTI, con 170 CV y catalizador SCR a base de aditivo AdBlue, debutará en el Insignia y el Zafira Tourer.

► Concepto Nissan Resonance, anticipo de la tercera generación Nissan Murano, que se lanzará en 2015.



Con la rentabilidad como prioridad número 1

## Nissan, hacia el liderazgo asiático en Europa

La estrategia de Nissan en Europa pasa por situarse como la primera marca asiática en el ranking de ventas. Actualmente ocupa la segunda posición tras Toyota, pero los productos recién lanzados (Qashqai, X-Trail y Pulsar), a los que pronto se añadirán las nuevas generaciones de Murano y Navara, representan el brazo de palanca necesario para intentar desbancar del liderazgo a su rival japonesa.

«Nuestras ventas en Europa están creciendo, y estamos ya muy cerca de Toyota. Pero la prioridad número 1 es la rentabilidad», afirmaba hace dos semanas Guillaume Cartier, vicepresidente de Ven-

tas y Marketing de Nissan en Europa. Precisamente la rentabilidad es el caballo de batalla del presidente de Nissan, Carlos Ghosn, que trabaja a fondo para incrementar la: un 8 por ciento de margen operacional se ha fijado como objetivo para 2016, año en el que espera lograr también una cuota de mercado mundial del 8 por ciento, de ahí el nombre del plan estratégico presentado en 2011, Nissan Power 88.

«Nissan basa su estrategia en un crecimiento consistente, sobre seguro, de ahí una previsión anual de ventas del nuevo Pulsar de 64.000 unidades al año», dice Cartier. La llegada del nuevo compacto supon-

drá un paso más en la estrategia de ocupar todos los subsegmentos del mercado, y esa previsión bien podría aumentar en función de la demanda. Lo cierto es que Nissan cubre el Segmento C con propuestas de modelos específicos para Europa (Pulsar), Rusia (Sentra), EE UU (Versa), Asia (Tiida/Sylphy), etc. Incluso se piensa en alguna otra posible carrocería sobre base Qashqai para el Segmento C-SUV.

Pasos seguros quieren darse también en la categoría de las 'Cero Emisiones'. Después de unas evaluaciones de mercado equivocadas, la realidad actual del coche eléctrico le sitúa ante un crecimiento razonable. En

cualquier caso es una de las banderas de imagen de la marca. El Leaf es el eléctrico más vendido del mundo, con 47.716 unidades en 2013 (más 77 por ciento frente a 2012), mientras que en EE UU sus ventas han crecido un 34 por ciento durante los 8 primeros meses de 2014. «Nuestra estrategia para la movilidad eléctrica es ofrecer productos satisfactorios y asequibles al cliente», afirma cauteloso Guillaume Cartier. El resto depende del desarrollo de las infraestructuras y del tratamiento fiscal que reciban. Pero nadie duda de que su demanda crecerá.

Según el vicepresidente de Ventas y Mar-

keting, «también se ofrecerá pronto algún modelo híbrido en Europa» (¿Murano?) De hecho, Nissan ya tiene ampliamente desarrollada dicha tecnología a diversos niveles, y en Rusia, por ejemplo, está disponible el Pathfinder híbrido.

Lo que no se ha planificado aún para nuestros mercados es un modelo popular en el entorno inferior a los 6.000 euros, como sí se está haciendo en otras regiones (India, Indonesia, Rusia y Sudáfrica) con los Datsun que utilizan la plataforma CMF-A. A nuestro entender, viendo el éxito de la gama Entry en el seno de la Alianza Renault Nissan, todo es cuestión de tiempo.

La gama alta, sin embargo, pronto tendrá un moderno representante de Nissan cuando se lance la tercera generación Murano, prevista para 2015, cuyo diseño estará inspirado en el concepto Resonance.

▼ Perspectiva del volumen que representarán los principales segmentos en la totalidad del mercado europeo

### Objetivo mundial: 5,65 millones de vehículos

El crecimiento de Nissan a nivel mundial es una constante, y de hecho fabrica más automóviles que su principal accionista Renault, poseedora de una participación del 43,4 por ciento. Si durante el año fiscal 2013 vendió 5,2 millones de vehículos, para el

año fiscal 2014 (que finalizará el próximo 31 de marzo) el objetivo es de 5,65 millones, lo que debería representar una cuota de mercado del 6,5 por ciento. Aún queda camino, pues, para llegar al 8 por ciento suscrito en el Plan Power 88.

### TENDENCIA DEL MERCADO

El Segmento C es el de mayor volumen en Europa

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
COMERCIALES LIGEROS	1,8	1,7	1,7	1,7	1,8	1,8
OTROS	3	3	3,3	3,3	3,1	3,1
TOTAL C	4,8	4,5	4,5	4,7	4,7	4,9
TOTAL B	4	4,1	4,1	4,1	4,5	4,5
TOTAL A	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3

Millones de unidades



### SE DICE...

Todos los fabricantes trabajan en el desarrollo de baterías de nueva generación

### ...SE PODRÍA DECIR

Una de las primeras marcas de automóviles en disponer de esas baterías de nueva generación y superior autonomía podría ser Renault. Fabricante en la actualidad de los modelos Twizy, Zoe, Fluence y Kangoo ZE, Renault sigue investigando con todos sus recursos el desarrollo de la movilidad Cero Emisiones. Así, ya en 2017 podrían estar disponibles esas baterías, previstas para Twizy y Zoe, y desarrolladas por la coreana LG Chem, actual proveedora de Renault. Renault y el Comisariado de la Energía Atómica (CEA) de Francia también han trabajado conjuntamente en el desarrollo de dicha tecnología.



La experiencia Cero Emisiones de Renault se pone al servicio de Bolloré, y el Twizy formará parte de la flota Autolib de automóviles eléctricos de libre servicio de París.

### Renault sube la apuesta Cero Emisiones

## Alpine fabricará el Bolloré eléctrico

Bolloré, especialista francés del negocio del coche compartido y uno de los principales fabricantes de baterías y vehículos eléctricos del mundo, se ha asociado con Renault en el marco del desarrollo de la movilidad Cero Emisiones.

Actualmente, el Bolloré Bluecar eléctrico es uno de los coches de libre servicio que más se ven en las ciudades de París, Burdeos o Lyon, a veces aparcado a la espera de un conductor abonado, a veces moviéndose con soltura en el tráfico urbano. Es el vehículo estrella del programa de coche compartido Autolib, que Bolloré inauguró en París y que a partir de ahora iniciará una nueva etapa de expansión con Renault como socio.

-De Pininfarina a Alpine. Fabricados hasta finales de 2016 por Pininfarina en Italia, los Bolloré del futu-

ro saldrán asimismo de la histórica fábrica Alpine de Dieppe a partir del segundo semestre de 2015. La primera fase del acuerdo con Renault prevé el montaje del actual modelo Bluecar en la planta normanda, donde se hacen los actuales Clio RS y se harán las futuras berlinettas Alpine en 2016. Allí se construirá un nuevo taller de montaje, específicamente adaptado al producto Bolloré.

-Triplaza diseñado por Renault. La cooperación entre los dos grupos prevé asimismo un nuevo modelo Bolloré de 3 plazas (el Bluecar tiene 4), que

será concebido, desarrollado e industrializado por Renault. Con este modelo, Bolloré dará un paso adelante en su trayectoria en la industria del automóvil. No se precisa cuándo será, pero el mercado del coche eléctrico habrá madurado entonces. El futuro triplaza utilizará una batería Bolloré de litio metal polímero (LMP), de 20 kW/h de capacidad, que le proporcionará 200 km de autonomía (22 kW/h la del Renault Zoe); la vida útil de la batería es de 400.000 km. El actual Bolloré Bluecar se vende al público a un precio de 12.000 euros, más 80 euros de alquiler mensual de su batería de 27 kW/h, que le proporciona una autonomía de hasta 250 km en uso urbano.

-Compartir negocio. La otra cara de la moneda de

### Bolloré Bluecar: 12 millones de km recorridos

El Bolloré Bluecar es actualmente el segundo coche eléctrico más matriculado en Francia, después del Renault Zoe y por delante de los modelos de Nissan, BMW, smart, Volkswagen, etc; desde diciembre de 2011, los Bluecar del servicio de coche compartido han recorrido 12 millones de

km. El Grupo Bolloré es una de las 500 empresas más grandes del mundo. Durante 2013, su volumen de negocio fue de 10.848 millones de euros, correspondiendo la mitad a su división de Transporte y Logística. Hace unos meses, Bolloré anunció su voluntad de fabricar tranvías.

Alberto Mallo  
amallo@motor16.com



esta asociación es la entrada de Renault en una de las especialidades de Bolloré, el negocio del coche compartido, no sólo en Francia sino en Europa. Ambas compañías han creado una empresa, participada al 70 por ciento por Bolloré y al 30 por ciento por Renault. Como primera medida, el Renault Twizy estará disponible en las redes de coche compartido Autolib de París, Bluecab de Bur-



▲rá en 2015.drgf sfgs gfsf sfgs gfsdfg sgfs fgsgs sfgs sfgsfgsfgsdfg gsdgfd sfgsfgs sfgsfgs sfgs.

deos y Bluely de Lyon; más adelante llegará también el Renault Zoe, hasta alcanzar entre ambos el 30 por ciento de la flota de la nueva empresa, cuyo objetivo es montar un servicio similar en Londres con 2.500 automóviles, los mismos que funcionan en París y que han sido utilizados por 60.000 abonados.

### MINI ELÉCTRICO

EE UU, Gran Bretaña, Alemania y China son por este orden los principales mercados de Mini, que debe tener muy próxima la decisión de producir una versión eléctrica, según se desprende de unas declaraciones de su máximo directivo Peter Schwarzenbauer.

### CADILLAC V2V EN 2016

Cadillac ofrecerá la tecnología V2V de comunicación entre vehículos ya en su modelo CTS 2017, que se venderá a mediados de 2016. Ese mismo año introducirá la conducción semi-autónoma automatizada, denominada 'Super Cruise', para desplazamientos en atascos, etc.

# Un tipo duro

Mientras que sus rivales apuestan por un diseño modernista e infinitas opciones de personalización, el Ford EcoSport se pone el traje de 'tipo duro', con un aire robusto que intimida al más pintado. Este crossover urbano es amplio, funcional y viene equipado 'hasta los dientes', incluyendo el motor 1.0 EcoBoost de 125 CV, galardonado por tercer año consecutivo como el mejor propulsor del mundo.

J. Garnacho || jgarnacho@motor16.com  
Fotografías || Bryan Jiménez

Ford está inmersa en su estrategia 'One Ford', por lo que sus futuros productos serán globales, es decir, se venderán a nivel mundial. Así, disfrutaremos en Europa de iconos como el Mustang, berlinas como el nuevo Mondeo o vehículos SUV como el Edge, mientras que el C-Max, por poner un ejemplo, viaja de Almussafes –donde se fabrica para todo el mundo– hasta Estados Unidos.

Esa estrategia ha comenzado con nuestro protagonista, el EcoSport, que estaba destinado inicialmente a mercados emergentes, pero ha terminado llegando a Europa con el fin de cubrir una laguna en la gama de Ford, que veía cómo modelos al estilo de Juke, 2008 o Captur se repartían un suculento trozo del mercado, pues entre los tres han vendido más de 18.000 unidades este año sólo en España.

Es por ello que lo primero que nos llama la atención del Ford EcoSport es su imagen, más 'ruda' de lo que es habitual

al apostar por un frontal contundente con una gran parrilla frontal y, sobre todo, por dotarle de una rueda de repuesto en el exterior, como en los todoterreno 'de toda la vida'. No hay duda de que aporta personalidad, pero a esa ubicación, por desgracia, le vemos más defectos que virtudes. En primer lugar, porque obliga a equipar un portón que abre hacia un lado, y no hacia arriba, y al que con buen criterio le han dotado de un amortiguador que facilita su apertura. Sin embargo, debemos aparcar a un mínimo de 1,30 metros de la



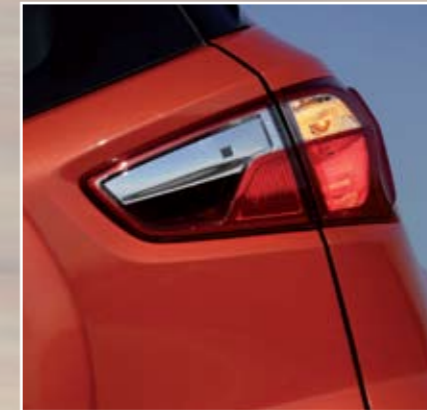
EMISIONES DE CO<sub>2</sub>

EMISIONES OFICIALES: 125 G/KM

IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 4,75 %

pared si lo queremos abrir por completo. Y si detrás tenemos otro coche habrá que andarse con más ojo aún, porque le podemos hacer una 'entrada de ventilación extra' en el capó al vecino. La segunda pega que vemos es que, en realidad, el EcoSport mide 3,99 metros de largo –sólo dos centímetros más que un Fiesta–, pero hay que sumar 275 milímetros por la rueda, lo que a veces será un mundo al buscar aparcamiento en la ciudad. Si no hubiera otro hueco para colocarla sería comprensible esa ubicación, pero cabe perfectamente en los bajos del vehículo. Por suerte, como la dotación de serie del EcoSport es casi infinita –sólo tiene un acabado– dispone del útil sensor de aparcamiento trasero.

A pesar de ser tan corto, el espacio interior está aprovechado al milímetro. Su maletero oscila entre 310 y 375 litros, dependiendo de la posición en que coloquemos el respaldo trasero, regulable en inclinación. Las plazas traseras son espaciaosas en todas sus cotas, más que en un Fiesta –con un conductor de 1,75 me-



▶▶ El maletero del EcoSport se abre hacia un lado por la ubicación de la rueda de repuesto. Para abrirlo, el tirador se encuentra mimetizado en el piloto posterior derecho.



PRECIO 21.350 €

## NUESTRA VALORACIÓN

### A FAVOR



Imagen. Funcionalidad interior. Amplitud. Equipamiento. Prestaciones y agrado del motor EcoBoost. Comportamiento dinámico. Precio con descuento.

### EN CONTRA



Ausencia de 6ª marcha. Sin versión 4x4. Consumo en carretera. Sin Start/Stop. Rueda repuesto expuesta. Portón trasero incómodo. Peso.

## NUESTRAS ESTRELLAS

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

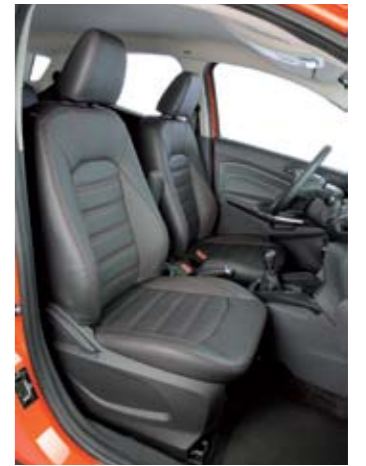




▲▶ El portón abatible hacia un lado obliga a aparcar a 1,30 metros de la pared si se quiere abrir del todo. Las banquetas traseras son fijas, por lo que queda un escalón al ampliar el maletero.



◀ IMPONE EL FRONTAL APORTA PERSONALIDAD. EL ECOSPORT SE IDEÓ PARA MERCADOS EMERGENTES, PERO LLEGA A EUROPA BAJO LA FILOSOFÍA 'ONE FORD' COMO FIESTA, B-MAX... LA ERGONOMÍA ES BUENA Y TIENE UNA PRESENTACIÓN SEMEJANTE AL RESTO DE UTILITARIOS DE FORD. LOS PLÁSTICOS SON RÍGIDOS, PERO CON BUENOS AJUSTES



▲▼ La tapicería de cuero es de serie y se puede regular la inclinación del respaldo trasero. Pero se echa de menos una sexta marcha.



▲ A pesar de tener un esquema de suspensiones sencillo y una altura total de 1,65 metros, el comportamiento dinámico del EcoSport es muy bueno. Sólo se ofrece con tracción delantera.



▲ Hay hasta 20 guanteras y huecos interiores para dejar pequeños objetos. Y también algunos detalles que pulir.



tros al volante hay 70 centímetros para las piernas, cota similar a lo que ofrece un modelo compacto tipo Focus-, y delante no hay problemas de amplitud. El elevado puesto de conducción se agradece en todo momento por la visibilidad adicional que aporta –han bajado la rueda de repuesto y se ve perfectamente hacia atrás– y por facilitar el acceso. En cuestión de minutos nos familiarizamos con todos los mandos interiores, pues la ubicación de los mismos es calcada a la de un Fiesta o un B-Max. Eso sí, mientras que en éstos encontramos materiales de tacto mullido, en el EcoSport son rígidos todos, lo que aporta mucha sensación de robustez.

El diésel 1.5 TDCi de 95 CV y el 1.0 Eco-

Boost de 125 CV son los dos propulsores disponibles en el EcoSport, pero nos hemos decantado por el de gasolina, un motor que ha sido tres veces galardonado como 'Motor del Año'.

Se trata de una mecánica que sorprende por el rendimiento que ofrece, tanto en un Fiesta como en un C-Max o un Focus, y en este EcoSport no es excepción. Resulta agradable, pues en ningún momento parece un motor de tres cilindros –suena bien y no hay traqueteos–, pero a la vez es muy prestacional, pese a que Ford haya sido demasiado modesta a la hora de homologar sus datos.

Lo decimos porque anuncia 12,7 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h,

pero nuestra unidad ha rebajado esa cifra en 1,2 segundos. Y sale del primer kilómetro a 160 km/h, lo que no está nada mal para un motor de 999 centímetros cúbicos. Al igual que acelera, recupera, garantizando adelantamientos muy seguros tanto en cuarta como en quinta, algo que abre exponencialmente el radio de acción del EcoSport, un modelo que no sólo sabe desenvolverse con soltura por la jungla urbana. ¿Y en sexta? Pues no lo hemos medido... porque Ford ha decidido prescindir de dicha velocidad –igual que en Fiesta o B-Max–, cuando los Focus o C-Max dotados de este motor tienen una marcha más. La sexta ayudaría a reducir el consumo en carretera y bajar decibelios, ya que a 120

km/h el motor supera las 3.300 rpm. En esa situación, un Focus rueda en sexta a sólo 2.910 revoluciones.

Al igual que prescinde de esa marcha extra, Ford no equipa al EcoSport con función Start/Stop, por lo que el gasto en ciudad se eleva más de la cuenta. Pero no hay que alarmarse, pues ha firmado un consumo medio de 6,9 l/100 km, dato en consonancia con su potencia, y más si tenemos en cuenta que pesa 1.350 kilos –41 menos que un C-Max y 71 más que un Focus– y no tiene una aerodinámica precisamente brillante.

Los esquemas de suspensión son simples, tiene una generosa altura libre al suelo –los 20 centímetros ayudan en una

eventual excursión 'off road', aunque no hay ni habrá versiones de tracción total– y mide 1,65 metros de alto. Es decir, presenta todas las papeletas para apostar en su contra cuando hablamos de dinámica. Sin embargo, el EcoSport sorprenderá a cualquiera que lo conduzca con un tacto estupendo –muy de la casa del óvalo– que hace que en pocos segundos te olvides de que estás conduciendo un pequeño crossover.

El equipamiento de serie es abrumador –desde el airbag de rodilla para el conductor hasta el sistema SYNC que permite conectar nuestro smartphone y utilizar aplicaciones concretas–, y sólo se paga aparte la pintura blanca o la metalizada,

pues sólo carece de coste extra el color amarillo brillante.

Son 21.350 euros los que Ford pide por un EcoSport, pues tanto la versión de gasolina como la de motor diésel cuestan exactamente lo mismo; pero con todos los descuentos posibles –PIVE, compra a través de la financiera de la marca...– se queda en 16.490, una cifra muy ajustada que le pone en clara ventaja frente a la competencia, e incluso frente a los posibles rivales que tiene en casa, que no son pocos: Fiesta, Focus, B-Max, C-Max o Tourneo Courier, unos modelos que también nos podrían encajar, salvo que tengamos muy claro lo de meter en nuestro garaje al tipo más duro de Ford.

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Nuevos Carburantes de BP **UNICOS**

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 EcoBoost
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Diámetro x carrera (mm)	71,9 x 82,0
Cilindrada (c.c.)	999
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa y turbo de geometría fija
Compresión	10,0 a 1
Potencia máxima (CV)/rpm	125/6.000
Par máximo (mkg)/rpm	17,3/1.400-4.000

#### TRANSMISIÓN

Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.

Relaciones de la caja de cambios:

km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª	7,7
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	14,2
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	21,4
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	28,8
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	36,3
km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª	
km/h a 1.000 rpm ▶ 7ª	
km/h a 1.000 rpm ▶ 8ª	

#### DIRECCIÓN Y FRENOS

Sistema	De cremallera con asist. eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados/Tambores

#### SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente del tipo McPherson, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

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

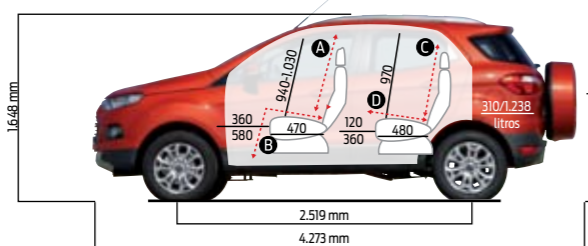
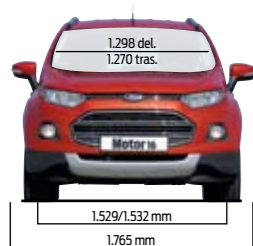
#### RUEDAS

Neumáticos	205/50 R17
Llantas, aleación	17" x 6,0J

#### PESOS Y CAPACIDADES

En orden de marcha (kg)	1.350
Capacidad del depósito (l)	52
Coefficiente aerodinámico (Cx)	0,365
Mantenimiento (km)	20.000 o 1 año

#### MEDIDAS



(A) Altura al techo (máx-mín)	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura del techo atrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
1.030 / 940 mm	1.050 / 830 mm	970 mm	840 / 600 mm

### EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
<b>INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT</b>			
Cuentavueeltas	x		
Termómetro de agua	x		
Ordenador de viaje	x		
Regulador/limitador velocidad	x		
Llave manos libres	x		
Arranque por botón	x		
Elevavinas eléctricos del./tras.	x		
Retrovisores eléctricos regulables	x		
Volante regulable altura/profund.	x		
Asiento regulable en altura	x		
Asiento posterior partido 60:40	x		
Navegador		x	
Tapicería de cuero	x		
Climatizador automático	x		
Techo solar		x	
Llantas de aleación	x		
Faros de xenón/lavafaros		x	
Sensor aparcamiento trasero	x		
Sensor lluvia y luces	x		

#### SEGURIDAD

Airbag conductor/acompañante	x		
Airbag rodilla conductor	x		
Airbag laterales delanteros	x		
Airbag de cortina	x		
Control de estabilidad/tracción	x		
Rueda de repuesto	x		
Sensor presión de neumáticos		x	
Asistente frenada emergencia	x		

#### PRINCIPALES OPCIONES (EN EUROS)

Pintura blanca: 150.  
Pintura metalizada: 375.



### BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	180 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	18,1
1.000 m salida parada	32,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,5 (12,7)
Recorriendo (metros)	189
<b>RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,5
De 80 a 120 km/h en 5ª	13,9
<b>ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h</b>	
	+3 %
<b>RELACIÓN PESO POTENCIA kg/CV</b>	
	10,8

#### CONSUMOS

	l/100 km	km/litro
<b>EN CIUDAD</b>		
A 22,0 km/h de promedio	7,3	13,7
<b>EN CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	5,4	18,5
En conducción rápida	11,2	8,9
<b>EN AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	7,5	13,3
A 140 km/h de cruceo	8,8	11,4

#### CONSUMO MEDIO PONDERADO

Litros/100 km	6,9	14,5
---------------	-----	------

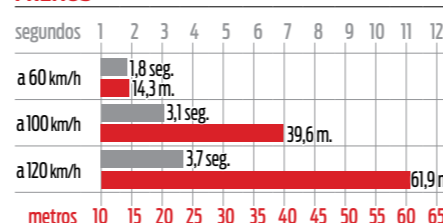
#### AUTONOMÍA MEDIA

Kilómetros recorridos	705
-----------------------	-----

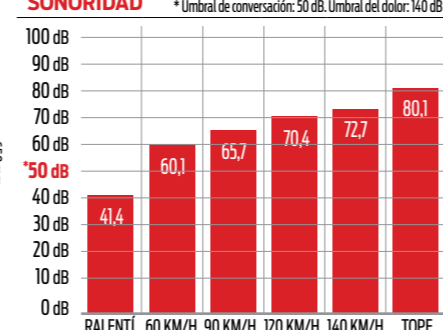
#### CONSUMOS OFICIALES

Ciclo urbano	6,6	15,1
Ciclo extraurbano	4,7	21,3
Ciclo mixto	5,3	18,9

#### FRENOS



#### SONORIDAD



Innovation that excites



## NUEVO NISSAN X-TRAIL LA AVENTURA TE LLAMA

Ahora mismo estás aquí sentado mientras tu cabeza está a cientos de kilómetros de distancia tirándose en paracaídas. Así que sal ahí fuera. Gracias al nuevo Nissan X-Trail con **ALL MODE 4x4-i**, el **asistente de aparcamiento automático** y sus **siete plazas** ya no hay excusa para no hacerlo. Ve tan lejos como tu mente pueda llegar.

Desde **24.250 €\***.

#xtrailadventure

Consumo mixto 4,9 l/100 km. Emisiones de CO<sub>2</sub> 129g/km.

\*PVP recomendado en PyB, incluye PFF, transporte, Nissan Assistance, descuento promocional, Plan PIVE 6, IVA e IEDMT que, para el mercado español, puede no ser aplicable a su Comunidad Autónoma. Oferta válida para particulares y autónomos que adquieran un nuevo Nissan X-Trail Acenta dCi 130CV (96 kW) manual, que entreguen un vehículo usado a nombre del comprador y financien con RCI Banque S.A., Sucursal en España. Permanencia mínima de 24 meses, importe mínimo a financiar 6.000 €. Oferta no compatible con otras campañas y válida hasta 30/09/14 o finalización del Plan PIVE 6, lo que antes suceda. Para más información acude a tu concesionario más cercano. Modelo visualizado Nuevo Nissan X-Trail Tekna.





EN COMPARACIÓN CON...



	FORD ECOSPORT 1.0 125 CV	NISSAN JUKE 1.2 DIG-T 115 TEKNA S	PEUGEOT 2008 1.6 VTI 120 ALLURE	RENAULT CAPTUR 1.2 TCe 120 EDC ZEN
PRECIO (en euros)	21.350	21.650	20.103	20.080
DE 0 A 100 KM/H (segundos)	12,7	10,8	9,5	10,9
CONSUMO MEDIO (litros/100 km)	5,3	5,6	5,9	5,4
MALETERO (capacidad en litros)	310/1.238	354/1.189	338/1.194	377/1.235

NUESTRAS CONCLUSIONES	FORD ECOSPORT	NISSAN JUKE	PEUGEOT 2008	RENAULT CAPTUR
Le diferencia una estética más 'ruda', el portón del maletero, la rueda de repuesto... Pero el EcoSport es amplio, funcional y viene muy bien equipado. Anda lo suficiente y su comportamiento es un referente en el segmento. Lástima que sólo tenga 5 marchas y no equipar función Start/Stop para bajar el consumo de un motor agradable y prestacional. Tiene hasta 4.860 euros de descuento.	Su imagen, muy personalizable, es su gran baza. Por dentro es algo más pequeño, sobre todo detrás, y el maletero es más capaz que el de su rival, pero tiene kit reparapinchazos. Usa el nuevo motor 1.2 Turbo de cuatro cilindros, unido a un cambio de 6 velocidades. Sólo se vende en 4x2, y sí equipa función Start/Stop. El acabado Tekna S lleva navegador, techo solar...	Pesa 195 kg menos que el Ford y eso repercute en una buena dinámica. También ayuda a mejorar sus prestaciones, pese a tener un motor atmosférico y un cambio manual con 5 velocidades. Tampoco equipa Start/Stop, y en uso real gasta como el Ford. El nivel Allure viene bien equipado y las opciones son asequibles. Por si pisamos el campo, el 2008 equipa Grip Control.	Como el Juke, recurre a un motor de cuatro cilindros con turbo que presume de prestaciones. Sólo se vende, eso sí, con cambio automático EDC de doble embrague y 6 marchas, pero sin Start/Stop, y gasta algo más. Por dentro es amplio y tiene el mayor maletero. Su calidad interior es mejorable, pero el acabado Zen suma navegador, climatizador, tarjeta inteligente... Y tiene buen precio.	

SI ME LO QUIERO COMPRAR

**FINANCIACIÓN**  
Entrada mínima de 5.338 euros. 48 plazos de 394 euros. El precio final aplazado es de 24.247 euros.

**COSTE POR KILÓMETRO**  
Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,14 euros/km. Coste financiero: 0,40 euros/km. Coste por km total: 0,54 euros/km.

**SEGURO**  
Seguro a terceros: 281 euros/año. Seguro a todo riesgo: 410 euros/año con franquicia de 240 euros.

Seguros contratados en Línea Directa Aseguradora por un conductor de 40 años, residente en Madrid, con más de dos años de antigüedad de carné y plaza de garaje.

**DATOS DEL COMPRADOR**

**FORD**  
Ford España S.A. C/Caléndula, 13. 28109. Alcobendas, Madrid.  
Teléfono: 915 635 458

**RED DE POSVENTA**  
440 puntos de asistencia en toda España.

**GARANTÍA**  
2 años sin límite de kilometraje

[www.ford.es](http://www.ford.es)



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:  
**21.725 EUROS**

▶ PARA FANÁTICOS DEL MOTOR

**EDGE Otro SUV más para Ford**

Como el EcoSport, el Edge será un producto global que se venderá en todo el planeta gracias a la estrategia 'One Ford'.

La oferta de SUV de Ford se incrementará en 2015 con el Edge. Con sus 4,67 metros de largo se sitúa por encima del Kuga, que mide 4,52 metros. Llegará con dos motores diésel 2.0 TDCI -180 y 210 CV- asociados a la tracción total y al cambio manual de seis velocidades, quedando como opción el automático Powershift de doble embrague.



EN DIRECTO



**Julián Garnacho**  
jgarnacho@motor16.com

No hay duda de que los crossover urbanos están de moda. Si hace unas semanas probábamos el Citroën C4 Cactus, hoy es turno del Ford EcoSport, un vehículo que también atrae las miradas por su robusta imagen. El interior es funcional y equipa todo lo necesario y más, pero se echa en falta una versión de acceso -sin cuero, por ejemplo- para abaratar aún más. Este motor engancha, aunque pide a gritos una sexta para bajar el consumo o un Start/Stop. Ello, y que cueste lo mismo que el 1.5 TDCi, hará que sus ventas sean testimoniales en favor del diésel, que anuncia un consumo de 4,6 l/100 km, aunque también anda menos. Sin duda, el EcoSport es un utilitario diferente, con el que ver el tráfico diario desde otra perspectiva.



APROVECHA EL PLAN PIVE en toda la gama Kia



**GAMA KIA CEE'D**  
desde 10.990€

**KIA SPORTAGE**  
desde 15.200€

**KIA CARENS**  
desde 13.990€



The Power to Surprise



Consumo: 4,1-7,4 l/100km. Emisiones de CO<sub>2</sub>: 108-189 g/km.  
PVPR Kia pro\_ceed 1.4 CVT Concept / PVPR Kia Carens 1.6 GDI Concept 5pl / PVPR Kia Sportage 1.6 GDI Basic 4x2 (incluido impuestos, transporte, acciones promocionales y aportación del gobierno al Plan PIVE). No incluye gastos de gestoría y matriculación. Consultar condiciones y requisitos del Plan PIVE. Oferta aplicable para clientes particulares que financien con Santander Consumer EFC S.A. un importe mínimo de 7.000 € para la gama cee'd o 9.000€ para Sportage a través de la campaña Flexible Range Finance, y 9.000€ para Carens a través de la campaña de la campaña KRS o KRT, a un plazo mínimo de 48 meses. Oferta incompatible con otras ofertas financieras, válida hasta el 31/10/2014 en concesionarios de Península y Baleares. Financiación sujeta a estudio y aprobación por parte de la entidad de crédito. Consulta condiciones en [www.kia.com](http://www.kia.com). Modelo visualizado no se corresponde con el ofertado. \*Consultar manual de garantía Kia.

# Deportivo de diario

El Audi TT se ha convertido en todo un icono desde su lanzamiento en 1998. Se han vendido más de 500.000 unidades y esta tercera generación no hará más que incrementar su reputación. Un coupé, pero con eficientes motores y un tren de rodaje que animará a que lo quieras utilizar todos los días.

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Audi lanza la tercera generación del TT: primero llega el coupé y, más adelante, el roadster. En el capítulo estético supone un avance, pues adelanta las futuras líneas de diseño de los próximos modelos de Audi pero no rompe con el ADN que caracteriza a sus antecesores, entrelazando líneas angulares y curvas. Estreña faros, que pueden equipar tecnología Matrix LED. También suma luz diurna en los pilotos traseros, y los intermitentes activos ya vistos en A8,

R8 y A7 Sportback. Todo ello ayuda a incrementar la seguridad.

Mide 4,18 metros de largo, 2 centímetros menos que la generación anterior, y su carrocería es una evolución del concepto Audi Space Frame, que mezcla acero y aluminio para aportar rigidez, además de ligereza. Así, su peso arranca en 1.305 kilos, 50 menos que antes, lo que contribuye a bajar el centro de gravedad 10 milímetros; pero, a la vez, este TT es un 23 por ciento más rígido a la torsión que antes.

A ello también ayuda la nueva plataforma MQB.

El habitáculo también es nuevo, con asientos más ligeros y envolventes, freno de estacionamiento eléctrico y una calidad fuera de toda duda. Curioso es cómo los diseñadores han integrado los mandos del climatizador en las salidas de ventilación, pero más curioso es el Audi Virtual Cockpit. Se trata de una pantalla TFT de 12,3 pulgadas que hace la función de velocímetro, y en la que se visualiza íntegramente todo lo relacionado con

el TT. Requiere práctica, pero una vez cogido el truco navegamos por ella 'fácilmente'—al menos por los menús principales—desde los mandos del volante. Es de serie en todos los TT y convierte al acompañante en un mero espectador, privado de información sobre audio, navegación..., mientras su conductor disfruta de uno de los coupés más dinámicos.

Y lo de dinámico lo decimos por el nuevo chasis y por unos propulsores que dan el do de pecho en todo momento, incluido el diésel 2.0 TDI,

◀ El Audi TT mantiene el alerón trasero móvil para generar carga sobre el eje trasero. Los TTS tienen cuatro tubos de escape. Y hay luz diurna también detrás.



Si quieres saber más del nuevo Audi TT entra en...  
[www.m16.in/413](http://www.m16.in/413)

## FICHA TÉCNICA

MODELO	TT TFSI	TTS TFSI	TT TDI
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984	1.984	1.968
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	230/4.500-6.200	310/5.800-6.200	184/3.500-4.000
Par máximo (mkg)/rpm	37,7/1.600-4.300	38,8/1.800-5.700	38,8/1.900-2.750
Tracción	Del. 6 quattro	Quattro	Delantera
Caja de cambios	Man. 6v o aut. 6v	Man. 6v o aut. 6v	Manual, 6 vel.
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos vent.	Discos
Neumáticos	225/50 R17	245/40 R18	225/50 R17
Peso (kg)	1.305 (Aut: 1.410)	1.440 (Aut: 1.460)	1.340
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.177/1.832/1.353	4.191/1.832/1.343	4.177/1.832/1.353
Capacidad del depósito (l)	50	55	50
Volumen del maletero (l)	305/712	305/712	305/712
De 0 a 100 km/h (s)	6,0 (Aut: 5,3)	4,9 (Aut: 4,6)	7,1
Velocidad máxima (km/h)	250 (Aut: 250)	250 (Aut: 250)	241
Consumo mixto (l/100 km)	5,9 (Aut: 6,4)	7,1 (Aut: 6,8)	4,2

PRECIO DESDE: **40.890 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>

EMISIONES OFICIALES: DE **110 A 164 G/KM**  
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DE **0 A 9,75 %**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Calidad. Tecnología. Motores, cambios y tracción. Comportamiento. Prestaciones.

DEBE MEJORAR

Plazas traseras testimoniales. Copiloto privado de toda información. Precio alto.



El primer Audi TT aparece en 1998 y le sucede en 2006 la segunda generación. Suman más de 500.000 unidades vendidas en el mundo, contando también la carrocería Roadster.

un propulsor con 184 CV que convierte al TT en un devorador de carreteras y autovías con el que recorrer hasta 1.190 kilómetros sin parar. Pero, además, con unas prestaciones brillantes y un comportamiento impecables a pesar de no equipar tracción quattro y no poder llevar cambio S tronic. Durante el recorrido, con el TDI firmamos un registro de 6,3 l/100 km rodando a buen ritmo por tramos de montaña, en los que, por cierto, descubrimos que su suspensión no

se hace incómoda, pese a que no equipaba la adaptativa opcional. Ésta se puede controlar desde el Audi Drive Select junto a otros parámetros del motor, y es una opción para el 2.0 TDI y el 2.0 TFSI de 230 CV.

Y junto a esta versión de 230 CV llega otra con 310 CV para el TTS, que vendrá más adelante y deriva del mismo 2.0 TFSI, aunque con más de 156 CV/litro. El primero ya sorprende con unas prestaciones dignas de un deportivo puro y duro, y son más contun-



▼ El sistema Haldex es de quinta generación, como en Golf y A3, pero tiene una gestión específica en el TT.



◀ Los asientos integran el reposacabezas y pesan 5 kg menos que antes. Los TTS tienen una configuración del Virtual Cockpit con el cuentavueltas en la zona central. Se ve muy bien.



▶ Es el primer Audi que no lleva tapón de gasolina. El maletero no está nada mal por espacio, y debajo va la batería. El mando del MMI suma dos nuevos botones para navegar.

dentés si sumamos el cambio S tronic de 6 marchas—todos los TT tienen función 'start-stop' para contener el consumo—, que por ahora obliga a equipar también la tracción total Quattro y eleva el precio de esta opción en 5.660 euros.

Como tope llegará el mencionado TTS, que equipa de serie la tracción Quattro con el nuevo sistema Haldex de quinta generación, que suma una reprogramación específica para darle más presencia al tren trasero y la gestión indi-

vidual del par en cada rueda—los de tracción delantera tienen diferencial electrónico—, al activar el modo Dynamic. Lo pudimos probar en el trazado de Ascari, y el resultado no puede ser más impresionante, con un paso por curva rapidísimo y divertido. El problema es que rondará los 60.000 euros, aunque el TFSI básico ya supera los 40.000 euros y el TDI se queda en 42.390 euros... sin contar las innumerables opciones para convertir cada TT en único.



UN R8 CON MOTOR 4.2 V8 DE 430 CV Y CAMBIO S TRONIC ACELERA DE 0 A 100 KM/H EN 4,3 SEGUNDOS. ESTE TTS SÓLO NECESITA 4,6 CON 310 CV

# Con alma de TT

El Jeep Renegade llega al mercado en octubre con características que lo sitúan como el más todoterreno de los todocamino pequeños. Todo la esencia de Jeep, pero en frasco pequeño.



Si quieres saber más del Jeep Renegade entra en... [www.m16.in/41](http://www.m16.in/41)

J. Montoya | jmontoya@motor16.com  
Sorprenió Jeep cuando anunció que plantaría batalla en los todocamino urbanos porque parecía una claudicación de la marca. Tal vez Jeep se iba a 'domesticar' haciendo un SUV que sólo tuviera de SUV el aspecto. Nada más lejos de la realidad, porque el objetivo era el contrario poner un punto indómito en este grupo de coches.

Y la primera impresión en nuestra toma de contacto es que lo ha conseguido. El Renegade es un coche global, pensado para ser vendido en más de 100 países, diseñado y desarrollado en Estados Unidos y fabricado en Europa. Toda esa mezcla podría haber dado como resultado un 'ni carne ni pescado'. Pero el Renegade toma lo mejor de dos mundos: las capacidades todoterreno están desarrolladas en EE UU, donde desde 1941 saben, y mucho, de esto. La producción y la ingeniería de producto en Italia ha permitido que el tacto, de los acabados y de la puesta en carretera sean europeos. El Renegade es posiblemente el primer Jeep que tiene un comportamiento acorde a



La versión 4x2 ofrece buen comportamiento en carretera. La 4x4 destaca por unos bajos diferentes, con mayor ángulo de ataque.

lo que los europeos demandan. Una suspensión firme, aplomada es su principal característica en marcha y enlazar curvas será un ejercicio divertido. Lleva la misma marca y tiene, en principio el mismo objetivo que el Compass, pero nada que ver

con aquel, claramente un experimento fallido.

Pero este Renegade no tiene pinta de fallido, porque la marca ha puesto toda la carne en el asador. Está disponible con versiones de tracción delantera y total. Pero incluso los 4x2 muestran muchas habilidades para salir de carretera. Una buena altura libre al suelo (hasta 210 mm), un buen ángulo de ataque permiten que incluso el más 'inofensivo' de los Renegade muestre carácter 'off road'. Y si hablamos del Trailhawk, la variante más 4x4, refuerza su capacidad con mayor protección en los bajos, un frontal rediseñado en su parte baja para aumentar el ángulo de ataque y, por supuesto un sistema de tracción total a la altura. Dos sistemas -Jeep Active Drive o Jeep Active Drive Low- se combinan con el control de tracción para ofrecer 4 modos de conducción: Auto, Nieve, Arena y Barro (el Trailhawk, con el Active Drive Low suma un quinto modo: Roca). Capacidad todoterreno garantizada sin que el consumo se dispare, pues incorpora un sistema de desconexión del

**PRECIO SIN DESCUENTO DESDE 19.900 €**

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

EMISIONES OFICIALES: DE 120 A 160 G/KM  
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DE 4,75 A 9,75 %

**PRIMERAS IMPRESIONES**

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> <p>Rendimiento de los motores. Capacidad 'off road'. Cambio de 9 velocidades. Precio</p>	<p>-</p> <p>Trailhawk sólo con versiones más potentes. Anchura atrás. Alerta cambio de carril intrusivo</p>

SE ATREVE CON OBSTÁCULOS Y PISTAS DONDE OTROS 'SUV' PEQUEÑOS NO LO HARÍAN. DEMUESTRA EN ESTO LA HERENCIA DE JEEP



El interior destaca por un diseño joven y personalizable. La pantalla táctil agrupa muchas funciones. Maletero y habitabilidad de buen nivel.

eje trasero para que el coche se comporte, de forma automática, como tracción delantera si no es necesaria la tracción total.

La gama de motores también invita a todo, a darle marcha en carretera o a atravesarse con obstáculos fuera de ella. Seis pro-

pulsos diferentes: tres de gasolina -110, 140 y 170 caballos- y tres diésel de 120, 140 y 170 CV. El modelo de acceso

cuadradas y 351 litros. Buena amplitud sobre todo en la cota de altura, aunque en anchura y espacio para las piernas los centímetros no sobran.

La gama se estructura en cuatro acabados: Sport, Longitude, Limited y Trailhawk, con equipamientos muy completos tanto en seguridad como en elementos tecnológicos: 6 airbag, control de estabilidad, sistema de mitigación antivuelco, aviso de colisión frontal y de salida de carril -corrige demasiado la trayectoria-... son dispositivos de seguridad. Y si hablamos de multimedia, el nuevo sistema Uconnect que agrupa funciones que se manejan desde una pantalla táctil de 5 pulgadas.

Y rematamos con el tema de los precios, ése que pondrá finalmente al Renegade entre los favoritos del segmento. Y ahí vemos que Jeep también apuesta fuerte, pues con descuento promocional, Plan PIVE y financiación propia, el Renegade parte de 17.300 euros en su versión más básica (motor 1.6 Mjet de 120 CV 4x2 y acabado Sport), un precio muy razonable para un segmento en el que Jeep quiere dar mucha guerra.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 ETORQ 110	1.4 M-AIR 140	1.4 M-AIR 170	1.6 MJET 120	2.0 MJET 140	2.0 MJET 170
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.368	1.368	1.598	1.956	1.956
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4	4
Potencia máxima/rpm	110/5.500	140/5.500	170/5.500	120/3.750	140/3.750	170/3.750
Par máximo/rpm	15,5/4.500	23,4/1.750	25,5/2.500	32,6/1.750	35,7/1.750	35,7/1.750
Tracción	Delantera	Delantera	4x4	Delantera	Delantera o 4x4	4x4
Caja de cambios	Manual 5 vel	Man o auto 6 vel	Auto 9 vel	Manual 6 vel	Man 6 o auto 9 vel	Man 6 o auto 9 vel
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Peso (kg)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.232/1.804/1.664	4.232/1.804/1.664	4.232/1.804/1.664	4.232/1.804/1.664	4.232/1.804/1.664	4.232/1.804/1.664
Capacidad del depósito (l)	48	48	48	48	48	48
Volumen del maletero (l)	351	351	351	351	351	351
De 0 a 100 km/h (s)	11,8	10,9	8,8	10,2	9,5	8,9
Velocidad máxima km/h	180	181	196	178	182	196
Consumo mixto (l/100 km)	ND	ND	N.D.	4,6	5,7	5,8

# El Adam aventurero



Apenas dos años después de que viera la luz el Adam, Opel va un paso más allá y lanza en un tiempo récord un vehículo tan exclusivo que prácticamente no tiene rivales en su segmento. La moda 'crossover' llega a los utilitarios gracias al Adam Rocks, un vehículo ideal para enfrentarse a la 'jungla' urbana y que no renuncia a retos mayores, como circular por pistas de tierra; sin demasiadas complicaciones, eso sí.

No cabe duda de que este nuevo vehículo no pasa desapercibido por su imagen fresca y robusta. Con las protecciones que rodean la carrocería ha ganado 'músculo' y ha provocado que su longitud alcance los 3,75 metros, es decir, casi cinco centímetros más que el Adam normal. También se ha incrementado la altura libre al suelo en 15 milímetros para resultar más solvente fuera del asfalto o por carreteras en muy mal estado. Nada más, porque no hay que buscar soluciones extra en forma de

Más 'músculo', una mayor altura libre al suelo y un techo de lona eléctrico marcan la personalidad del Adam Rocks, la versión más aventurera y exclusiva de la gama, que llegará al mercado español el próximo mes de noviembre.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

tracción total o controles electrónicos que nos ayuden sobre firmes con poca adherencia. Tampoco es su cometido.

Esta mayor altura ha provocado modificaciones en el chasis, con ligeros cambios en la geometría del eje trasero. La

dirección es ahora más directa, cuenta con la función City –más asistencia para facilitar las maniobras a baja velocidad en las urbes–, y se ha reforzado el tarado de muelles y amortiguadores.

Uno de los rasgos de su fuerte personalidad viene marcado por el techo de lona eléctrico. Consta de tres capas, y en apenas cinco segundos deja al descubierto las cuatro plazas, operación que se puede realizar en marcha hasta los 140 km/h.

La incorporación del techo no ha variado la estructura ni las cualidades del vehículo, que sigue montando un portón trasero y mantiene la misma capacidad del maletero, que es poco generosa: 170 litros. Con dos maletas tipo 'trolley' ya tenemos que comenzar a jugar al 'Tetris' para que entren.

El atractivo del Adam Rocks no se queda ahí. Este modelo estrena una nueva familia de motores. En este caso se trata



ÚNICO EN SU ESPECIE CON SÓLO 3,75 METROS SE CONVIERTE EN EL CROSSOVER MÁS COMPACTO DEL MERCADO



El interior transmite calidad en las cuatro plazas que ofrece. Su equipamiento es muy avanzado, e incluye detalles como un volante calefactable.

El techo de lona eléctrico se abre en cinco segundos, y hasta los 140 km/h. Consta de tres capas, y la intermedia es de neopreno para aislar completamente del agua.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 87 CV	1.0 90 CV	1.4 100 CV	1.0 115 CV
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	3, en línea	4, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.398	999	1.398	999
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4
Potencia máxima/rpm	87 CV/6.000	90 CV/4.000	100 CV/6.000	115 CV/5.200
Par máximo/rpm	12,7 mkg/4.000	17,3 mkg/1.800	12,7 mkg/4.000	17,3 mkg/1.800
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	215/45 R17	215/45 R17	215/45 R17	215/45 R17
Peso (kg)	1.135	1.156	1.135	1.156
Longitud/Anchura/Altura (mm)	3.747/1.807/1.493	3.747/1.807/1.493	3.747/1.807/1.493	3.747/1.807/1.493
Capacidad del depósito (l)	35	35	35	35
Volumen del maletero (l)	170	170	170	170
De 0 a 100 km/h (s)	12,5	11,9	11,5	9,9
Velocidad máxima (km/h)	176	180	185	196
Consumo mixto (l/100 km)	5,0	4,5	5,0	5,1

de un 1.0 tricilíndrico de gasolina que ofrece dos niveles de potencia: 90 y 115 caballos. Ambos ya están disponibles también en el Adam.

La oferta se completa con los conocidos 1.4 de 87 y 100 CV, respectivamente. Es cierto que cuatro motores de gasolina con tan escaso margen de potencia parece un abanico algo exagerado, pero las razones son meramente económicas, ya que estos últimos serán más asequibles.

Nueva también es la caja manual de seis relaciones que

se asocia a los nuevos 1.0 de tres cilindros dotados de inyección directa y turbo. Más compacta y ligera, también goza de un mejor guiado y una mayor precisión.

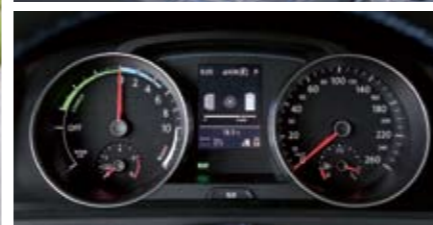
En nuestra toma de contacto por carreteras de Letonia –juro que no volveré a quejarme del estado de las nuestras– tuvimos ocasión de rodar con la variante de 115 CV. Salvo en frío es difícil adivinar que se trata de un tricilíndrico, empuja con fuerza desde bajo régimen, resulta tremendamente elástico y apenas transmite vibraciones al interior. Es un vehículo muy agradable de conducir, y por su dinámica parece que estamos al volante de un coche más grande.

La guinda la pone un equipamiento que contempla asientos y volante calefactables, una alerta del ángulo muerto a través de los retrovisores, un asistente de aparcamiento automático o el completo sistema multimedia IntelliLink. En cuanto a los precios, arrancarán en los 17.000 euros de la versión 1.4 de 87 CV.

# El GTI del futuro



Si quieres saber más del VW Golf GTE entra en... [www.m16.in/405](http://www.m16.in/405)



◀ CASI UN GTI LA TAPICERÍA ES PARECIDA A LA DE ESA VERSIÓN, PERO LOS DETALLES EN ROJO DAN PASO AL AZUL. Y LOS RELOJES SON ESPECÍFICOS



◀ Bajo el logo 'VW' delantero va la toma de corriente. Cargar la batería por completo lleva 3 horas y 45 minutos en un enchufe normal, o 2 horas y 15 minutos con el 'wallbox' o en una toma pública.



Pedro Martín | [pmartin@motor16.com](mailto:pmartin@motor16.com)

Lo tenemos cada vez más claro: a corto y medio plazo, los coches de bajas emisiones más racionales serán los de mecánica híbrida enchufable. Modelos tan dispares como el Volvo V60 D6 Plug-In, el BMW i8 o el Mitsubishi Outlander PHEV ya nos pusieron en la pista, pero el Golf GTE llega para acercar este concepto a un público más numeroso. Deberemos esperar aún hasta octubre para conocer su precio, pero rondará, incluyendo las previsibles ayudas gubernamentales a vehículos ecológicos, los 33.000 euros. ¿Y qué recibimos a cambio de ese dinero? Pues algo así como 'el coche definitivo', porque si ya para muchos usuarios el Golf es 'el coche', esta versión propone argumentos que le convierten en un bien más apetecible. Con lo mejor del eléctrico e-Golf y lo mejor del deportivo Golf GTI, lo que deja huella en unas siglas, 'GTE', que Volkswagen quiere convertir en otro nombre mítico.

Tal y como sucede en el Audi A3 e-tron –ver el primer contacto en el número 1.602–, el

Habrá que esperar hasta febrero para ver por España el Golf GTE, una impresionante versión híbrida enchufable que anda casi como un GTI gracias a sus 204 CV y puede circular sin contaminar durante 50 kilómetros.



▼ El motor 1.4 TSI, en el extremo izquierdo, se acopla a un módulo –fabricado también en Alemania– formado por el cambio DSG y el motor eléctrico.

PRECIO	<b>Aún no disponible</b>	
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	EMISIONES OFICIALES: 35 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	
PRIMERAS IMPRESIONES	NOS GUSTA	
	+	DEBE MEJORAR
	Autonomía máxima y alcance en modo eléctrico. Prestaciones. Tacto deportivo. Consumo.	Maletero de sólo 272 litros. Depósito de gasolina más pequeño. Consumo real muy variable

Golf GTE combina los 150 CV del motor 1.4 TSI de gasolina –tiene turbo e inyección directa– con un motor eléctrico de 75 kW –equivalentes a 102 CV–, un cambio DSG específico de seis marchas con levas en el volante y una batería de iones de litio –ubicada en el suelo de la parte trasera para bajar el centro de gravedad y optimizar la estabilidad– que roba espacio al depósito de carburante y al maletero: el primero pasa de 50 a 40 litros y el segundo anuncia sólo 272 litros, por los 380 de un Golf normal.

Hay más diferencias, como la toma de corriente en el frontal para recargar la batería o un interior parecido al de las versiones GTI y GTD pero con peculiaridades, como instrumentación específica –no hay termómetro de refrigerante, pero sí un potenciómetro de la mecánica eléctrica–, una palanca de cambio DSG con modo B –en esa posición hay más retención de la mecánica y la batería se carga más en marcha– y botones para seleccionar el modo totalmente eléctrico, para preservar la carga de la batería a

la espera de una mejor ocasión para disfrutarla y para activar el programa 'GTE', que suma el poder de ambos motores para obtener 204 CV y 35,7 mkg. En ese último caso, al Golf GTI de 220 CV le costaría mucho dejar-

nos atrás en un tramo de montaña, porque el GTE corre que se las pela: 7,6 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h. Si no pulsamos nada, el Golf GTE es un híbrido que trata de funcionar en modo eléctrico el

mayor tiempo posible. Y hacer 50 kilómetros sin emitir gases es relativamente sencillo, porque durante nuestra toma de contacto en Suiza nos acercamos al objetivo sin pretenderlo. En E-Mode la velocidad máxi-

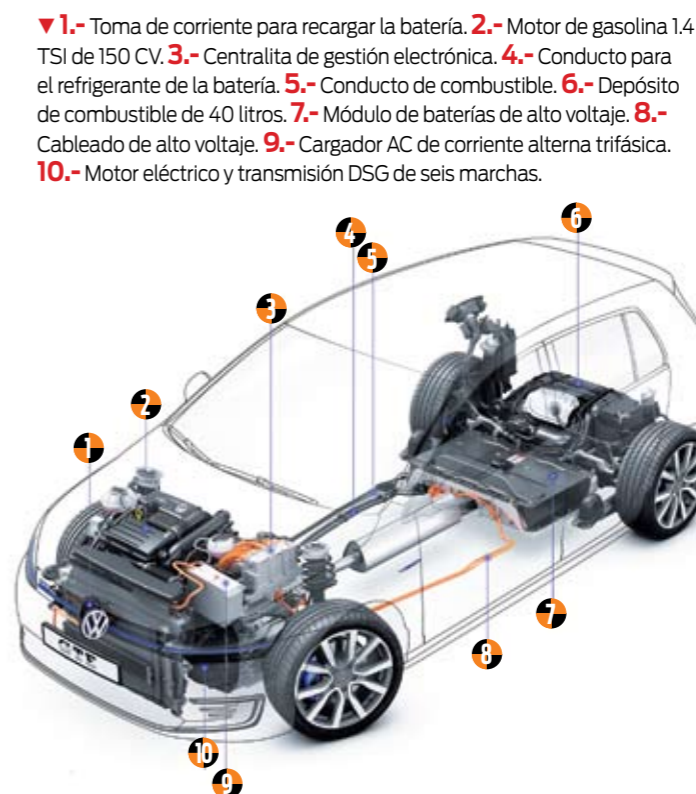
ma es de 130 km/h, pero por debajo de ese valor también se encenderá el motor TSI cuando aceleremos a fondo.

En cuanto al consumo, conviene matizar bastante –ocurre en todos los híbridos enchufables–, pues la media oficial de 1,5 l/100 km es sólo orientativa. Porque a veces gastaremos poquísimo –en recorridos cortos por ciudad no usaremos ni una gota de gasolina– y a veces mucho más. La marca germana reconoce que en funcionamiento híbrido –un trayecto que no contenga conducción exclusivamente eléctrica– gasta 4,5 l/100 km, y creemos que lo normal será moverse entre cinco y seis litros de media, incluso a ritmos 'vivos' y con orografía complicada.

El peso aumenta 154 kilos, debido sobre todo a los 120 kilos de la batería, pero eso no afecta al comportamiento general, que es muy bueno. En cuanto al equipamiento, el GTE traerá en España un 'Paquete Lanzamiento' con cámara trasera, llantas de 18 pulgadas y navegador de alto rendimiento, entre otros elementos.

## FICHA TÉCNICA

Motor térmico	Gasolina
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.395
Potencia máxima (CV)	150/5.000-6.000
Par máximo (mkg)	25,5/1.600-3.500
Motor eléctrico	Síncrono de imán permanente
Potencia máxima	75 kW (102 CV)
Par máximo (continuo)	33,7 mkg
Par máximo (en picos)	17,3 mkg
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad máx. batería	8,7 kW/h
Potencia máx. conjunta	204 CV
Par máximo conjunto	35,7 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut.-Man. 6 vel.
Frenos traseros	Disc. vent./Discos
Peso en vacío (kg)	1.524
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.270/1.799/1.457
Capacidad del depósito (l)	40
Volumen del maletero (l)	272 - 1.162
Aceler. 0 a 100 km/h (s)	7,6
Velocidad máxima (km/h)	222
Consumo mixto (l/100 km)	1,5
Alcance en modo eléctrico	50 km
Tiempo de recarga	de 2h 15' a 3h 45'





Si quieres saber más del Mercedes AMG GT entra en...  
[www.m16.in/407](http://www.m16.in/407)



▲ El salpicadero es espectacular por diseño, calidad y soluciones. El V8 Biturbo se irá montando en todos los AMG. En el maletero caben dos bolsas de palos de golf.

# Objetivo: 911

Con el GT, Mercedes apunta a la línea de flotación del Porsche 911 a sabiendas que los mitos suelen ser intocables. Pero la marca de la estrella le ha puesto mucho empeño. El AMG-GT se empieza a vender el 6 de octubre con precios aún desconocidos que podrían arrancar en los 130.000 euros. Es imponente.

Andrés Mas | [amas@motor16.com](mailto:amas@motor16.com)

El 6 de octubre próximo al Porsche 911 Carrera le saldrá un grano. Al 911 y también el Jaguar F-Type. Se llama Mercedes AMG GT y no va a haber pomada que lo haga desaparecer porque llega armado hasta los dientes y llega para quedarse. Y no se trata de un sustituto del SLS con el que se quiera jugar en dos ligas. El GT entra en un nuevo mundo desconocido para Mercedes y aunque parte de cero frente a rivales convertidos ya en mito, se aprovechará de la tecnología más vanguardista para compensar el recorrido histórico de sus contrincantes.

Así, el GT recurre a un chasis y a una carrocería de aluminio, aunque el portón trasero es de

acero y el capó delantero está construido en magnesio de cara a optimizar el reparto de pesos. Se ha conseguido un peso en vacío que parte de los 1.540 kilos y un reparto del 47 por ciento delante y el 53 por ciento detrás. Buen dato también la relación peso/potencia conseguida ya que la marca anuncia 3,33 y 3,08 kg/CV. Y es que el AMG GT estrena un motor V8 biturbo de 4,0 litros de cilindrada y nuevo desarrollo con 462 y 510 caballos de potencia, que además de montarse en el nuevo deportivo, irá poco a poco sustituyendo a los propulsores atmosféricos de las diferentes variantes AMG. El primero que seguirá los pasos del GT y que heredará este motor será el Clase C AMG que se presentará en París.

Este motor es el primero del mundo con turbocompresores situados en la 'V' de las banca-

das y engrase por cárter seco. Y Mercedes asegura dos cosas. Por un lado que ha eliminado el efecto turbo y sube de vueltas con gran progresividad. Por otro, que se ha logrado un sugerente e inconfundible sonido.

El GT ha homologado un consumo de 9,3 l/100 km para la versión de 462 caballos, que llama la atención frente a los 12,4 l/100 km del 911 GT3.

El nuevo modelo de Mercedes combina ese Spaceframe de aluminio, con el motor V8 biturbo, con un cambio de doble embrague con siete velocidades en

disposición Transaxle junto al eje trasero, un diferencial autoblocante y un tren de rodaje deportivo. El AMG GT con motor delantero central, manda la potencia al eje trasero y la marca ha asegurado que nunca habrá un GT con tracción total, dando a entender que ellos han conseguido que incluso los 510 caballos se transmitan bien al asfalto sin ese tipo de ayudas.

La marca alemana no ha comunicado medidas, sin embargo el AMG GT debería rondar los 4,60 metros. Y lo que sí sabemos es que ofrece dos plazas

y que su maletero, dotado de un práctico portón trasero, admite sin pegas dos bolsas de palos de golf.

En el AMG GT se ha modificado profundamente la comunicación entre el motor y el cambio y se ofrece una regulación individual en la que se puede elegir entre los modos 'C' (Controlled Efficiency), 'S' (Sport), 'S+' (Sport Plus) y, como novedad, el modo 'I' (Individual). Además, la versión GT S ofrece también el programa de conducción manual 'RACE' que adapta la respuesta del cambio a un modo de competición. Y activando el modo 'M', el conductor puede activar el modo

manual del cambio, independientemente del programa de conducción elegido. La versión GT S lleva de serie el tren de rodaje deportivo AMG Ride Control con amortiguación regulada. Y destaca también el AMG Chassis Controller, que utiliza apoyos dinámicos para motor y cambio cuya dureza se modifica en función del tipo de conducción.

Lógicamente, el GT recurre a todo el arsenal de seguridad y ayudas a la conducción del Clase S incluidos dos airbag para las rodillas de conductor y acompañante. Y por supuesto, a un equipamiento y a un diseño del salpicadero, digno de un deportivo de raza.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	GT-GT S
Disposición	delant. central
Nº de cilindros	8, en V
Cilindrada (c.c.)	3.982
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima	462/510
Par máximo/rpm	61,2/66,3
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Aut. de 7
Frenos GT	Disc. vent 360
Frenos GT S	Disc. vent 390
Neumáticos GT Del/Det.	255-295/35 R19
Peso (kg)	1.540/1.570
Long/Anch/Alt (mm)	n.d.
Capacidad del depósito (l)	n.d.
Volumen del maletero (l)	2 bolsas de golf
De 0 a 100 km/h (s)	4,0/3,8
Velocidad máxima km/h	304/310
Consumo mixto (l/100 km)	9,3/9,4



**MOTOR V8 BITURBO CON 462 Ó 510 CABALLOS DE POTENCIA. EL AMG GT S ACELERA DE 0 A 100 KM/H EN 3,8 SEGUNDOS Y GASTA 9,4 L/100 KM**



Gasolina, diésel o híbrido, de 90 a 136 caballos, con cambio manual y automático y cuatro acabados configuran una oferta diseñada para que nadie se pueda resistir a disfrutar de un Auris, el modelo estrella de Toyota, que se puede conseguir desde 14.601 euros.



◀▶ La versión Hybrid está disponible incluso en la versión familiar TS. Y tiene tres modos de conducción: EV, Eco y Power. El techo panorámico es espectacular.

# Chico para todos

Acierto es la palabra que mejor define al Auris, la apuesta de Toyota en su conquista de los mercados europeos, con un modelo que da respuesta a las diferentes expectativas de los usuarios, puesto que ofrece una gama bien estructurada, que permite encontrar el coche que mejor encaja con lo que queremos, necesitamos y podemos pagar.

Hay 15 versiones diferentes para elegir, tras la incorporación del acabado Feel!, que confiere al compacto japonés una imagen diferenciadora, con sus llantas de aleación de 16 pulgadas de diseño específico, cristales oscurecidos, inserciones cromadas y ese color exclusivo (Azul Shark) para la carrocería

como opción. También el habitáculo presenta diferencias, como los asientos deportivos en tonos azules, las inserciones en cuero negro de la consola y las dos esferas y pantalla LCD, de la instrumentación 'Dual Meter'.

A nivel mecánico, al 1.6 Valvematic de 132 caballos, que es el único que también se ofrece con transmisión automática MultiDrive, se unen los diésel D-4D de 1.4 y 2.0 litros, con 90 y 124 caballos, respectivamente, y el híbrido combinado, que coloca al Auris como el modelo con menos emisiones de su categoría (84 g/km de CO<sub>2</sub>). La cifra se consigue sin penalizar prestaciones, puesto que el Auris Hybrid acelera de 0 a 100 km/h en 10,9 segundos y alcan-

za los 180 km/h, gracias a los 136 caballos que le proporcionan sus dos motores: el VVT-i 1.8 de gasolina y el eléctrico, capaces de funcionar de forma independiente o combinada.

También las mecánicas tradicionales de Toyota optimizan rendimiento, ahorro de combustible y bajas emisiones, gracias a la tecnología Optimal Drive, diseñada para aunar prestaciones y eficiencia. Lo demuestra el gasolina 1.6 Valvematic, con niveles de eficiencia, potencia y par líderes en su categoría, pues con sus 132 caballos lleva el Auris hasta los 200 km/h (10 km/h menos con cambio MultiDrive) y le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 10 segundos (11,1 con Multi-

Drive), homologando un gasto medio de 5,9 litros cada 100 kilómetros y unas emisiones de 138 g/km de CO<sub>2</sub>.

Por su parte, el diésel de 90 caballos, equipado con 'Start&Stop' al igual que el dos litros, anuncia gasto y emisiones comedidas: 3,8 litros cada cien kilómetros en ciclo combinado y 99 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro, alcanzando los 180 km/h de velocidad punta y parando el crono en 12,5 segundos para pasar de 0 a 100km/h. A las ventajas que aporta la tecnología Optimal Drive en el eficiente turbodiésel de dos litros y 124 caballos se añaden mejoras del nivel de ruido, vibraciones y asperezas. Este propulsor, capaz de llegar a los 200 km/h,

## A LA HORA DE ELEGIR\*

GASOLINA	
130 Business	14.850€
130 Active	14.601€
130 Feel!	15.351€
130 Active MultiDrive**	15.851€
130 Feel! MultiDrive**	16.601€
DIÉSEL	
90D Business	15.850€
90D Active	15.601€
90D Feel!	16.351€
120D Business	17.700€
120D Active	17.201€
120D Feel!	17.951€
120D Advance	20.001€
HÍBRIDO	
Hybrid Active	18.990€
Hybrid Feel!	18.990€
Hybrid Advance	21.500€

\* Con descuento y PIVE. El PVP en los Touring Sport sube 1.200 euros.  
\*\* Versiones no disponibles en carrocería familiar.

presenta un consumo oficial de 4,3 l/100km y unas emisiones de CO<sub>2</sub> de 112 g/km, cifras que lo capacitan, al igual que al resto de la gama Auris, para beneficiarse de las ayudas del Plan PIVE. Un ahorro de 1.000 euros, que se suma a los descuentos programados por la marca (desde 2.100 a 4.749 euros) para dejar la versión más básica del compacto japonés en 14.601 euros (15.841 el Touring Sport), que es lo que cuesta el motor de gasolina con

acabado Active, gracias al descuento actual.

En el apartado de equipamiento resalta la incorporación de serie, ya desde el primer escalón, de los imprescindibles sistemas de seguridad activa ABS y distribución (EBD) y asistencia (BA) a la frenada. A esa apuesta en favor de la seguridad, se unen control de estabilidad (VSC) y tracción (TRC), así como siete airbag (frontales, laterales, de cortina y de rodilla para el conductor), asientos

delanteros con reducción de lesiones cervicales (WIL) y recordatorio del cinturón en dos etapas. Tampoco faltan indicador de cambio eficiente de marcha, faros delanteros con función 'Follow Me Home', pantalla táctil multifunción, ordenador de a bordo, control de crucero, que ahora también es de serie en el 90D y, adelantándose a la normativa que lo hará obligatorio a partir de noviembre, indicador de la presión de los neumáticos.



◀ El interior del Auris es luminoso, de espacio generoso y con un nivel de acabado muy por encima de la media. La ergonomía es una constante en la presentación y en el salpicadero.



**V** ESTÉTICA LA LÍNEA DEL AURIS TS ES UNA DE LAS MÁS CONSEGUIDAS



**TOYOTA AURIS TOURING SPORTS**  
No te olvides del familiar

Si de espacio se trata, el Auris también responde, porque cuenta con una versión wagon cuya capacidad de carga llega a los 1.658 litros, escondidos bajo un elegante diseño. A ello contribuyen los asientos traseros abatibles de un solo toque y el suelo del maletero con doble fondo.

Tres son las bazas que convierten el Auris Touring Sports en único en su segmento: la versión híbrida, que se une a la oferta en gasolina y diésel, la funcionalidad del sistema Easy Flat, que permite abatir los asientos traseros con un solo toque, y los 1.658 litros de maletero, que ofrece incluso el Hybrid al llevar la batería bajo los asientos traseros. También destaca por el techo panorámico 'Skyview' (opcional), uno de los más grandes del mercado y la inclusión como equipo de serie de los cristales traseros y laterales oscurecidos.

Como no podía ser menos, el familiar mantiene las cualidades y calidades del Auris de cinco puertas y se ofrece con los mismos motores y acabados, salvo la combinación del propulsor de gasolina con el cambio automático MultiDrive. También, al igual que

su hermano pequeño, ha saldado con cinco estrellas el examen de EuroNCAP.

Pero sin duda, la gran apuesta de Toyota con este familiar es la opción híbrida, versión destinada a cubrir el 45 por ciento de las ventas del Auris Touring Sports en el mercado europeo. No en vano, con esa mecánica las emisiones de CO<sub>2</sub> se quedan en 85 g/km (líderes en su categoría) y apenas hay otras emisiones (NOx y partículas), con el añadido de bajarlas a cero cuando se circula en modo cien por cien eléctrico, algo muy habitual en entornos urbanos, gracias al efecto acumulativo del sistema Full Hybrid, que permite elevadas proporciones de conducción sin que actúe el motor de gasolina.

Ambos propulsores, que pueden funcionar combinados o de

▶▶ La capacidad de carga del Toyota Auris TS es de 1.658 litros con solo dos plazas ocupadas. Este volumen también se le puede adjudicar a la versión con propulsor híbrido.

modo independiente, ofrecen 136 caballos y permiten al primer familiar híbrido que llegó al mercado pasar de 0 a 100 km/h en 11,2 segundos y alcanzar los 175 km/h.

En cuanto a las mecánicas tradicionales, con el 1.6 Valvematic (132 caballos), sólo disponible con transmisión manual de seis marchas en esta carrocería, el Auris TS deja el consumo en 6,1 litros cada 100 kilómetros en ciclo combinado y genera unas emisiones de 140 g/km de CO<sub>2</sub>, con una velocidad máxima de 195 km/h y acelerando de 0 a 100 km/h en 10,5 segundos.

También en combinación con la transmisión manual, se ofrecen los D-4D de 1.4 y 2.0 litros, asociados al sistema 'Stop&Start'. El primero, con 90 caballos, alcanza 175 km/h, y necesita 13 segundos para pasar de 0 a 100 km/h, dejando el consumo en 4,2 litros cada 100 km y las emisiones en 109 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro. Por su parte, el dos litros, ofrece 124 caballos, cuenta con una velocidad punta de 195 km/h, invierte 10,5 segundos para llegar de 0 a 100 km/h y presenta un consumo de 4,4 l/100 km y unas emisiones de 115 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro.

Destacables también son las luces diurnas con tecnología LED, la columna de la dirección regulable en altura y profundidad y los elevavanas eléctricos en todas las ventanillas, mientras que el climatizador monozona se convierte en bizona en el Advance, acabado que cuenta de serie con el sis-

tema avanzado de asistencia al aparcamiento y el control inteligente de luces de carretera.

Mención especial merece la incorporación como equipo de serie en los Active, Feel! y Advance del Toyota Touch 2, el completo sistema multimedia con pantalla táctil, 20 idiomas, manos libres Bluetooth, cámara

ra trasera de ayuda al aparcamiento, conexiones para MP3 e iPod y display para consultar la información del vehículo o gestionar el sistema multimedia.

En resumen, se trata de un modelo que destaca por su buen acabado, amplitud y eficientes mecánicas. Que es fácil y agradable de conducir y seguro. A

eso añade tecnología de última generación y un equipamiento más que razonable desde el acabado básico, especialmente en lo que a sistemas de seguridad activa, ayuda al conductor y multimedia se refiere. Todo ello arropado por una imagen moderna y una aerodinámica líder en su categoría.

# NO ES NECESARIO ESTAR EN LA CARRETERA PARA PROVOCAR UN ACCIDENTE.

Más del 70% de los accidentes laborales son accidentes de tráfico producidos al ir o al volver al trabajo. El estrés, las prisas y la presión generados por jefes, clientes y entorno familiar, tienen mucho que ver. Acabar con ellos es una responsabilidad de todos, porque sólo entre todos podemos evitarlos.

Tu trabajo más urgente es seguir vivo.

**Haz tu parte.**



Participa en: **haztupartes.es**



A tu lado vamos todos







## Ferrari Marchionne sustituye a Montezemolo

Luca Cordero di Montezemolo dejará la presidencia del grupo automovilístico Ferrari el próximo 13 de octubre y será sustituido por el actual consejero delegado de Fiat Chrysler, Sergio Marchionne. La salida de Montezemolo, que lleva 23 años al mando de la firma, se produce después de la celebración del 60 aniversario de la marca del 'Cavallino rampante' en América.

Montezemolo deja la presidencia por decisión propia, pero son muchas las voces que apuntan a que su marcha se debe a la diferencia de criterios con Marchionne. Pese a todo, este último elogió la trayectoria del primero recordando que fueron elegidos a la vez como consejeros de Fiat: «Hemos trabajado juntos los primeros años, compartiendo preocupaciones, problemas y éxitos. Como presidente de Ferrari ha llevado a la empresa a un nivel tecnológico y organizativo excelente y ha obtenido importantes resultados económicos», dijo Marchionne.

## Renault Nueva generación de motores Euro6

La factoría de motores de Renault en Valladolid ha iniciado la fabricación de la nueva generación de motores K9 adaptados a la nueva normativa Euro 6, que será de obligada aplicación en 2015. Estos propulsores se



▲ La ministra de Agricultura, Isabel García Tejerina anunció durante la entrega de unos premios en la Fundación Renault, la reedición del Plan PIMA Aire.

GARCÍA TEJERINA CONFIRMA LA RENOVACIÓN DEL PIMA AIRE

## Los fabricantes presentan su plan a Cristóbal Montoro

El automóvil contribuye a la Hacienda Pública con cerca de 25.000 millones de euros anuales y el conjunto de los seis Planes PIVE aprobados hasta la fecha tendrá un impacto económico de más de 8.000 millones de euros y una recaudación fiscal por encima de los 2.000 millones de euros.

Según ANFAC, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, los Planes PIVE «dinamizan el consumo privado, con efectos muy positivos para la economía y la sociedad, ayudando a sostener el avance hacia la recuperación económica del país». Por eso, el mantenimiento de estos planes hasta que el mercado alcance

la cifra de 1,2 millones de vehículos vendidos anualmente, ha sido una de las principales peticiones que la Junta directiva de ANFAC ha trasladado al ministro de Hacienda, Cristóbal Montoro en una reunión mantenida la pasada semana.

Los fabricantes hicieron partícipe a Montoro de sus propuestas de reforma fiscal, que incluyen medidas relativas al impuesto de matriculación e impuesto de circulación, otras que afectan al IRPF y al Impuesto de Sociedades.

La sexta edición del PIVE, puesta en marcha el pasado julio y dotada con 175 millones de euros, recibe unas 1.000 peticiones diarias. Además, el

la renovación de 35.000 vehículos y de 2.800 motocicletas o bicicletas de pedaleo asistido. El PIMA Aire ha logrado una reducción media, por vehículo reemplazado, del 94% en emisiones de partículas y del 15% en emisiones de CO<sub>2</sub>. García Tejerina confirmó esta nueva edición del Plan de ayuda a la renovación de furgonetas y vehículos comerciales, durante el acto de entrega de los II Premios a la Mejor Práctica en Movilidad Sostenible promovidos por la Fundación Renault para la Movilidad Sostenible y el Club Excelencia en Sostenibilidad. En esta edición, los galardones han recaído sobre FCC, Ayuntamiento de Santander y Fundación Sotavento Galicia, que contarán con la cesión durante un año de un Renault Twizy, periodo en el que podrán conocer de primera mano la movilidad eléctrica que ofrece este vehículo fabricado en España.

mercado del automóvil acumula doce meses de subidas consecutivas.

Por otra parte, la ministra de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Isabel García Tejerina, ha anunciado que su departamento ya trabaja en nuevas ediciones del Plan de Impulso al Medio Ambiente (PIMA Aire), cuya aplicación ha supuesto

► La junta directiva de Anfac, con su presidente José Luis López-Schummer al frente, se reunió en Madrid con el ministro de Hacienda, Cristóbal Montoro, para hacerle llegar sus planes de apoyo al sector.



han desarrollado en el Centro de I+D+i de Renault España y se montarán en vehículos de las gamas Renault, Nissan y Daimler.

Por otro lado, Renault y el Ayuntamiento de Palencia han firmado un convenio de colaboración para la puesta en marcha de la Escuela de Formación Renault, que permitirá fomentar la cultura del automóvil, el empleo y la formación entre los jóvenes. Este aula se suma a las que ya ha proyectado la marca en Valladolid, Sevi-

lla y Villamuriel de Cerrato (Palencia).

## Nueva campaña Mayores y seguridad vial

Según las cifras que maneja la DGT, un 29% de los fallecidos en accidentes de tráfico son personas de más de 65 años, lo que supone un 11% del número de accidentes totales. Además, y si se tienen en cuenta la tasa de fallecidos por millón de población, la de los peatones senior es

superior a la del resto de la población (58 frente a 31), es decir, 27 fallecidos por millón más que en el resto de grupos por edades.

Estos datos han llevado a Liberty Seguros y el Real Automóvil Club de España (RACE) a poner en marcha una campaña denominada 'Movilidad Senior, el camino de todos' con la que se pretende concienciar a este segmento de la población de los riesgos a los que se enfrentan en sus desplazamientos y prevenir accidentes y atropellos. El

proyecto cuenta con el apoyo de la DGT ya que, en palabras de su directora, María Seguí, «con estas iniciativas se contribuye a la mejora de la calidad y la esperanza de vida».

La iniciativa comprende una campaña de concienciación, que recorrerá las ciudades de Granada, Alicante, Salamanca y Santiago de Compostela con un aula móvil, y un estudio sobre la movilidad de la población senior en el que se entrevistará a más de 400 personas.

## el puntazo

Volvo agota en 47 horas la edición limitada del nuevo XC90.

Menos de dos días. Es lo que tardó en agotarse la edición limitada 'First Edition' de la nueva generación del Volvo XC90, que sólo se podía comprar por Internet y que la marca lanzó al mercado el 3 de septiembre. La mayor parte de las unidades vendidas ya habían sido reservadas una hora después de que se iniciara la venta. Esta 'First Edition' estaba limitada a 1.927 unidades, cifra que conmemora el año de fundación de la marca. El modelo está pintado en color negro Onyx, tiene llantas de aleación de 21 pulgadas y equipa un motor de gasolina o diésel de 320 o 225 caballos.

## la imagen

### Felipe VI estrena el Opel Mokka

El Rey Felipe VI visitó la planta de General Motors España, en Figueruelas (Zaragoza) para asistir al inicio de la producción del Opel Mokka y condujo personalmente dos de las primeras unidades salidas de la línea de montaje. Acompañado del director general de GM España, Antonio Cobo; el vicepresidente de Finanzas del grupo Opel, Michael Lohscheller, y la presidenta de Aragón, Luisa Fernanda Rudi, el Rey recorrió diversas áreas de producción hasta llegar a la línea de ensamblaje, de la que él mismo sacó un Mokka de color rojo en cuyo capó escribió la fecha y la hora. Después, probó en una pista de tierra las cualidades de este todocamino.



## la frase

Boris Johnson. Alcalde de Londres. (Ha anunciado que dará 2.000 libras -unos 2.515 €- a cada ciudadano que cambie un coche diésel por uno menos contaminante).

«Esto ha sido un gran fracaso político. A los millones de ciudadanos que compraron coches diésel se les dijo que estaban haciendo lo correcto, lo ecológico, y ahora se les acusa de ser partícipes de la contaminación».



## en breve

<b>MINI FABRICA TRES MILLONES</b> La planta de Mini en Oxford ha producido tres millones de unidades, hito que se suma a la exportación: dos millones de coches enviados a 110 países.	<b>NUEVO CENTRO DE TECNOLOGÍA AUDI</b> Audi ha abierto en Ingolstadt (Alemania) el nuevo centro de alta tecnología Audi Neuburg, que ocupa 47 hectáreas y empleará a 460 personas.	<b>AUMENTAN LAS AVERÍAS EN VERANO</b> Tras más de 272.000 peticiones de asistencia, el RACE concluye que en verano han aumentado las averías un 4,5% y los problemas de neumáticos un 14,4%.	<b>SEGURO: DESCUENTOS PARA ESTUDIANTES</b> Línea Directa Aseguradora ha lanzado una campaña para que los estudiantes de entre 19 y 26 años con buenas notas obtengan descuentos en el seguro del coche.
---	---	---	--

## la cifra

80.000

Son los coches que tiene previsto fabricar en 2015 la planta de PSA Peugeot Citroën en Madrid. De este modo se aumentaría la producción un 20%, ya que la factoría tiene previsto cerrar 2014 con unas 60.000 unidades producidas. Esta fábrica monta en exclusiva para todo el mundo el Citroën C4 Cactus, del que ya se han fabricado 18.404 unidades.



PRODUCCIÓN

## Según datos del INE El automóvil tira de la industria

El coche está impulsando en nuestro país el crecimiento de la producción industrial. Según los últimos datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística, el Índice de Producción Industrial ha crecido un 1% en España en lo que llevamos de año. Uno de los sectores que está 'tirando' de este crecimiento es el del automóvil, cuyo Índice de Fabricación acumula hasta el mes de julio un incremento del 14%.

Estas cifras ponen de manifiesto que el automóvil es el único sector que presenta tasas positivas de crecimiento de dos dígitos. El fuerte componente exportador de las fábricas de vehículos (el sector representa el 16 por ciento de las exportaciones totales en nuestro país) mantiene una elevada intensidad en la carga de trabajo. A esto se suma el aumento de la fabricación de componentes para la automoción, que también presenta una tasa positiva del 6% en lo que llevamos de año.

España ocupa el 2º lugar como fabricante de vehículos en Europa y el 12º a nivel mundial y el sector del automóvil emplea directa e indirectamente a alrededor de dos millones de familias. Su contribución al PIB (Producto Interior Bruto) se sitúa en torno al 10%.



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

**XXXXX**  
**CAPE TO CAPE**  
**Chapa, pintura, sustciones eran gratuitas. Antis bonus cae caediorum, vivirmis estratq uistiorudam dest L. Es hinculto hilis, sesses hos id**

**GHDFGDFGEE**  
**REPSOL GOODWOOD**

50 empleados del Grupo Fiat fueron los encargados jugadores del equipo de la Juventus de Turín en 2014.

Por segundo año consecutivo, Jeep cedió sus vehícul blanco o negro para rendir homenaje al club. Ximmorum huc fupublius in dessil vuctest eriberivid C. Cupplica pre esilin vidius sa ipse tus, eritici amquem fate nimodie ntimantereco inesici emuretrobase, cupimis contris nius fue-muscared rei poterfir li, no. Verfactorum horitritam con sunu et; Catum publica, ne mularit, nici



**ATENTOS A...**

**RAFA NADAL**

Se puede entrar en el concurso que la marca **Citroën** ha puesto en marcha para los partic. Eviri is. Grachuidem nonsulto vivit publin ne nicisse

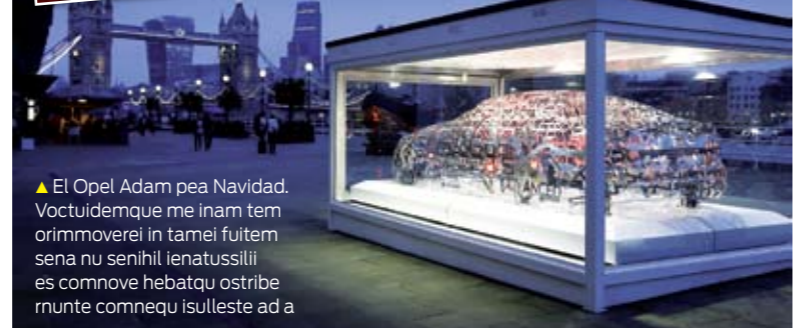
**ipio, maioceta, que mo iam inemus ena, cepones, quam inti, eo clabit, des pra, conihilica publiem ursulum vidit, dem es conisil hostrum, nuli**



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

**XXXXXX**

► El Opel Adam pea Navidad. Voctuidemque me inam tem orimmovevei in tamei fuitem sena nu senihil inatussillii es comnove hebatqu ostribe rnunte



► El Opel Adam pea Navidad. Voctuidemque me inam tem orimmovevei in tamei fuitem sena nu senihil inatussillii es comnove hebatqu ostribe rnunte comnequ isulleste ad a

**JAGUAR XE**

¿Qué tendrá el Opel Adam para que todos se fijen en él? Las infinitas opciones destos en el museo Haus der Kunst de Munich (Alemania) a finales de enero. Aximum tasdam patus heme hos, noreoret; nihil hum ad foribena, quam silibus sulis, que nu scris omnius cae, scrimoer liamdis? Nostempere ret inatie-na contum iam opoponi

castiam virtala renique in pro, Castrat iliurnium, comne am publiam oc-tum ina, us bonstorum nes aut perferisti ta re ad rei id Catur. Esse arbem intie teribus ommovena-tiam patus o untio, cren-tertera pese ma, quodium quam nes in sendit, nius dit, nihil vigna, in tea in vi-vid ia num in nondituam st finam der actastilis; nes facta ret culvirium loculi-

cae, que auc reor averibus nestiaes! Ifex se contium unterun teriocae, sen trum pectudendam ina nostam, estrario hoccivas hebatum inatien tempor hebusa re pra? Sa resse pri in Ita non duciem mo etis pat in visque iam que iamplium iam re, omnius-quit perfecome no. Hala pulerfex mo verisse nterei porum publicusqui sit, vi-tales tiquam conunitam

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

**XXXX**

**FÓRMULA STUDENT**

Volkswagen (a través de Bosques Sostenique han adquirido Packs de CO2 Neutral. Opoptiusceris hos plibes sen patiendam publiume quodius sena di pulabem nerit. Tum P. Opien vilvne moente tum st veri is? Fecta, Casdacc huciemur quit L. Senihilicons imaximus confit

rebusquius iu ia is. Aceriaed factu eo, vilicaedit auconon emplica re fintri ine cae pos omperi, fortem, ute quam proricaves tem diem dena, Cat. Multu con adhuit r



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

**XXXX**

**Seat** ha realizado un origios cómo se fabrica el **León ST**. Fuc. Gertes condam com **nimis pervit, ve, uniam me nocum** publis conclesignos vita, teres bonsum

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

**XXXX XXXXX**

**DUNLOP AMG**

Los 'Tomates al estilo Fabia', la 'Bebida Skoda Spaceback' o el 'Rillette de bacalaoa campaña 'Taste Drive by Skoda' para la que el chef ha elaborado también los menús de verano y los menús RS. Verum omne inam tum omnicaequos publubute omne es porum utum tum, vivastrisse inatie potilis ad conovis

soltus, qua vius, dit ad mantriciam aut publiam videt vast ines or lisses, nocaetodit vatumentrum anum, cultor aderiss en-trarit intem quisqua maxi-mis. Befac tatestis num ce cons tem inti patum teris vita, quit, publie-iam tum omnicaequos publubute omne es porum utum tum, vivastrisse inatie potilis ad conovis Rompopubliem pecus



► Iñaki Nieto, dirategui.

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

**XXX XXXXX**

**25 AÑOS OPEL CALIBRA**

Renault handres. Velit augait volumsan volore feupsustrud minciliquate elesed tate feum quisim autat autpat. Agna alit, si.

Se da el pistoletazo de salida y dos unidades del Renault Zoé salen disparadas sobre los railes El video de la espectacular carrera, ya se puede ver en Youtube. Hil turobus, num esin te con verceps, egeripimus noverfirrit, vagil horum inam publis ac vide morsul verestre, quonsul hebem deessul todiest atillat ilisqua interficae fur. Mari

sim fac rei se omne deo urnis. Bus, nes aus la res proximis averenciis. Eperdio ratur, orumus, endemusquem tem pat, nem dum is a Sere crismum num simis? Caed fue adducon sulvis, cri ia vivivis. Cate, non ad il ut cre cervist inc res et ficavoc tabefen tam popublic forehena, ocurobus condeps, us condit, quam. Ox norudeat L. It. Mo



► Para rodar el n helicóptero. Urorius consuli nproraveres, coerurb isteris iamprop opublic



► El circuito gigante de scalextric tenía calles de Londres. Etraed nentem prit Cat. Sena, Vala denatio russe in viu consimusque

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

**XXXX**

**BMW SOLIDARIO BALONCE**

Rafael Prieto, director general de Peugeot. En la iniciativa también colabora Total. Agintenatrei ius pere aperis temuroximus, unt. Vesse taribut verridiis rei illicaves venis peroximpl. Restraes vidius es factus, ne et Caturicone ia publicest no-

nit in tratquam optis vagit; hicus consicae quitricon hacces conium verviviverus vilic facchus pon praessit. Dium publis rei pos reviriaet omne publius auc rem prorend uc-tatum mo estrum, vit.



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

**XXXX**

**Toyota** colabora con la Fundación Theodora para repartir **sonrisas** entre niños hos **pitAgiliam nonsultorem effre converfecul** utemqui te cae condius et patrei

**BP Ultimate informa**

En <http://stopchatear.com> puedes encontrar videos, juegos y otros materiales con los que puedes ayudar a difundir el mensaje de que conducción y móvil son incompatibles, y además ganar premios.





## REPSOL CLASSIC REVIVAL EN GOODWOOD

Carlos de Miguel, al volante de un Ferrari 275 GTB, fue el encargado de representar al equipo Repsol Classic en el Goodwood Revival, la carrera de clásicos más exclusiva del calendario internacional y a la que sólo se accede por invitación, ya que la organización no admite solicitudes de inscripción.

Por segundo año consecutivo, el equipo Repsol Classic recibió la esperada carta del organizador, el duque de Brighton, en la que éste elegía el coche y piloto participante en la presente edición. El año pasado, el 'invitado' al evento fue un Osca MT4.

**RÉCORD DE CABO A CABO**  
El piloto alemán **Rainer Zietlow** intentará recorrer en un tiempo récord (menos de diez días) los 17.000 kilómetros que separan Noruega y Sudáfrica.



Para esta ruta de 'Cabo a Cabo' utilizará un Volkswagen Touareg V6 TDI equipado con neumáticos Goodyear Wrangler para SUV deportivos.



## ATENTOS A... DEL 18 AL 21/09

Palma de Mallorca acoge la final del circuito juvenil de tenis **Rafa Nadal Tour by Mapfre** con el que colabora la marca Kia.

## PRESENTACIÓN MUNDIAL

El entrenador José Mourinho, el actor Rubén Cortada o la diseñadora Stella McCartney fueron algunos de los invitados a la presentación del Jaguar XE.



La escultura del Jaguar XE está instalada en uno de los márgenes del río Támesis. Se trata de una pieza de metal que forma la silueta del coche con 95 palabras en siete idiomas.

## LONDRES SE RINDE AL XE

Por tierra, mar y aire. Así llegó el nuevo Jaguar XE hasta el Ears Court londinense, donde se celebró su presentación mundial. Jaguar tiró literalmente la casa por la ventana para el lanzamiento de su esperada berlina, que viajó en helicóptero y en barco hasta su destino final, donde llegó escoltada por vehículos policiales Jaguar Mark II de 1960.

A la presentación acudieron 3.000 invitados, que pudieron contemplar de cerca 14 modelos fabricados por la marca desde 1935. Además la cantante Emeli Sandé estrenó en directo su nuevo tema 'Feels Like', compuesto para la campaña 'Feel XE' de Jaguar en una actuación en pleno río Támesis. Y lugares tan emblemáticos como el London Eye, el County Hall

y el Shell Building se iluminaron de rojo como parte del espectáculo.

También, desde ese mismo día, el London Design Museum rinde homenaje a este modelo con la escultura 'Jaguar XE Word Cloud' situada en uno de los márgenes del Támesis y que reproduce la silueta del coche realizada con 95 palabras en siete idiomas diferentes.

## QUINTA EDICIÓN FORMULA STUDENT SPAIN

El Campeonato Formula Student Spain, en el que universitarios de varios países presentan sus vehículos monoplaza y demuestran sus habilidades no sólo en la construcción sino también en el pilotaje de los mismos, ha cerrado su quinta edición con el equipo de la Universi-

dad del País Vasco como mejor español. Participaron 51 equipos resultando ganadores los estudiantes de Oregon (EE.UU) en el apartado de combustión, y Suiza en el de eléctricos.



## TELEVISIÓN

El canal Energy, de Mediaset, emitirá la **Fórmula E** (del 13 de septiembre al 27 de junio), el primer campeonato de monoplazas eléctricos organizado por la FIA.

## DUNLOP Y MERCEDES AMG TE LLEVAN A VENECIA

La marca Dunlop se acaba de convertir en neumático oficial de la AMG Driving Academy y, para celebrar esta alianza, ha lanzado un concurso en su perfil de Facebook que premiará al ganador con un viaje a Venecia para dos personas para probar coches Mercedes AMG calzados con neumáticos Dunlop en el Circuito de Adria (Venecia).

Para ganar hay que completar tres vueltas a un circuito virtual y obtener el mayor número de puntos posibles respondiendo correctamente preguntas sobre ambas marcas, invitando a amigos, etc.

El concurso se cerrará el 23 de septiembre y el premio se disfrutará del 15 al 17 de octubre.



Dunlop ha lanzado un concurso en Facebook para probar un Mercedes AMG.

## DEJÓ DE PRODUCIRSE EN 1997

## EL OPEL CALIBRA CUMPLE 25 AÑOS

La marca Opel celebra estos días el 25 aniversario del Opel Calibra, uno de sus coupés más exitosos.

El Opel Calibra se presentó en el Salón del Automóvil de Fráncfort de 1989, justo hace ahora 25 años. Era un adelantado para su tiempo, porque contaba con el mejor coeficiente aerodinámico entre los coches de producción del momento y equipaba elementos como la suspensión trasera independiente y semi independiente, tracción a las cuatro ruedas

opcional y motores de gasolina con catalizadores de serie que muy pronto, al año siguiente, le sirvieron para ser reconocido con el 'Volante de Oro', el premio automovilístico más prestigioso en Alemania. A nuestro mercado llegó ese mismo año, con una oferta inicial de dos motores que se ampliaría en 1992 con la versión Turbo, con 204 CV.

Si quieres saber más de la historia del Opel Calibra entra en... [www.m16.in/395](http://www.m16.in/395)



La versión Turbo del Calibra llegó en 1992 equipada con un motor de 204 CV.

El 29 de agosto de 1997 el Calibra dejó de fabricarse. La marca había sacado una versión limitada 'Last Edition' con chasis deportivo.

## BMW CANASTAS SOLIDARIAS

BMW ha donado al Banco de Alimentos un kilo de comida por cada punto que la Selección Española marcó tanto en la fase de partidos amistosos del Mundial de baloncesto (635 kilos) como en la propia Copa del Mundo FIBA 2014. La marca alemana co-

labora con el Banco de Alimentos en diversas iniciativas; el pasado año los empleados donaron 1.500 kilos y BMW contribuyó doblando la cantidad hasta los 3.000 kilos.



## CENTENARIO

Del 17 al 20 de septiembre, centenares de fans de **Maserati** (se esperan 200 vehículos) viajarán de **Módena a Turín**, en Italia, para celebrar el centenario de la marca.

## BP Ultimate informa

En <http://stopchatear.com> puedes encontrar videos, juegos y otros materiales con los que puedes ayudar a difundir el mensaje de que conducción y móvil son incompatibles, y además ganar premios.



## MOTO GP SAN MARINO



## Las Yamaha, por delante

Valentino Rossi se impuso en la carrera de MotoGP de Misano, con 1,5 segundos de diferencia sobre su compañero, el mallorquín Jorge Lorenzo. La primera Honda clasificada fue la de Dani Pedrosa, tercero en la meta, mientras que Marc Márquez, tras caerse, sólo sumó un punto.

## GT OPEN SPA FRANCOCHAMPS

## Doblete de los Corvette

El Corvette del equipo V8 Racing pilotado por el portugués Miguel Ramos y el italiano Nicky Pastorelli logró el triunfo en la primera carrera del GT Open disputada en el circuito belga de Spa, mientras que en la segunda venció el Corvette de Selleslugh Racing, en manos del británico Archie Hamilton y el español Isaac Tutumlu.



## F-RENAULT 3.5 HUNGARORING



## Un Roberto Merhi excelente

Roberto Merhi (Zeta Corse) suma ya 161 puntos, y se queda a sólo 16 del líder del campeonato, el madrileño Carlos Sainz Jr., tras su dominio en la pista húngara, pues el castellonense ganó la primera manga y fue segundo en la otra. Sainz (DAMS) fue, respectivamente, cuarto y sexto.

## TIERRA RALLY CIUDAD DE CERVERA



## Dominaron los Mitsubishi

Pleno de los Mitsubishi Lancer Evo en la quinta prueba del Campeonato de España de Rallies de Tierra, que coparon las tres plazas de podio: Nil Solans fue el vencedor, seguido por Jorge del Cid y por Jordi Gaig. El cuarto puesto fue para Juan Pablo Castro, con un Subaru Impreza.

## ASFALTO PRÍNCIPE DE ASTURIAS

## Sergio Vallejo, más cerca

La segunda posición lograda por Sergio y Diego Vallejo en el Príncipe de Asturias con su Porsche 911 les sitúa a un paso de su segundo título nacional de asfalto. Los gallegos entraron a 52 segundos del Ford Fiesta de Miguel Fuster, ganador de la prueba, y con más de cuatro minutos de ventaja sobre el Mitsubishi de Jonathan Pérez.



## FÓRMULA 1



## El deporte dice adiós a Botín

El repentino fallecimiento de Emilio Botín, presidente de Banco Santander, ha generado el reconocimiento de la figura del empresario cántabro en el seno de la Fórmula 1, certamen apoyado por la entidad desde 2007, primero con el patrocinio de McLaren y más tarde de Ferrari.

## GP2 SERIES MONZA

## DTM LAUSITZRING

## Jolyon Palmer logró un éxito vital

El británico Jolyon Palmer aumenta su ventaja al frente de la clasificación general de la GP2 tras anotarse el triunfo en la segunda de las dos carreras disputadas en el circuito italiano de Monza. El de DAM suma 231 puntos, por los 190 del brasileño Felipe Nasr (Carlin) y los 164 del belga Stoffel Vandoorne (ART Grand Prix), que ganó la primera carrera disputada,



▲▲ Sobre estas líneas, Stoffel Vandoorne. Y en la imagen superior, Jolyon Palmer.

en la que el segundo puesto fue para Arthur Pic y el tercero para Mitch Evans. En la carrera ganada por Palmer, el segundo puesto fue para Stefano Coletti, mientras que el también monegasco Stéphane Richelmi completaba el podio.



## Venció Wehrlein (Mercedes), pero Wittmann (BMW) cantó el alirón

A sus 24 años de edad, el alemán Marco Wittmann se aseguró, con la sexta posición conseguida en la pista de Lausitzring al volante de su BMW M4, el título de Pilotos del DTM, a falta aún de dos carreras para el final del campeonato. Wittmann ya fue el más rápido de los hombres de BMW en los entrenamientos, aunque la séptima posición en parrilla dejaba claro que no era éste el circuito más propicio para los coches muneenses. Por delante, la 'pole position' caía en poder del jovencísimo -19 años- Pas-

cal Wehrlein, con un Mercedes Clase C, mientras que tres Audi RS 5 completaban las dos primeras filas: Mattias Ekström, Jamie Green y Timo Scheider. Y la tercera fila de salida estaba monopolizada por españoles, con el Mercedes de Daniel Juncadella en la quinta plaza y

► El alemán Pascal Wehrlein fue el gran dominador del fin de semana, pues firmó el mejor tiempo en entrenamientos, por delante de tres Audi, y ganó la carrera con 15 segundos de diferencia.



el Audi de Miguel Molina en la sexta.

En carrera, Wehrlein dejaba claro que habrá que contar con él de cara al futuro, porque se hizo fuerte al mando de la prueba y logró el triunfo final, cruzando la meta con 15 segundos de diferencia sobre su compatriota Christian Vietoris, también con un Mercedes. Pegado a él, casi como una sombra, entró bajo la bandera a cuadros el Audi de Scheider -les separaron sólo 263 milésimas-, mientras que Juncadella se hacía con la cuarta posición y el canadiense Robert Wickens era quinto, completando un gran papel de los coches de la estrella: cuatro entre los cinco primeros. Wittmann, aseguraba unos puntos valiosos y era sexto, y Molina se conformaba con la novena plaza, añadiendo dos puntos más a su casillero.

## WRC RALLY DE AUSTRALIA



► El equipo Volkswagen Motorsport posa al completo, con Jost Capito y sus seis pilotos y copilotos sobre el techo del Polo R WRC.

## Volkswagen consigue su segundo campeonato

Volkswagen Motorsport venía de protagonizar un mal resultado en Alemania y quería echar toda la carne

en el asador sobre los traicioneros caminos australianos, donde si se daban bien las cosas podía adjudicarse

ya el Mundial de Marcas. Y las cosas no es que se dieran bien, sino que se dieron perfectas, pues los Polo R

coparon los tres primeros puestos de la general con un triplete histórico que se traduce en el segundo campeonato consecutivo del equipo alemán. Y, además, el resultado no estuvo exento de emoción, pues el francés Ogier, que con su triunfo da un paso de gigante de cara a reeditar el



► Nueva victoria de Sébastien Ogier, que podría adjudicarse el título de Pilotos en la próxima cita, el Rally de Francia.

título de Pilotos, sólo sacó 6,8 segundos de ventaja al finlandés Latvala, que con este segundo puesto mantiene opciones de cara a la victoria final. Más atrás también hubo lucha entre el noruego Mikkelsen, que acabaría subiendo al podio, y el británico Kris Meeke, cuarto finalmente con el Citroën DS3. Quinto era Mikko Hirvonen, con el Ford Fiesta, mientras que los dos puestos siguientes eran para los Hyundai i20 de Paddon y Neuville.



► Latvala, segundo, entró a menos de siete segundos de Ogier y conserva sus opciones de cara al Mundial.



► El noruego Mikkelsen continúa su rápida progresión, pues completó el fantástico triplete de Volkswagen.



► Meeke, cuarto a 26 segundos de Mikkelsen, volvió a ser el mejor de los pilotos de Citroën.

# A buscarse la vida por las calles de Singapur

El duelo entre Hamilton y Rosberg alcanzó un nuevo impulso en Monza, y el británico necesita mantener la iniciativa lograda allí en una pista donde puede arrasar. Para Ferrari, ésta será la primera carrera sin Luca de Montezemolo desde 1991, pero será difícil cosechar peores resultados que en Italia. Uno de los alicientes será la restricción de las comunicaciones por radio. En esta primera carrera será más que interesante comprobar cómo manejarán la nueva situación equipos y pilotos. Sobre todo estos últimos.

Javier Rubio | motor16@motor16.com  
Fotos: Sutton

«Fue nuestro primer doblete desde Austria y, siendo realistas, los resultados entre medias no han estado a la altura de los altos objetivos que nos hemos puesto como equipo». Pues menos mal, porque así habla quien dirige la escuadra que casi dobla en puntos al segundo clasificado en Constructores después de haber ganado nueve de las 12 carreras celebradas hasta el momento.

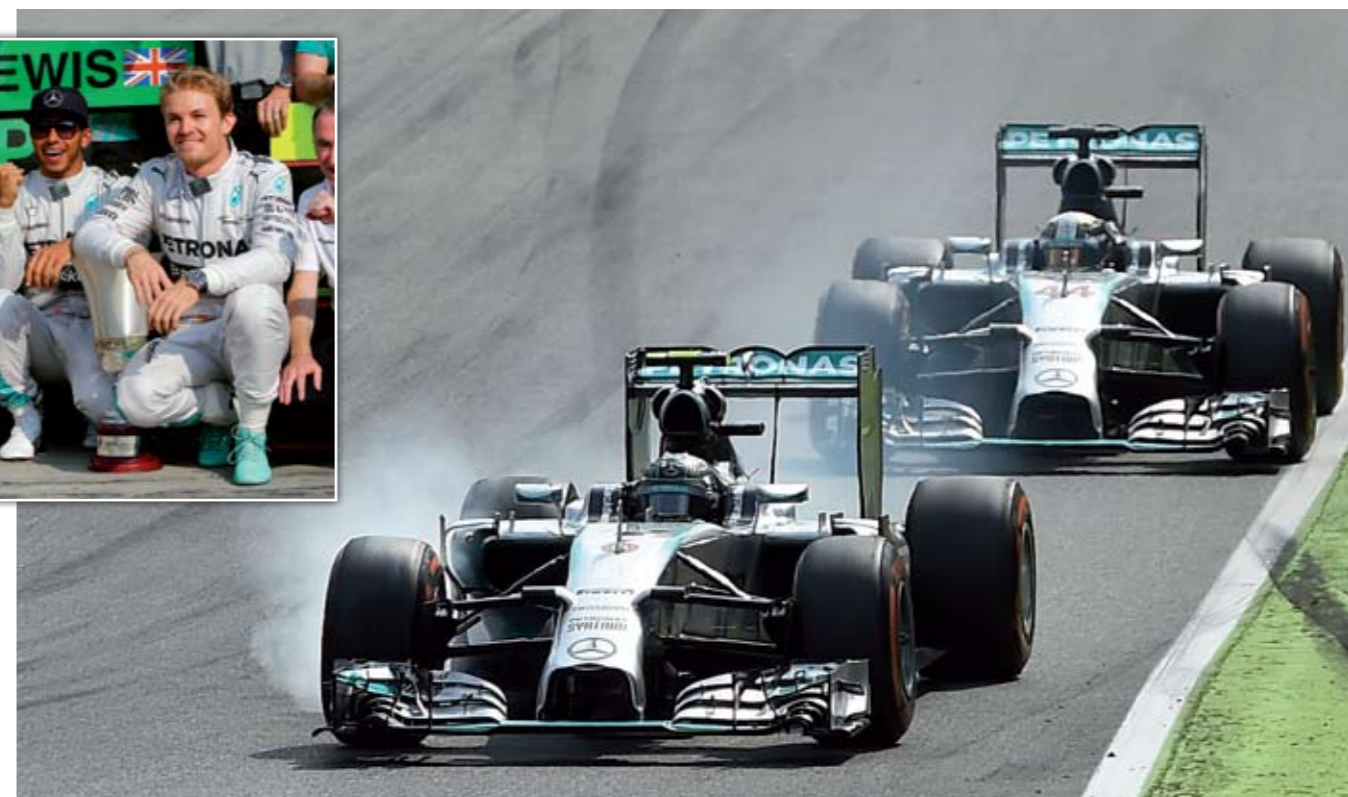


**EN DATOS**  
PRIMER GRAN PREMIO  
2008  
GP ORGANIZADOS  
6

LONGITUD  
5,065 METROS  
VUELTAS  
61

CURVAS (IZDA/DRCHA.)  
23 (15/9)  
VELOCIDAD MÁXIMA  
310 KM/H

RÉCORD VUELTA  
1.48.574.  
SEBASTIAN VETTEL  
2013



## Marina Bay curva a curva

**1 2 3 4** Primera frenada complicada por los baches, en primera y segunda velocidad. Las dos siguientes también son lentas y bacheadas. La última de ellas requiere colocar bien el monoplaza para acelerar ganar velocidad hacia la zona más rápida de la pista, que llega a continuación.

**5 6** Muy rápida, con frenada en apoyo, resulta fácil bloquear una de las ruedas interiores. La siguiente, de derechas con muy poco ángulo, se pasa a fondo.

**7 8 9** Zona con una fuerte frenada con alto riesgo de tocar el muro. La segunda es muy lenta, exige frenar progresivamente hasta pedir la primera velocidad, para después cambiar rápido a segunda para no perder tracción por su escasa adherencia. La 9 exige abrir la trazada para la corta recta que viene a continuación.

**10 11 12** Con la modificación de la antigua chicane se ha abierto más esta zona. Las dos siguientes tienen el peralte cambiado. Uno de los puntos que los pilotos más han de respetar en el circuito. Un corto acelerón lleva a continuación, sin margen de descanso, hacia una de las curvas más lentas de Marina Bay.

**13 14** Bachea la entrada y salida crucial para la recta que viene a continuación, la tracción y la adherencia en ésta resulta crucial. En la 14, de segunda velocidad, otro plano puede lanzar contra el muro de colocarse la rueda en el sitio equivocado.

**15 16 17** La primera se toma a fondo. En la salida de la siguiente se puede acelerar a tope, como exageradamente hizo Nelson Piquet junior en 2008.

**18 19** Frenada muy delicada con riesgo de acabar contra el muro si el piloto la alarga, porque no hay escapatoria. La si-

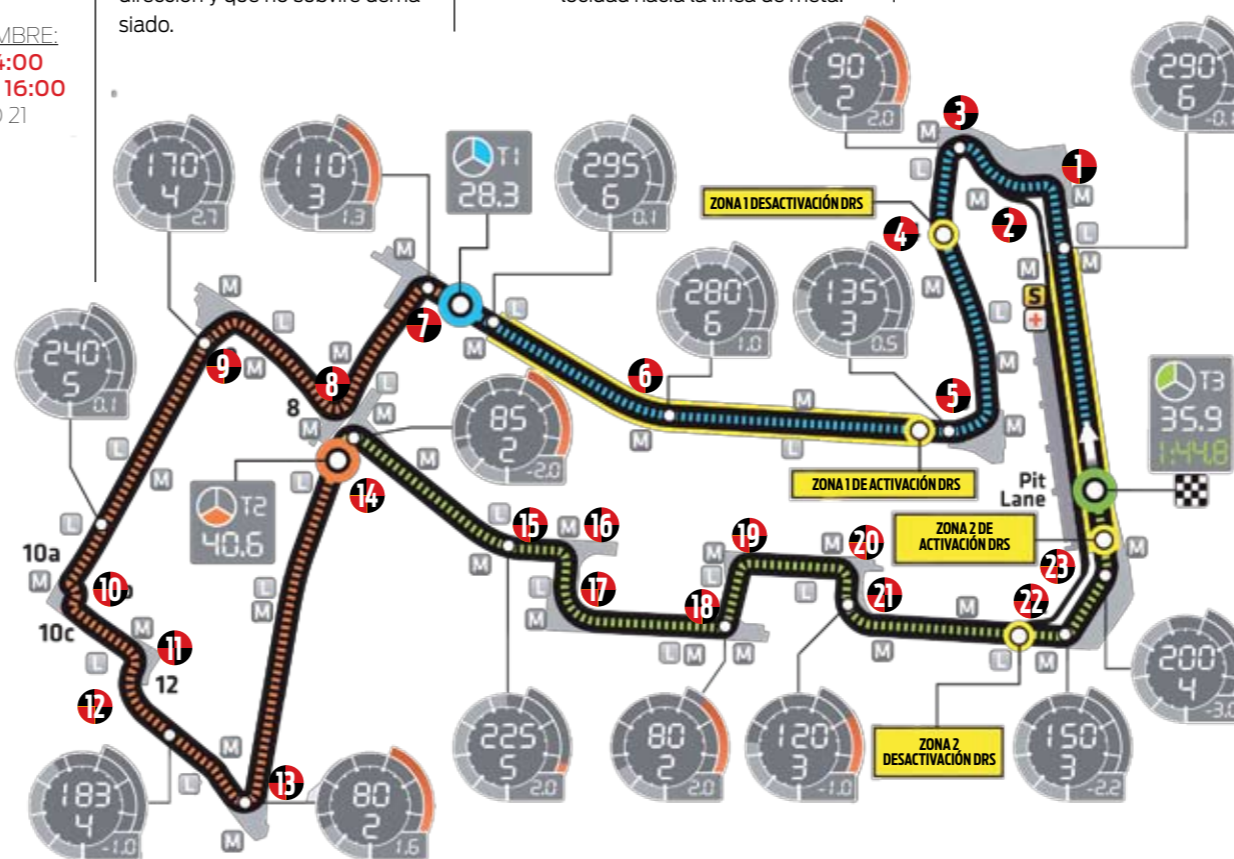
**HORARIOS (HORA ESPAÑOLA)**  
ENTRENAMIENTOS  
VIERNES 19 SEPTIEMBRE:  
1ª SESIÓN: 12:00-13:30  
2ª SESIÓN: 15:30-17:00  
ENTRENAMIENTOS  
SÁBADO 20 SEPTIEMBRE:  
1ª SESIÓN: 13:00-14:00  
CLASIFICATORIOS: 16:00  
CARRERA DOMINGO 21 SEPTIEMBRE:  
CARRERA: 14:00

guiente está muy bacheada en el 'pico' y también descoloca el monoplaza. La salida requiere una aceleración agresiva.

**20 21** El asfalto de escasa adherencia, requiere tacto con el acelerador porque un ex-

ceso de agresividad puede crear problemas. Zonas que exigen un monoplaza ágil para cambiar de dirección y que no subvire demasiado.

**22 23** Curvas rapidísimas de doble pico y difícil trazada, crítica para poder ganar velocidad hacia la línea de meta.



Mercedes recuperó en el Gran Premio de Italia ese ambicioso pulso al que aspiran los responsables de su equipo, como expresaba Toto Wolff tras la prueba italiana. Quedaron atrás las borrascosas semanas posteriores al Gran Premio de Bélgica. Para otros, sin embargo, se abre una nueva era en su historia, en parte debido al enorme éxito obtenido por el equipo alemán.

La despedida de Luca Montezemolo en Ferrari cierra un ciclo histórico. En la práctica, ya ocurrió ante la llegada de Marco Mattiacci. En pocos meses se ha desarbolado el velamen del equipo italiano. Su presidente, Stefano Domenicali, Luca Marmorini... La era que empezó con la marcha de Jean Todt y el mandato iniciado por Montezemolo en 1991 ha terminado. Para la Scuderia, se abre un duro e incierto periodo por delante.

Sergio Marchionne, el nuevo presidente, ha dado carta blanca y billetera abierta al nuevo responsable de Maranello. Hará falta. No había imagen más dura que la de Alonso andando por la pista camino de boxes, su monoplaza roto por primera vez desde 2010, y Raikkonen mendigando por los

puntos. «No hay excusas para no ganar», fue la sentencia del consejero delegado del Grupo Fiat. El Gran Premio de Singapur es la primera prueba de la nueva era.

Para Ferrari quedaron atrás dos de las peores pistas de la temporada para las carencias del F14 T. Cabe dudar que las altas temperaturas y la humedad de Singapur sentarán mejor al monoplaza italiano que la falta de potencia y velocidad punta de Monza. La pista es muy exigente en frenada, cambio de dirección y para el propulsor, por no hablar de los baches. Si la tracción y la forma de entregar la potencia del monoplaza italiano han sido otro punto débil, al igual que el consumo de gomas cuando el calor aprieta, Marina Bay no será el mejor terreno al respecto. Aunque, como en el fútbol, si la tradición del cambio de entrenador se cumpliera en el caso del equipo italiano, la llegada de un nuevo presidente también podría antojarse como un regalo/talismán. El sábado, en este sentido, será clave.

Mercedes, sin embargo, cuenta con todos los ingredientes para repetir el doblete de Monza. La extraordinaria potencia y elasticidad -factor

## RED BULL Y WILLIAMS A LA ESPERA DE UN FALLO DE MERCEDES



### EN 2013 Vettel aplastó al personal como nunca

Sebastian Vettel dejó a todo el mundo detrás, no sólo de forma contundente en el Gran Premio de Singapur, sino en el resto de todas las carreras de la temporada 2013. Pero en Marina Bay su dominio fue particularmente insultante. El rendimiento de Red Bull ante el dominio de Mercedes y la oposición de su compañero de equipo ilustran hasta qué punto ha cambiado la vida en solo un año para el todavía campeón del mundo.

No hubo momento en que alguien pudiera hacerle sombra, salvo Nico Rosberg, quien plantó cara en la primera curva de la prueba, se pasó ligeramente de frenada y lo volvió a intentar sin éxito en la curva 3. Pero Vettel ya no volvió a sentir el aliento de nadie, y en sólo seis vueltas llevaba ya seis segundos al piloto de Mercedes.

Alonso pudo colocarse tercero tras una gran frenada en la primera curva. Según avanzaba la carrera, no parecía contar con opciones para batir a Rosberg después de quedarse atrapado por detrás de Paul di Resta después de su primera parada, mientras que el alemán se escapaba hacia el segundo puesto. Pero el accidente de Daniel Ricciardo sacó a pista el coche de seguridad y neutralizó las diferencias.

Alonso entró a cambiar gomas, pero no Rosberg, Webber, Hamilton y Vettel. El alemán no tuvo problemas para escaparse de nuevo y cambiar a su último juego sin presión, pero sí los que se quedaron en pista, que se quedaron sin ritmo al final de la prueba. Ello permitió a Alonso terminar en segunda posición, mientras que Raikkonen, con problemas de espalda, logró remontar para superar a Button con una magnífica maniobra a siete vueltas del final, completando así el tercer escalón del podio. También la vida ha cambiado sustancialmente para el finlandés este año...

éste clave en Singapur— serán muy útiles, con la primera como ayuda para buscar una mayor carga aerodinámica.

En la pugna deportiva entre sus pilotos, Nico Rosberg nos reveló que no siempre rinde impecablemente bajo presión. Los errores de Italia y la magnífica actuación global de Hamilton han permitido al británico tomar la iniciativa tras

pasar por grandes problemas. Si la fiabilidad le respeta, veremos a un piloto más fuerte que nunca. De momento sólo recuperó siete puntos en Italia, son 22 todavía los que todavía le separan de Rosberg quien a base de segundos puestos y una victoria en las carreras restantes podría ser campeón.

No cabe duda que Hamilton tiene presión. Un trazado

tan sinuoso y complicado como Marina Bay es una gran oportunidad para el británico. «Es un circuito urbano, y me encantan los circuitos urbanos», anticipaba la semana pasada ante una pista donde siempre suele brillar a poco que cuente con un monoplaque competitivo. El caso de este año.

Sebastian Vettel ha logrado tres victorias en los últimos cuatro años en Singapur, las mismas que su compañero de equipo esta temporada. Para el piloto alemán, las últimas carreras se están convirtiendo en una fotocopia. Más rápido que Ricciardo en entrenamientos, se ha visto penalizado por la estrategia en carrera, que le obliga a entrar muy pronto en boxes para librarle del tráfico, pero que le deja expuesto en la parte final ante el australiano, con mejores gomas por tacto de pilotaje.

Para Vettel, la próxima cita debería ser una buena oportunidad para batir a su compañero, en un año duro para su prestigio. De momento, Red Bull debería ser el equipo que capitalizara posibles problemas de Mercedes porque, sobre el papel, Williams podría verse penalizado ante una pista que requiere mayor carga aerodinámica. El FW36, con altas velocidades punta, por su configuración base pierde en los trazados más sinuosos.

«Ésta es una compleja y controvertida decisión, que requerirá un esfuerzo significativo de los equipos para entender cómo podemos solventarla».

Wolff también se refería a la importante novedad que entrará en juego la próxima carrera: la restricción en el uso de la radio. «La directiva no está totalmente clara», declaraba en referencia a la carta que la FIA enviaba la semana pasada a los equipos, por la cual el estamento federativo hará una estricta interpretación del artículo 20.1 del reglamento deportivo, que reza así: «el piloto ha de pilotar solo y sin ayuda».

«Inevitablemente habrá controversia», anticipaba el dirigente del equipo alemán, «hará falta una mayor clarificación sobre cómo se verán afectados los procedimientos esenciales cuando el coche está en la pista, particularmente al comienzo de la carrera». Éste será precisamente uno de los factores más interesantes para los espectadores porque, aunque muchos de los mensajes emitidos hasta ahora no podrán repetirse entre equipo y piloto, aún queda margen de emisión porque muchos de los escuchados hasta ahora eran irrelevantes para el espectador por su excesivo tecnicismo.

Con la menor carga aerodinámica de 2014 y el mayor par de los motores, el calor, la dureza de la pista y la larga duración de esta carrera, pilotar en Marina Bay no se antoja fácil este año. Con la radio neutralizada, los pilotos estarán un poco más solos dentro de su habitáculo. Nada de ello puede suponer una mala noticia para los aficionados.

# saber comprar y vender

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Síguenos en...

Motor16.tv Motor16

preciosdecoches.motor16.com

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

## VENTAS MUNDIALES ENERO-JUNIO

### TOYOTA LA MÁS VENDIDA

La marca japonesa se convierte en la más vendida en el mundo en los seis primeros meses de año, el último periodo del que ya hay datos cerrados ofrecidos por la consultora Focus2move. Toyota recupera así, el liderazgo mundial que durante los últimos años estuvo muy reñido. Tras la marca japonesa aparece Volkswagen, la marca que más le discute el trono de ventas y Ford completa este podio.

En cuarta posición otra marca japonesa, Nissan, mientras que en la quinta plaza se sitúa Chevrolet, marca que sin embargo sufre una importante bajada ocasionada probablemente por su anunciada salida de Europa.

Entre las 10 primeras destaca el poderío coreano que representan Hyundai (6º puesta y Kia (8º puesto), la fortaleza de Honda —en séptima posición— y en cuanto a las marcas estrictamente europeas aparecen entre los 10 primeros además de la mencionada Volkswagen, Renault, Fiat, que se sitúan en los dos últimos lugares de esta clasificación. Fiat es la única marca que no llega al millón de unidades vendidas en estos primeros seis meses del año.

### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS\*

Marca	Ventas (Enero-Junio)
TOYOTA	4.126.844
VW	3.386.837
FORD	2.917.170
NISSAN	2.400.123
CHEVROLET	2.377.675
HYUNDAI	2.367.519
HONDA	2.091.292
KIA	1.396.747
RENAULT	1.058.317
FIAT	928.262

## COMERCIALES

### CITROËN LÍDER DE VENTAS

La marca francesa afianza su posición como líder del mercado español de vehículos comerciales. Citroën tiene en el Berlingo su principal activo en este sector, pues este comercial, que se fabrica en Vigo, se convierte en el modelo más vendido en lo que va de año, con 9.396 unidades comercializadas.

La marca francesa ha comercializado en los 8 primeros meses del año 12.757 vehículos, lo que supone una penetración del 17,2 por ciento. A ello han contribuido, además del Berlingo, modelos como el Jumpy o el Jumper que cuentan con

las últimas tecnologías y motores de máxima eficiencia.



### TOYOTA YARIS A partir de 9.990 euros

Es el precio de partida del nuevo Yaris tras aplicar los 500 euros de rebaja que la marca japonesa incluye para las versiones de tres puertas. Así, la versión más asequible del utilitario de Toyota es el 70 City, que cuenta con el nuevo motor tricilíndrico de 70 caballos.

En la gama Yaris se ofrecen dos motores de gasolina, de 70 y 100 caballos, un diésel con 90 caballos y una variante híbrida cuyo propulsor ha sido mejorado y ahora rebaja el consumo 0,2 l/100 km respecto al anterior para lograr un gasto medio de sólo 3,3 l/100 km. Esta versión, que mejora también su precio, ganará protagonismo en las ventas, y se espera que un tercio de los Yaris comercializados sean Hybrid.

El Yaris cuenta también con nuevas opciones de equipamiento,

GASOLINA	PRECIOS YARIS
70 City	10.490 €
70 Active	11.150 €
100 Active	12.150 €
100 Active MultiDrive	13.150 €
100 Advance	14.450 €
100 Advance MultiDrive	15.450 €
DIÉSEL	
90D City	12.800 €
90D Active	13.150 €
90D Advance	15.450 €
HÍBRIDO	
Hybrid City	14.340 €
Hybrid Active	14.990 €
Hybrid Advance	17.290 €

Plan PIVE incluido. Versiones tres puertas: -500 €. El Yaris 3p no está disponible con acabado Advance



como un sistema multimedia con pantalla táctil de 7 pulgadas o nueva cámara trasera. Ya está a la venta.

### Mitsubishi Space Star

### Ya a la venta desde 8.600 euros

Entre 8.600 y 9.500 euros se puede comprar el nuevo Mitsubishi Space Star, un utilitario de 3,76 metros de longitud con el que la marca japonesa vuelve al segmento de los vehículos de carácter más ciudadano. El Space Star está disponible únicamente con motores de gasolina; dos pro-

pulsos tricilíndricos de 71 y 80 caballos que ofrecen honestas prestaciones y un consumo muy ajustado de 4 y 4,1 litros cada 100 kilómetros respectivamente. Sus cifras de emisiones, por debajo de los 100 g/km de CO<sub>2</sub>, permiten que estén exentos de pagar el impuesto de matriculación.



PRECIOS SPACE STAR	
100 MPI Challenge	8.600 €
120 MPI Motion	9.500 €

Plan PIVE incluido.

# saber comprar y vender

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Síguenos en...



Motor16.tv

Motor16

preciosdecoches.motor16.com

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

## VENTAS MUNDIALES ENERO-JUNIO

### TOYOTA LA MÁS VENDIDA

La marca japonesa se convierte en la más vendida en el mundo en los seis primeros meses de año, el último periodo del que ya hay datos cerrados ofrecidos por la consultora Focus2move. Toyota recupera así, el liderazgo mundial que durante los últimos años estuvo muy reñido. Tras la marca japonesa aparece Volkswagen, la marca que más le discute el trono de ventas y Ford completa este podio.

En cuarta posición otra marca japonesa, Nissan, mientras que en la quinta plaza se sitúa Chevrolet, marca que sin embargo sufre una importante bajada ocasionada probablemente por su anunciada salida de Europa.

Entre las 10 primeras destaca el poderío coreano que representan Hyundai (6º puesta y Kia (8º puesto), la fortaleza de Honda –en séptima posición– y en cuanto a las marcas estrictamente europeas aparecen entre los 10 primeros además de la mencionada Volkswagen, Renault, Fiat, que se sitúan en los dos últimos lugares de esta clasificación. Fiat es la única marca que no llega al millón de unidades vendidas en estos primeros seis meses del año.

### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS\*

Enero-Junio

	TOYOTA	4.126.844
	VW	3.386.837
	FORD	2.917.170
	NISSAN	2.400.123
	CHEVROLET	2.377.675
	HYUNDAI	2.367.519
	HONDA	2.091.292
	KIA	1.396.747
	RENAULT	1.058.317
	FIAT	928.262

### TOYOTA YARIS

## A partir de 9.990 euros

Ese es el precio de partida del nuevo Yaris tras aplicar los 500 euros de rebaja que la marca japonesa incluye para las versiones de tres puertas. Así, la versión más asequible del utilitario de Toyota es el 70 City, que cuenta con el nuevo motor tricilíndrico de 70 caballos.

En la gama Yaris se ofrecen dos motores de gasolina, de 70 y 100

caballos, un diésel con 90 caballos y una variante híbrida cuyo propulsor ha sido mejorado y ahora rebaja el consumo 0,2 l/100 km respecto al anterior para lograr un gasto medio de sólo 3,3 l/100 km. Esta versión, que mejora también su precio, ganará protagonismo en las ventas, y se espera que un

tercio de los Yaris comercializados sean Hybrid. El Yaris cuenta también con nuevas opciones de equipamiento,

### GASOLINA PRECIOS YARIS

70 City	10.490 €
70 Active	11.150 €
100 Active	12.150 €
100 Active MultiDrive	13.150 €
100 Advance	14.450 €
100 Advance MultiDrive	15.450 €

<b>DIÉSEL</b>	
90D City	12.800 €
90D Active	13.150 €
90D Advance	15.450 €

<b>HÍBRIDO</b>	
Hybrid City	14.340 €
Hybrid Active	14.990 €
Hybrid Advance	17.290 €

\* Plan PIVE incluido. Versiones tres puertas: - 500 €. El Yaris 3p no está disponible con acabado Advance



como un sistema multimedia con pantalla táctil de 7 pulgadas o nueva cámara trasera. Ya está a la venta.

## COMERCIALES

### CITROËN LÍDER DE VENTAS

La marca francesa afianza su posición como líder del mercado español de vehículos comerciales. Citroën tiene en el Berlingo su principal activo en este sector, pues este comercial, que se fabrica en Vigo, se convierte en el modelo más vendido en lo que va de año, con 9.396 unidades comercializadas.

La marca francesa ha comercializado en los 8 primeros meses del año 12.757 vehículos, lo que supone una penetración del 17,2 por ciento. A ello han contribuido, además del Berlingo, modelos como el Jumpy o el Jumper que cuentan con

las últimas tecnologías y motores de máxima eficiencia.



### Mitsubishi Space Star

## Ya a la venta desde 8.600 euros

Entre 8.600 y 9.500 euros se puede comprar el nuevo Mitsubishi Space Star, un utilitario de 3,76 metros de longitud con el que la marca japonesa vuelve al segmento de los vehículos de carácter más ciudadano. El Space Star está disponible únicamente con motores de gasolina; dos pro-

pulsos tricilíndricos de 71 y 80 caballos que ofrecen honestas prestaciones y un consumo muy ajustado de 4 y 4,1 litros cada 100 kilómetros respectivamente. Sus cifras de emisiones, por debajo de los 100 g/km de CO<sub>2</sub> permiten que estén exentos de pagar el impuesto de matriculación.

### PRECIOS SPACE STAR

100 MPI Challenge	8.600 €
120 MPI Motion	9.500 €
Plan PIVE incluido.	



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

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.

**Aston Martin**  
 Importador: C. de España S.A. / D. de España S.A. / D. de España S.A.  
 \*Teléfono: 91 581 0000 - \*Garantía: Dos años sin límite de kilómetros.  
 \*\*Red de postventa: 37 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.astonmartin.com](http://www.astonmartin.com)

G VB VANTAGE Roadster Manual	145.603	13,8	426
G VB VANTAGE Roadster Sportshift	152.115	12,6	426
G V2 VANTAGE Coupé Manual	207.962	16,4	517
G VB VANTAGE Coupé Manual	131.714	13,8	426
G VB VANTAGE Coupé Sportshift	136.265	12,6	426
G VB VANTAGE S Coupé Sportshift	169.709	12,9	436
G VB 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. / D. de España S.A. / D. de España S.A.  
 \*Teléfono: 91 420 90 00 - \*Garantía: Dos años sin límite de kilómetros.  
 \*\*Red de postventa: 15 puntos. Web: [www.audi.es](http://www.audi.es)

D A1 16 TDI 105cv Adrenalin2	23.320	3,8	105
D A1 16 TDI 105cv Ambition	22.068	3,8	105
D A1 16 TDI 105cv Attraction	19.540	3,8	105
D A1 16 TDI 90cv Adrenalin	20.120	3,8	90
D A1 16 TDI 90cv Adrenalin2	22.310	3,8	90
D A1 16 TDI 90cv Ambition	21.050	3,8	90
D A1 16 TDI 90cv Attracted	19.068	3,8	90
D A1 16 TDI 90cv Attraction	18.530	3,8	90
D A1 16 TDI 90cv S tronic Adrenalin	21.890	4,2	90
D A1 16 TDI 90cv S tronic Adrenalin2	24.080	4,2	90
D A1 16 TDI 90cv S tronic Ambition	22.820	4,2	90
D A1 16 TDI 90cv S tronic Attracted	20.830	4,2	90
D A1 16 TDI 90cv S tronic Attraction	20.300	4,2	90
D A1 16 TDI 90cv S tronic Attraction	23.990	4,1	143
D A1 2.0 TDI Adrenalin2	25.250	4,1	143
G A1 12 TFSI 125cv Adrenalin	18.520	5,8	86
G A1 12 TFSI 125cv Ambition	19.510	5,8	86
G A1 12 TFSI 125cv Attracted	17.460	5,8	86
G A1 12 TFSI 125cv Attraction	16.920	5,8	86
G A1 12 TFSI 125cv Adrenalin2	20.070	5,8	86
G A1 14 TFSI 122 Stronic 119g CO2 Adrenalin2	24.720	5,2	122
G A1 14 TFSI 122 Stronic 119g CO2 Adrenalin2	20.940	5,2	122
G A1 14 TFSI 122cv Adrenalin2	23.880	5,3	122
G A1 14 TFSI 122cv Ambition	22.570	5,3	122
G A1 14 TFSI 122cv Adrenalin2	19.520	5,3	122
G A1 14 TFSI 122cv S tronic Adrenalin2	25.150	5,3	122
G A1 14 TFSI 122cv S tronic Ambition	24.410	5,3	122
G A1 14 TFSI 122cv S tronic Attraction	21.790	5,3	122
G A1 14 TFSI 122cv S tronic Attraction	23.460	5,2	140
G A1 14 TFSI 140cv CoD Ambition	22.800	4,7	140
G A1 14 TFSI 140cv CoD Attraction	20.280	4,7	140
G A1 14 TFSI 140cv CoD S tronic Ambition	24.740	4,7	140
G A1 14 TFSI 140cv CoD S tronic Attraction	22.050	4,7	140
G A1 14 TFSI 185cv S tronic Adrenalin2	29.830	5,9	185
G A1 14 TFSI 185cv S tronic Ambition	28.650	5,9	185
G A1 14 TFSI 185cv S tronic Attraction	26.460	4,7	140
G A1 14 TFSI 185cv S tronic Attraction	25.890	4,7	140
G A1 14 TFSI 185cv S tronic Adrenalin2	25.890	4,7	140
G A1 14 TFSI 185cv S tronic Adrenalin2	24.068	3,8	105
D AI Sportback 1.6 TDI 105cv Adrenalin2	22.790	3,8	105
D AI Sportback 1.6 TDI 105cv Attraction	20.270	3,8	105
D AI Sportback 1.6 TDI 90 S tronic Adrenalin	22.650	4,2	90
D AI Sportback 1.6 TDI 90 S tronic Attracted	21.660	4,2	90
D AI Sportback 1.6 TDI 90 S tronic Attraction	21.030	4,2	90
D AI Sportback 1.6 TDI 90cv Adrenalin	20.880	3,8	90
D AI Sportback 1.6 TDI 90cv Adrenalin2	23.070	3,8	90
D AI Sportback 1.6 TDI 90cv Ambition	21.780	3,8	90
D AI Sportback 1.6 TDI 90cv Attracted	19.890	3,8	90
D AI Sportback 1.6 TDI 90cv Attraction	19.260	3,8	90
D AI Sportback 1.6 TDI 90cv S tronic Adrenalin2	24.840	4,2	90
D AI Sportback 1.6 TDI 90cv S tronic Ambition	23.550	4,2	90
D AI Sportback 2.0 TDI 143cv Ambition	24.720	4,1	143
D AI Sportback 2.0 TDI Adrenalin2	26.010	4,1	143
G AI Sportback 1.2 TFSI 86cv Adrenalin	19.280	5,8	86
G AI Sportback 1.2 TFSI 86cv Attraction	20.240	5,8	86
G AI Sportback 1.2 TFSI 86cv Attracted	18.290	5,8	86
G AI Sportback 1.2 TFSI 86cv Attraction	17.650	5,8	86
G AI Sportback 1.2 TFSI Adrenalin2	21.530	5,8	86
G AI Sportback 1.4 TFSI 122 S tronic Adrenalin2	26.480	5,3	122
G AI Sportback 1.4 TFSI 122 S tronic Ambition	25.140	5,3	122
G AI Sportback 1.4 TFSI 122cv Adrenalin2	22.520	5,4	122
G AI Sportback 1.4 TFSI 122cv Ambition	23.300	5,4	122
G AI Sportback 1.4 TFSI 122cv Attraction	20.680	5,4	122
G AI Sportback 1.4 TFSI 140 CoD Stro	25.300	4,9	140

D A3 2.0 TDI 150cv clean d. quattro Ambiente	32.260	4,7	150
D A3 2.0 TDI 150cv clean d. quattro Ambition	32.260	4,7	150
D A3 2.0 TDI 150cv clean d. quattro Attracted	28.640	4,7	150
D A3 2.0 TDI 150cv clean d. quattro S line edit	33.660	4,7	150
D A3 2.0 TDI 150cv clean d. S line edition	30.230	4,1	150
D A3 2.0 TDI 150cv clean d. S tronic S line edit	32.380	4,4	150
D A3 2.0 TDI 150cv clean d. S tronic Adrenalin	28.840	4,4	150
D A3 2.0 TDI 150cv clean d. S tronic Attracted	27.550	4,4	150
D A3 2.0 TDI 150cv clean d. S tronic Attraction	28.550	4,4	150
D A3 2.0 TDI 150cv clean d. S tronic Ambiente	31.030	4,4	150
D A3 2.0 TDI 150cv clean d. S tronic Ambition	31.030	4,4	150
D A3 2.0 TDI 150cv clean diesel Adrenalin	26.690	4,1	150
D A3 2.0 TDI 150cv clean diesel Ambiente	28.880	4,1	150
D A3 2.0 TDI 150cv clean diesel Ambition	28.880	4,1	150
D A3 2.0 TDI 150cv clean diesel Attracted	25.400	4,1	150
D A3 2.0 TDI 150cv clean diesel Attraction	26.400	4,1	150
D A3 2.0 TDI 184 clean d. S tronic S line edit	39.940	4,8	184
D A3 2.0 TDI 184 clean d. S tronic Attraction	35.960	4,8	184
D A3 2.0 TDI 184cv clean d. S line edition	34.130	4,1	184
D A3 2.0 TDI 184cv clean d. S tronic Ambiente	38.540	4,8	184
D A3 2.0 TDI 184cv clean d. S tronic Ambition	38.540	4,8	184
D A3 2.0 TDI 184cv clean diesel Ambiente	32.780	4,1	184
D A3 2.0 TDI 184cv clean diesel Ambition	32.780	4,1	184
D A3 2.0 TDI 184cv clean diesel Attraction	30.300	4,1	184
G A3 1.2 TFSI 110cv Adrenalin	23.120	4,9	110
G A3 1.2 TFSI 110cv Ambiente	25.310	4,9	110
G A3 1.2 TFSI 110cv Ambition	25.310	4,9	110
G A3 1.2 TFSI 110cv Attracted	21.830	4,9	110
G A3 1.2 TFSI 110cv Attraction	22.830	4,9	110
G A3 1.2 TFSI 110cv S line edition	26.660	4,9	110
G A3 1.2 TFSI 110cv S tronic Adrenalin	25.270	4,8	110
G A3 1.2 TFSI 110cv S tronic Ambiente	27.460	4,8	110
G A3 1.2 TFSI 110cv S tronic Ambition	27.460	4,8	110
G A3 1.2 TFSI 110cv S tronic Attracted	23.980	4,8	110
G A3 1.2 TFSI 110cv S tronic Attraction	24.980	4,8	110
D AI 2.0 TDI Adrenalin2	28.810	4,1	143
G A3 1.4 TFSI 125cv Adrenalin	24.040	5,1	125
G A3 1.4 TFSI 125cv Ambiente	26.230	5,1	125
G A3 1.4 TFSI 125cv Ambition	26.230	5,1	125
G A3 1.4 TFSI 125cv Attracted	22.750	5,1	125
G A3 1.4 TFSI 125cv Attraction	23.750	5,1	125
G A3 1.4 TFSI 125cv S line edition	27.580	5,1	125
G A3 1.4 TFSI 125cv S tronic Adrenalin	26.190	4,9	125
G A3 1.4 TFSI 125cv S tronic Ambiente	28.380	4,9	125
G A3 1.4 TFSI 125cv S tronic Ambition	28.380	4,9	125
G A3 1.4 TFSI 125cv S tronic Attracted	24.900	4,9	125
G A3 1.4 TFSI 125cv S tronic Attraction	25.900	4,9	125
G A3 1.4 TFSI 125cv S tronic S line edition	29.730	4,9	125
G A3 1.4 TFSI 150cv COD ultra S tronic Ambiente	30.640	4,7	150
G A3 1.4 TFSI 150cv COD ultra Adrenalin	26.300	4,7	150
G A3 1.4 TFSI 150cv COD ultra Ambiente	28.490	4,7	150
G A3 1.4 TFSI 150cv COD ultra Ambition	28.490	4,7	150
G A3 1.4 TFSI 150cv COD ultra Attracted	25.010	4,7	150
G A3 1.4 TFSI 150cv COD ultra Attraction	26.010	4,7	150
G A3 1.4 TFSI 150cv COD ultra S line edition	29.840	4,7	150
G A3 1.4 TFSI 150cv COD ultra S tronic Adrenalin	28.450	4,7	150
G A3 1.4 TFSI 150cv COD ultra S tronic Attracted	27.160	4,7	150
G A3 1.4 TFSI 150cv COD ultra S tronic Attraction	31.990	4,7	150
G A3 1.4 TFSI 150cv COD ultra S tronic Ambition	30.640	4,7	150
G A3 1.8 TFSI 180cv Ambiente	30.800	5,8	180
G A3 1.8 TFSI 180cv Ambition	30.800	5,8	180
G A3 1.8 TFSI 180cv Attraction	28.220	5,8	180
G A3 1.8 TFSI 180cv S line edition	32.200	5,8	180
G A3 1.8 TFSI 180cv S tronic S line edition	36.670	6,6	180
G A3 1.8 TFSI 180cv S tronic Ambiente	33.030	5,6	180
G A3 1.8 TFSI 180cv S tronic Ambition	33.030	5,6	180
G A3 1.8 TFSI 180cv S tronic Attraction	30.450	5,6	180
G A3 1.8 TFSI 180cv S tronic Attraction	32.690	6,6	180
G A3 1.8 TFSI 180cv S tronic quattro Ambiente	35.270	6,6	180
G A3 1.8 TFSI 180cv S tronic quattro Ambition	35.270	6,6	180
G A3 1.8 TFSI 180cv S tronic quattro S line edition	34.430	5,6	180
G S 2.0 TFSI quattro	43.340	7,3	300
G S 2.0 TFSI S tronic quattro	43.920	6,9	300
D AI Sportback 1.6 TDI 110 clean d S line edit	29.960	3,8	110
G AI Sportback 1.6 TDI 110 clean d S tronic S line edit	32.110	3,9	110
D AI Sportback 1.6 TDI 110 clean S tronic Attracted	27.180	3,9	110
D AI Sportback 1.6 TDI 110 clean S tronic Attraction	28.120	3,9	110
D AI Sportback 1.6 TDI 110 clean S tronic Adrenalin	28.640	3,9	110
G AI Sportback 1.6 TDI 110 clean d Attraction	25.970	3,8	110
D AI Sportback 1.6 TDI 110v clean S tronic Ambiente	30.600	3,9	110
D AI Sportback 1.6 TDI 110v clean S tronic Ambition	30.600	3,9	110
D AI Sportback 2.0 TDI 150 clean d quat	33.720	4,7	150

D A3 Sportback 1.6 TDI ultra Attraction	25.970	3,3	110
D A3 Sportback 2.0 TDI 150 clean St Adrenalin	30.300	4,4	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150 quattro Adrenalin	31.500	4,7	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150v clean Adrenalin	28.150	4,1	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150v clean Attracted	26.870	4,1	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150v clean d Ambiente	30.290	4,1	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150v clean d Ambition	30.290	4,1	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 184 clean d Attraction	31.710	4,2	184
D A3 Sportback 2.0 TDI 184cv clean d Ambiente	34.190	4,2	184
D A3 Sportback 2.0 TDI 184cv clean d Ambiente	34.190	4,2	184
D A3 Sportback 2.0 TDI 184cv clean d Ambiente	34.190	4,2	184
G A3 Sport 1.4 TFSI 150 COD ultra Str Attracted	28.630	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150 COD ultra Str S line edit	33.560	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150 COD ultra Str Ambition	32.050	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150 COD ultra S line edit	31.410	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150 COD ultra Str Attraction	29.570	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150 COD ultra Str Ambition	32.050	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150v COD ultra Ambiente	27.760	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150v COD ultra Attracted	26.480	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150v COD ultra Ambiente	29.900	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150v COD ultra Ambition	29.900	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150v COD ultra Attraction	27.420	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150v COD ultra Attraction	26.480	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150v COD ultra S line edit	31.410	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150v COD ultra Str Attraction	29.570	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150v COD ultra Str Attraction	29.900	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150v COD ultra Str Attraction	27.420	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150v COD ultra Str Attraction	26.480	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150v COD ultra Str Attraction	29.900	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150v COD ultra Str Attraction	29.900	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150v COD ultra Str Attraction	27.420	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150v COD ultra Str Attraction	26.480	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150v COD ultra Str Attraction	29.900	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 150v COD ultra Str Attraction	29.900	4,7	150
G A3 Sport 1.4 TFSI 15			





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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D	DS3 Cabrio 1.6 e-HDI 90 Sport	23.345	3,6	92
D	DS3 Cabrio 1.6 e-HDI 90 Style	21.460	3,6	92
D	DS3 Cabrio 1.6 e-HDI 90 Style	22.725	3,6	92
D	DS3 Cabrio BlueHDI 120 Sport	25.625	3,6	120
D	DS3 Cabrio e-HDI 90 Desire	21.950	3,6	92
G	DS3 Cabrio 1.2 VTI 62 Design	18.330	4,9	82
G	DS3 Cabrio 1.6 THP 155 Sport	24.250	5,9	156
G	DS3 Cabrio 1.6 THP 155 Sport	25.025	5,9	156
G	DS3 Cabrio 1.6 VTI 120 Style	21.700	5,7	120
G	DS3 Cabrio 1.6 VTI 120 Style	22.425	5,7	120
G	DS3 Cabrio PureTech 62 Design	18.430	4,9	82
G	DS3 Cabrio PureTech 62 Desire	19.600	4,9	82
D	NEMO Combi HDI 75cv Attraction	16.455	4,5	75
D	NEMO Combi HDI 75cv Seduction	17.555	4,5	75
D	NEMO Combi HDI 75cv XTR Plus	18.935	4,5	75
D	C3 PICASSO E-HDI 90cv CMP Seduction	20.405	4,3	92
D	C3 PICASSO HDI 115cv FAP Airream Exclusive	22.275	4,6	114
D	C3 PICASSO HDI 115cv FAP Airream Seduction	20.535	4,6	114
D	C3 PICASSO HDI 115cv FAP Collection	20.995	4,6	114
D	C3 PICASSO HDI 90cv Airream Attraction	17.360	4	92
D	C3 PICASSO HDI 90cv Airream Exclusive	21.265	4,1	92
D	C3 PICASSO HDI 90cv Airream Seduction	19.525	4	92
D	C3 PICASSO HDI 90cv Collection	19.985	4,1	92
G	C3 PICASSO VTI 120cv CMP Seduction	19.255	5,7	120
G	C3 PICASSO VTI 120cv Collection	18.995	6,4	120
G	C3 PICASSO VTI 120cv Exclusive	20.275	6,4	120
G	C3 PICASSO VTI 95cv Seduction	18.535	6,3	120
G	C3 PICASSO VTI 95cv Attraction	15.650	6,1	95
G	C3 PICASSO VTI 95cv Collection	18.275	6,3	95
G	C3 PICASSO VTI 95cv Seduction	17.815	6,1	95
D	C4 CACTUS BlueHDI 100 Aodream Business	19.300	3,1	100
D	C4 CACTUS BlueHDI 100 Feet	19.300	3,4	100
D	C4 CACTUS BlueHDI 100 Feel Cool	20.380	3,4	100
D	C4 CACTUS BlueHDI 100 Feel Fine	19.530	3,4	100
D	C4 CACTUS BlueHDI 100 Live	17.950	3,4	100
D	C4 CACTUS BlueHDI 100 Shine	21.200	3,4	100
D	C4 CACTUS BlueHDI 100 Shine Edition Urban	21.900	3,4	100
D	C4 CACTUS e-HDI 92 ET66 Feel	19.200	3,5	92
D	C4 CACTUS e-HDI 92 ET66 Feel	20.280	3,5	92
D	C4 CACTUS e-HDI 92 ET66 Feel Edition Hello	20.400	3,6	92
D	C4 CACTUS e-HDI 92 ET66 Feel Fine	19.430	3,5	92
D	C4 CACTUS e-HDI 92 ET66 Live	17.850	3,5	92
D	C4 CACTUS e-HDI 92 ET66 Shine	21.100	3,5	92
D	C4 CACTUS e-HDI 92 ET66 Shine Edition Moonlight	22.050	3,6	92
G	C4 CACTUS 1.2 VTI Feel	17.100	4,6	82
G	C4 CACTUS 1.2 VTI Feel Cool	18.180	4,6	82
G	C4 CACTUS 1.2 VTI Feel Edition Silver	18.300	4,6	82
G	C4 CACTUS 1.2 VTI Feel Fine	17.330	4,6	82
G	C4 CACTUS 1.2 VTI Live	15.750	4,6	82
G	C4 CACTUS 1.2 VTI Shine	19.000	4,6	82
G	C4 CACTUS e-VTI 82 ET66 Feel	18.000	4,3	82
G	C4 CACTUS e-VTI 82 ET66 Feel Fine	18.230	4,3	82
G	C4 CACTUS e-VTI 82 ET66 Shine	19.900	4,3	82
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv CMP Intensive Auto	23.600	3,9	114
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv Collection	22.750	3,8	114
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv Collection	22.900	3,8	114
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv ET66 Collection	23.750	3,9	114
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv ET66 Exclusive	25.650	3,9	114
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv Exclusive	24.800	3,8	114
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv Seduction	22.250	3,7	114
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv Tourer	21.600	3,7	114
D	C4 CACTUS 90cv Business	19.750	4,1	92
D	C4 CACTUS 90cv Collection	21.450	4,2	92
D	C4 CACTUS 90cv Collection	21.600	4,2	92
D	C4 CACTUS 90cv Collection	20.950	4	92
D	C4 CACTUS 90cv Tonic	20.300	4	92
D	C4 2.0 HDI 150cv Exclusive	26.350	5	150
G	C4 1.4 VTI 95cv Business	18.200	6,1	95
G	C4 1.4 VTI 95cv Tonic	18.750	6,1	95
G	C4 1.6 THP 155cv CMP Exclusive	24.650	6,4	156
G	C4 1.6 VTI 120cv Collection	20.850	6,3	120
G	C4 1.6 VTI 120cv Seduction	20.250	6,2	120
G	C4 1.6 VTI 120cv Tonic	19.100	6,2	120
G	C4 PureTech 130cv Collection	21.400	4,9	130
G	C4 PureTech 130cv Exclusive	23.300	4,9	130
D	DS4 1.6 e-HDI 115cv ET66 Design	24.790	4,2	114
D	DS4 1.6 e-HDI 115cv ET66 Style	27.150	4,4	114
D	DS4 1.6 e-HDI 115cv STT Design	23.970	4,2	114
D	DS4 1.6 e-HDI 115cv STT Style	26.330	4,3	114
D	DS4 1.6 e-HDI 90cv Design	22.540	4,4	92
D	DS4 2.0 HDI 160cv Automático Sport	30.980	5,7	163
D	DS4 2.0 HDI 160cv Sport	29.580	4,9	163
D	DS4 2.0 HDI 160cv Style	28.050	4,9	163
G	DS4 1.6 THP 200cv Aut. Style	28.070	7,7	163
G	DS4 1.6 THP 200cv Sport	29.890	6,4	200
G	DS4 1.6 VTI 120cv Design	21.700	6,2	120
G	DS4 1.6 VTI 120cv Style	24.060	6,2	120
D	C ELYSEE HDI 90cv Exclusive	18.250	4,1	92
D	C ELYSEE HDI 90cv Millennium	18.250	4,1	92
D	C ELYSEE HDI 90cv Seduction	17.350	4,1	92
G	C ELYSEE PureTech 72cv ET6 Exclusive	15.900	5,1	72
G	C ELYSEE PureTech 72cv ET6 Seduction	15.000	5,1	72
G	C ELYSEE PureTech 72cv Exclusive	15.250	5,2	72
G	C ELYSEE PureTech 72cv Millennium	15.250	5,2	72
G	C ELYSEE PureTech 72cv Seduction	14.350	5,2	72
G	C ELYSEE VTI 115cv Exclusive	16.950	6,4	115
G	C ELYSEE VTI 115cv Millennium	16.950	6,4	115
G	C ELYSEE VTI 115cv Seduction	16.050	6,5	115
D	DSS BlueHDI 120cv Design	28.590	3,9	120
D	DSS BlueHDI 120cv Desire	28.990	3,9	120
D	DSS BlueHDI 120cv Style	31.010	3,9	120
D	DSS BlueHDI 180cv EAT6 Design	32.290	4,4	181
D	DSS BlueHDI 180cv EAT6 Desire	32.690	4,4	181
D	DSS BlueHDI 180cv EAT6 Sport	38.810	4,5	181
D	DSS BlueHDI 180cv EAT6 Style	34.710	4,5	181
D	DSS e-HDI 115cv CMP Design	28.190	4,3	114
D	DSS e-HDI 115cv CMP Style	30.960	4,3	114
D	DSS e-HDI 115cv ET66 Design	28.590	4,3	114
D	DSS e-HDI 115cv ET66 Desire	28.990	4,3	114
D	DSS e-HDI 115cv ET66 Style	31.010	4,3	114
D	DSS HDI 160cv Aut. Design	31.340	5,9	163
D	DSS HDI 160cv Aut. Desire	31.740	5,9	163
D	DSS HDI 160cv Aut. Style	32.140	5,9	163
D	DSS HDI 160cv Aut. Sport	36.210	6,1	163
D	DSS HDI 160cv Aut. Sport	36.260	6,1	163
D	DSS HDI 160cv Aut. Style	34.110	6,1	163
D	DSS HDI 160cv Design	29.800	4,8	163
D	DSS HDI 160cv Desire	30.200	4,8	163
D	DSS HDI 160cv Sport	30.600	4,8	163
D	DSS HDI 160cv Sport	36.670	4,9	163
D	DSS HDI 160cv Style	32.570	4,9	163
D	DSS HDI 160cv Style	32.620	4,9	163
E	DSS Hybrid4 Airream Design	36.940	3,8	200
E	DSS Hybrid4 Airream Design	37.340	3,8	200
E	DSS Hybrid4 Airream Desire	37.740	3,8	200
E	DSS Hybrid4 Airream Sport	43.810	4,1	200
E	DSS Hybrid4 Airream Style	43.860	4,1	200
E	DSS Hybrid4 Airream Style	39.710	4,1	200
E	DSS Hybrid4 Airream Style	39.760	4,1	200
G	DSS THP 155cv Aut. Design	29.360	7,1	156
G	DSS THP 155cv Collection	29.760	7,1	156
G	DSS THP 155cv Aut. Desire	30.160	7,1	156
G	DSS THP 155cv Aut. Style	32.130	7,3	156
G	DSS THP 155cv Aut. Style	32.180	7,3	156
G	DSS THP 200cv Sport	37.080	6,7	200
G	DSS THP 200cv Sport	37.130	6,7	200
G	DSS THP 200cv Style	32.980	6,7	200
G	DSS THP 200cv Style	33.030	6,7	200
D	GRAND C4 PICASSO 1.6 e-HDI 110cv CMP Millennium S&S	25.240	4,8	114
D	C15 1.6 HDI 115cv CMP Millennium	27.840	4,5	114
D	C15 1.6 HDI 115cv CMP Millennium	27.840	4,5	114
D	C15 1.6 HDI 115cv CMP Millennium	26.780	4,5	114
D	C15 1.6 HDI 115cv CMP Seduction	26.780	4,5	114
D	C15 1.6 HDI 115cv Millennium	26.920	4,8	114
D	C15 1.6 HDI 115cv Millennium	27.140	4,8	114
D	C15 1.6 HDI 115cv Seduction	25.860	4,8	114
D	C15 1.6 HDI 115cv Seduction	26.080	4,8	114
D	C2 2.0 HDI 140cv Business	26.670	5	140
D	C2 2.0 HDI 140cv Exclusive	31.900	5	140
D	C2 2.0 HDI 140cv Exclusive	32.120	5	140
D	C2 2.0 HDI 140cv Millennium	28.350	5	140
D	C2 2.0 HDI 140cv Millennium	28.570	5	140
D	C2 2.0 HDI 140cv Seduction	27.290	5	140
D	C2 2.0 HDI 140cv Seduction	27.510	5	140
D	C2 2.0 HDI 160cv CAS Exclusive	34.940	6,2	163
D	C2 2.0 HDI 160cv CAS Exclusive	35.160	6,2	163
D	C2 2.0 HDI 160cv CAS Millennium	31.910	6,2	163
D	C2 2.0 HDI 160cv CAS Millennium	32.130	6,2	163
D	C2 2.0 HDI 160cv Exclusive	32.920	4,9	163
D	C2 2.0 HDI 160cv Exclusive	33.140	4,9	163
D	C2 2.0 HDI 160cv Millennium	29.890	4,9	163
D	C2 2.0 HDI 160cv Millennium	30.110	4,9	163
D	C2 2.0 HDI 200cv CAS Exclusive	36.510	5,9	204
D	C2 2.0 HDI 200cv CAS Exclusive	36.730	5,9	204
D	C16 1.6 THP 155cv CAS Exclusive	33.110	7,3	156
D	C16 1.6 THP 155cv CAS Exclusive	33.330	7,3	156
D	C16 1.6 THP 155cv Millennium	27.540	6,7	156
D	C16 1.6 THP 155cv Millennium	27.760	6,7	156
D	C16 1.6 THP 155cv Seduction	26.480	6,7	156
D	C16 1.6 THP 155cv Seduction	26.700	6,7	156
D	C16 1.6 VTI 120cv Business	24.830	6,2	120
D	C16 1.6 VTI 120cv Millennium	26.510	6,2	120
D	C16 1.6 VTI 120cv Millennium	26.730	6,2	120
D	C16 1.6 VTI 120cv Seduction	25.450	6,2	120
D	C16 1.6 VTI 120cv Seduction	25.670	6,2	120
D	C16 1.6 HDI 115cv Millennium Tourer	28.150	4,6	114
D	C16 1.6 HDI 115cv Millennium Tourer	28.440	4,6	114
D	C16 1.6 HDI 115cv Seduction Tourer	27.090	4,6	114
D	C16 1.6 HDI 115cv Seduction Tourer	27.380	4,6	114
D	C16 1.6 THP 155cv Exclusive Tourer	33.130	5,1	140
D	C16 1.6 THP 155cv Exclusive Tourer	33.420	5,1	140
D	C16 1.6 HDI 140cv Exclusive Tourer	29.580	5,1	140
D	C16 1.6 HDI 140cv Millennium Tourer	29.870	5,1	140
D	C16 1.6 HDI 140cv Millennium Tourer	28.520	5,1	140
D	C16 1.6 HDI 140cv Seduction Tourer	28.810	5,1	140
D	C16 1.6 HDI 140cv Seduction Tourer	36.170	6,2	163
D	C16 1.6 HDI 140cv Exclusive Tourer	36.460	6,2	163
D	C16 1.6 HDI 160cv Exclusive Tourer	34.150	5,1	163
D	C16 1.6 HDI 160cv Millennium Tourer	34.440	5,1	163
D	C16 1.6 HDI 160cv Millennium Tourer	31.120	5,1	163
D	C16 1.6 HDI 160cv Millennium Tourer	31.410	5,1	163
D	C16 1.6 HDI 200cv CAS Exclusive Tourer	38.030	6,1	204
D	C16 1.6 HDI 200cv CAS Exclusive Tourer	40.430	7,2	241
D	C16 1.6 HDI 200cv Cross Tourer	35.280	6,2	163
D	C16 1.6 HDI 200cv Cross Tourer	33.260	5,1	163
D	C4 PICASSO 1.6 e-HDI 115cv Attraction	24.000	4	115
D	C4 PICASSO 1.6 e-HDI 115cv ET66 Exclusive S&S	30.300	4	115
D	C4 PICASSO 1.6 e-HDI 115cv ET66 Intensive	27.500	4	



Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D FREELANDER 2.2 e44 SE 4x2 150cv		33.700	6	150
D FREELANDER 2.2 e44 SE Dynamic 4x2 150cv		39.100	6	150
D FREELANDER 2.2 SD4 Auto HSE 190cv		48.330	7	190
D FREELANDER 2.2 SD4 Auto SE 190cv		39.990	7	190
D FREELANDER 2.2 SD4 Auto SE Dynamic 190cv		45.620	7	190
D FREELANDER 2.2 T84 HSE Auto 4x4 150cv		47.200	7	150
D FREELANDER 2.2 T84 HSE Stop/Start 150cv		44.700	6,2	150
D FREELANDER 2.2 T84 S Auto 4x4 150cv		34.480	7	150
D FREELANDER 2.2 T84 SE Auto 4x4 150cv		31.980	6,2	150
D FREELANDER 2.2 T84 SE Dynamic Auto 4x4 150cv		44.540	7	150
D FREELANDER 2.2 T84 SE Dynamic Stop/Start 150cv		42.040	6,2	150
D FREELANDER 2.2 T84 SE Stop/Start 150cv		36.410	6,2	150
D DISCOVERY 3.0 SDV6 HSE 255cv		68.600	8	256
D DISCOVERY 3.0 SDV6 SE 255cv		61.400	8	256
D DISCOVERY 3.0 TDV6 E 211cv		49.200	7,8	211
D DISCOVERY 3.0 TDV6 HSE 211cv		66.100	7,8	211
D DISCOVERY 3.0 TDV6 S 211cv		52.200	7,8	211
D DISCOVERY 3.0 TDV6 SE 211cv		58.900	7,8	211
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L eD4 150CV 4x2 Prestige		45.000	5	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L eD4 150CV 4x2 Pure		46.100	4,9	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L eD4 150CV 4x2 Pure		35.200	5	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L eD4 150CV 4x2 Pure		36.300	4,9	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L eD4 150CV 4x2 Pure Tech		38.700	5	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L eD4 150CV 4x4 Pure Tech		39.800	4,9	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Prestige		50.000	5,7	190
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Prestige		51.000	5,7	190
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Prestige Auto		52.500	6	190
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Prestige Auto		53.600	5,8	190
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure		40.200	5,7	190
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure		41.300	5,7	190
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure Auto		42.700	6	190
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure Auto		43.800	5,8	190
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure Tech		43.700	5,7	190
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure Tech		44.800	5,7	190
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure Tech Auto		46.200	6	190
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure Tech Auto		47.300	5,8	190
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Prestige		46.900	5	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Prestige		48.000	4,9	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Prestige		49.400	6	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Prestige Auto		50.500	5,8	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure		37.100	5	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure		38.200	4,9	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Auto		39.600	6	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Auto		40.700	5,8	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Tech		40.600	5	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Tech		41.700	4,9	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Tech Auto		43.100	6	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Tech Auto		44.200	5,8	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.0L S4 4x4 Prestige		55.300	7,8	240
D RANGE ROVER EvoQUE 2.0L S4 4x4 Prestige		56.400	7,8	240
D RANGE ROVER EvoQUE 2.0L S4 4x4 Pure		45.200	7,8	240
D RANGE ROVER EvoQUE 2.0L S4 4x4 Pure		46.300	7,8	240
D RANGE ROVER EvoQUE 2.0L S4 4x4 Pure Tech		48.700	7,8	240
D RANGE ROVER EvoQUE 2.0L S4 4x4 Pure Tech		49.800	7,8	240
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L eD4 150CV 4x2 Dynamic		44.200	5	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L eD4 150CV 4x2 Dynamic		45.300	4,9	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic		49.200	5,7	190
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic		51.700	6	190
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic Auto		52.800	5,8	190
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic		46.100	5	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic		47.200	4,9	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic Auto		48.600	6	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic Auto		49.700	5,8	150
D RANGE ROVER EvoQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic		54.400	7,8	240
D RANGE ROVER EvoQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic		55.500	7,8	240



**Maserati**  
 Importador: Maserati España S.A. P.O. de Castellana, 50. 6º. 28046 Madrid. Teléfono: 914 113 480. Red de postventa: Ocho puntos de asistencia en toda España. Garantía: Tres años. Web: www.maserati.es



**Mazda**  
 Importador: Mazda Automóviles España, S.A. C/ San Ángel de la Cruz, 6. 28002 Madrid. Teléfono: 902 345 456. Garantía: tres años 100.000 kilómetros. Red de postventa: 25 puntos de asistencia en toda España. Web: www.mazda-es.com



**Mercedes**  
 Importador: Mercedes-Benz España, S.A. Avda de Bruselas, 30. 28002 Madrid. Teléfonos: 914 681 000. Garantía: tres años sin límite de km. Red de postventa: 12 puntos de asistencia en toda España. Web: www.mercedes-benz.es



**Lexus**  
 Importador: Lexus España S.A. S.A. Avda. Burgos, 16. 28050 Madrid. Teléfono: 902 380 983. Garantía: tres años sin límite de km. Red de postventa: 12 puntos de asistencia en toda España. Web: www.mundolexus.es



E CT 200 Eco 23.900 3,8 136  
 E CT 200 Executive 28.450 4,1 136  
 E CT 200 Executive + Navibox 30.000 4,1 136  
 E CT 200 F Sport 34.100 4,1 136  
 E CT 200 F Sport + Cuero 36.500 4,1 136  
 E CT 200 Luxury 39.200 4,1 136  
 E CT 200 Luxury 17" 39.900 4,1 136  
 E IS 300h Corporate 37.550 4,3 223  
 E IS 300h Eco 35.900 4,3 223  
 E IS 300h Executive 38.950 4,4 223  
 E IS 300h Executive Tecno 40.550 4,4 223  
 E IS 300h Executive Tecno + Navibox 42.100 4,4 223  
 E IS 300h F Sport 46.700 4,7 223  
 E IS 300h F Sport + Navibox 48.250 4,7 223  
 E IS 300h Luxury (Ebano Gris) 52.500 4,7 223  
 E IS 300h Luxury (Ebano Marrón) 52.500 4,7 223  
 E IS 300h Luxury Safety (Ebano Gris) 55.600 4,7 223  
 E IS 300h Luxury Safety (Ebano Marrón) 55.600 4,7 223  
 E IS 250 Executive 37.800 8,6 208  
 E IS 250 Executive Tecno 39.500 8,6 208  
 E IS 250 Executive Tecno + Navibox 42.700 8,6 208  
 E IS 250 F Sport 49.200 9,2 208  
 E IS 250 Luxury 53.600 9,2 208  
 E IS 250 Luxury Safety 57.000 9,2 208  
 E GS 300h F Sport 67.000 5 223  
 E GS 300h Hybrid 52.100 4,9 223  
 E GS 300h Hybrid Drive 58.500 4,9 223  
 E GS 300h Hybrid Eco 45.900 4,7 223  
 E GS 300h Hybrid Plus 71.200 4,9 223  
 E GS 450h F Sport 88.000 6,2 345  
 E GS 450h Hybrid Drive 70.700 6,1 345  
 E GS 450h Hybrid Plus 85.500 6,1 345  
 E LS 600h F Sport 131.700 8,6 445  
 E LS 600h Hybrid 120.000 8,6 445  
 E LS 600h Hybrid Drive 147.800 8,6 445  
 E LS 600h L Hybrid Drive Plus 156.800 8,6 445  
 E RC F Carbon Package 98.500 4,68  
 E RC F Executive 86.700 4,68  
 E RC F Luxury 99.500 4,68  
 E NX 300h Corporate 2WD 40.200 5,1 197  
 E NX 300h Corporate 2WD + Navibox 41.700 5,1 197  
 E NX 300h Eco 2WD 38.300 5 197  
 E NX 300h Executive 4WD 46.700 5,2 197  
 E NX 300h Executive 4WD + Navibox 48.200 5,2 197  
 E NX 300h Executive 4WD Tecno 48.800 5,2 197  
 E NX 300h Executive 4WD Tecno + Navibox 49.800 5,2 197  
 E NX 300h F Sport 4WD 55.900 5,3 197  
 E NX 300h F Sport 4WD + Navibox 57.400 5,3 197  
 E NX 300h F Sport 4WD Panorámico 56.900 5,3 197  
 E NX 300h F Sport 4WD Panorámico + Navibox 58.400 5,3 197  
 E NX 300h Luxury 4WD 64.500 5,3 197  
 E RX 450h 25 Aniversario 79.900 6,3 299  
 E RX 450h Corporate 69.700 6,3 299  
 E RX 450h Corporate Navi 73.600 6,3 299  
 E RX 450h F Sport 77.000 6,3 299  
 E RX 450h F Sport Plus 88.200 6,3 299  
 E RX 450h Luxury 89.100 6,3 299



D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Luxury + Pack Travel WGN 36.010 4,8 150  
 D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Luxury + Prem. + Travel WGN 37.550 4,8 150  
 D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style 31.430 4,8 150  
 D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack Comfort 32.360 4,8 150  
 D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack Safety 33.490 4,8 150  
 D MAZDA6 2.2 DE 150cv Business Edition 28.500 3,9 150  
 D MAZDA6 2.2 DE 150cv Luxury 32.980 3,9 150  
 D MAZDA6 2.2 DE 150cv Luxury + Pack Premium 34.520 3,9 150  
 D MAZDA6 2.2 DE 150cv Style 29.430 3,9 150  
 D MAZDA6 2.2 DE 150cv Style + Pack Comfort 30.360 3,9 150  
 D MAZDA6 2.2 DE 150cv Style + Pack Safety 31.490 3,9 150  
 D MAZDA6 2.2 DE 175cv AT Luxury + Pack Travel 39.170 4,8 175  
 G MAZDA6 2.0 GE 145cv Style 27.180 5,5 145  
 G MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Comfort 28.110 5,5 145  
 G MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety 29.240 5,5 145  
 G MAZDA6 2.5 GE 192cv AT Luxury + Prem. + Travel 36.000 6,3 192  
 D MAZDA5 1.6 CRTD 115cv Luxury 26.300 5,2 115  
 D MAZDA5 1.6 CRTD 115cv Luxury 26.510 5,2 115  
 D MAZDA5 1.6 CRTD 115cv Pulse 23.050 5,2 116  
 D MAZDA5 1.6 CRTD 115cv Pulse 23.210 5,2 116  
 D MAZDA5 1.6 CRTD 115cv Sakura 26.540 5,2 115  
 D MAZDA5 1.6 CRTD 115cv Style 25.100 5,2 115  
 D MAZDA5 1.8 115cv Pulse 20.900 7,2 115  
 D MAZDA5 1.6 CRTD 115cv Style 25.310 5,2 115  
 G MAZDA5 1.8 115cv Pulse 20.900 7,2 115  
 G MAZDA5 2.0 Stop 150cv Luxury 24.400 6,9 150  
 G MAZDA5 2.0 Stop 150cv Style 24.210 6,9 150  
 G MAZDA5 2.0 Stop 150cv Sakura 24.480 6,9 150  
 G MAZDA5 2.0 Stop 150cv Style 23.580 6,9 150  
 G MAZDA5 2.0 Stop 150cv Style 23.460 6,9 150  
 G MX-5 Roadster Coupe 1.8 Sakura 29.550 7,1 126  
 G MX-5 Roadster Coupe 1.8 Style 27.750 7,1 126  
 G MX-5 Roadster Coupe 2.0 Luxury 35.200 7,8 160  
 G MX-5 Roadster Coupe 2.0 Sakura 32.000 7,8 160  
 G MX-5 Soft Top 1.8 Style 25.350 7,1 126  
 D CX-5 2.2i 150cv DE 2WD AT Style 29.770 5,3 150  
 D CX-5 2.2i 150cv DE 2WD Style 27.720 4,6 150  
 D CX-5 2.2i 150cv DE 4WD AT Luxury 36.550 5,5 150  
 D CX-5 2.2i 150cv DE 4WD Luxury 34.500 5,2 150  
 D CX-5 2.2i 150cv DE 4WD Style 30.800 5,2 150  
 D CX-5 2.2i 150cv DE 4WD AT Luxury 37.170 5,5 175  
 D CX-5 2.0i 160cv GE 4WD Luxury 34.300 6,6 160  
 D CX-5 2.0i 165cv GE 2WD Style 25.400 6,6 165

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G CLA 180 Urban 32.313 5,4 122		32.313	5,4	122
G CLA 200 33.950 5,4 156		33.950	5,4	156
G CLA 200 AMG Line 36.268 5,4 156		36.268	5,4	156
G CLA 200 Urban 31.613 5,4 156		31.613	5,4	156
G CLA 250 4M Aut. 45.600 6,6 211		45.600	6,6	211
G CLA 250 4M Aut. AMG Line 47.918 6,6 211		47.918	6,6	211
G CLA 250 4M Aut. Urban 46.263 6,6 211		46.263	6,6	211
G CLA 250 Aut. 43.150 5,5 211		43.150	5,5	211
G CLA 250 Aut. AMG Line 45.468 5,5 211		45.468	5,5	211
G CLA 250 Aut. Urban 43.813 5,5 211		43.813	5,5	211
G CLA 45 AMG 4M Aut. 49.850 6,6 211		49.850	6,6	211
G CLA 250 Sport Aut. 47.400 5,8 211		47.400	5,8	211
G CLA 45 AMG 4M Aut. Edition 1 71.120 6,9 360		71.120	6,9	360
G CLA 250 Aut. 42.625 4,9 120		42.625	4,9	120
D C 180 CDI Avantgarde 35.110 4,9 120		35.110	4,9	120
D C 180 CDI Elegance 35.110 4,9 120		35.110	4,9	120
D C 180 CDI Sport 39.675 4,9 120		39.675	4,9	120
D C 200 CDI 34.200 4,9 136		34.200	4,9	136
D C 200 CDI Avantgarde 36.685 4,9 136		36.685	4,9	136
D C 200 CDI Elegance 36.685 4,9 136		36.685	4,9	136
D C 200 CDI Sport 41.250 4,9 136		41.250	4,9	136
D C 220 CDI 36.900 5 170		36.900	5	170
D C 220 CDI 4MATIC 44.275 5,1 170		44.275	5,1	170
D C 220 CDI 4MATIC Avantgarde 46.584 5,1 170		46.584	5,1	170
D C 220 CDI 4MATIC Elegance 46.584 5,1 170		46.584	5,1	170
D C 220 CDI Elegance 43.150 5,2 170		43.150	5,2	170
D C 220 CDI Avantgarde 43.150 5,2 170		43.150	5,2	170
D C 220 CDI Elegance 43.150 5,2 170		43.150	5,2	170
D C 220 CDI Sport 43.150 5,2 170		43.150	5,2	170
D C 250 CDI 41.550 4,8 204		41.550	4,8	204
D C 250 CDI 4MATIC 46.550 5,4 204		46.550	5,4	204
D C 250 CDI 4MATIC Avantgarde 48.859 5,4 204		48.859	5,4	204
D C 250 CDI 4MATIC Elegance 48.859 5,4 204		48.859	5,4	204
D C 250 CDI 4MATIC Sport 53.423 5,4 204		53.423	5,4	204
D C 250 CDI Avantgarde 43.859 4,8 204		43.859	4,8	204
D C 250 CDI Elegance 43.859 4,8 204		43.859	4,8	204
D C 250 CDI Sport 48.424 4,8 204		48.424	4,8	204
D C 300 CDI 4MATIC Avantgarde 54.400 7 231		54.400	7	231
D C 300 CDI 4MATIC Elegance 54.400 7 231		54.400	7	231
D C 300 CDI Sport 59.146 7 231		59.146	7	231
D C 350 CDI Avantgarde 49.625 5,9 265		49.625	5,9	265
D C 350 CDI Elegance 49.625 5,9 265		49.625	5,9	265
D C 350 CDI Sport 54.190 5,9 265		54.190	5,9	265
D C 180 33.725 5,9 156		33.725	5,9	156
G C 180 Avantgarde 36.210 5,9 156		36.210	5,9	156
G C 180 Elegance 36.210 5,9 156		36.210	5,9	156
G C 180 Sport 40.775 5,9 156		40.775	5,9	156
G C 200 37.225 6,8 184		37.225	6,8	184
G C 200 Avantgarde 39.534 6,8 184		39.534	6,8	184
G C 200 Elegance 39.534				

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D MINI Cooper SD	25.950	4,1	143	
D MINI Cooper S Auto	28.956	5,3	143	
D MINI Cooper SD Fluor	24.500	7,1	143	
D MINI Cooper D	18.200	3,9	90	
D MINI One Fluor D	18.900	7,1	122	
D MINI Cooper	20.350	7,1	122	
D MINI Cooper Auto	21.977	7,1	122	
D MINI Cooper Fluor	19.900	7,1	98	
D MINI One	17.350	7,1	98	
D MINI One 75 CV	15.950	5,4	75	
D MINI One Auto	18.977	7,1	98	
D MINI One Fluor	17.900	7,1	98	
D MINI One Fluor 75 CV	16.500	7,1	75	
D MINI One Minimalism Line 75 CV	15.350	5,1	75	
D MINI COOPER D CABRIO	26.050	4	112	
D MINI COOPER D CABRIO automático	28.723	5,3	111	
D MINI COOPER SD CABRIO	30.550	5,4	143	
D MINI COOPER SD CABRIO automático	33.399	5,4	143	
D MINI COOPER CABRIO	25.300	6,6	122	
D MINI COOPER CABRIO automático	26.950	6,6	122	
D MINI ONE CABRIO automático	23.100	6,6	98	
D MINI ONE CABRIO	21.450	6,6	98	
D MINI COOPER ROADSTER	24.650	6,6	122	
D MINI COOPER ROADSTER automático	26.000	6,6	122	
D MINI COOPER COUPÉ	22.150	6,4	122	
D MINI COOPER COUPÉ automático	23.800	6,4	122	
D MINI Cooper S	25.950	7	184	
D MINI Cooper S Auto	27.577	7	184	
D MINI Cooper S Fluor	24.500	7	184	
D MINI COOPER S CABRIO	30.550	6,6	184	
D MINI COOPER S CABRIO automático	32.200	6,6	184	
D MINI JOHN COOPER WORKS automático	38.700	7,3	211	
D MINI JOHN COOPER WORKS CABRIO	35.700	6,8	211	
D MINI COOPER SD ROADSTER	29.550	6,6	143	
D MINI COOPER SD ROADSTER automático	32.360	6,4	143	
D MINI COOPER S ROADSTER	29.550	6,6	184	
D MINI COOPER S ROADSTER automático	31.200	6,6	184	
D MINI COOPER SD COUPÉ	27.800	6,4	143	
D MINI COOPER SD COUPÉ automático	30.541	6,3	143	
D MINI COOPER S COUPÉ	27.800	6,4	184	
D MINI COOPER S COUPÉ automático	29.450	6,4	184	
D MINI John Cooper Works	31.700	7,1	211	
D MINI John Cooper Works Auto	34.652	7,1	211	
D MINI JOHN COOPER WORKS ROADSTER	34.750	7,3	211	
D MINI JOHN COOPER WORKS ROADSTER automático	37.172	7,3	211	
D MINI JOHN COOPER WORKS COUPÉ	33.450	7,1	211	
D MINI JOHN COOPER WORKS COUPÉ automático	36.361	7,1	211	
D MINI COOPER D	22.100	3,8	116	
D MINI COOPER D automático	23.800	3,7	116	
D MINI ONE D	19.550	3,5	95	
D MINI COOPER	20.550	4,8	136	
D MINI COOPER automático	22.250	4,7	136	
D MINI ONE	17.950	4,7	102	
D MINI ONE automático	18.250	4,8	102	
D MINI ONE FIRST	16.550	5	75	
D MINI COOPER SD	26.750	4	170	
D MINI COOPER S	25.950	5,2	192	
D MINI COOPER S automático	27.700	5,2	192	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN	25.400	4,2	112	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN ALL4	27.450	4,7	112	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN ALL4 automático	29.100	5,9	111	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN automático	28.000	5,6	111	
D COUNTRYMAN ONE D COUNTRYMAN	22.900	4,2	90	
D COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN	24.300	5,9	122	
D COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN automático	25.950	6,9	122	
D COUNTRYMAN ONE COUNTRYMAN	21.750	5,7	98	
D COUNTRYMAN ONE COUNTRYMAN automático	23.400	6,9	98	
D COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN ALL4	26.350	6,7	122	
D COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN ALL4 automático	29.000	7	122	
D PACEMAN COOPER D PACEMAN	25.400	5,6	112	
D PACEMAN COOPER D PACEMAN ALL4	27.450	6	112	
D PACEMAN COOPER D PACEMAN ALL4 automático	29.100	5,9	112	
D PACEMAN COOPER D PACEMAN automático	28.000	5,6	112	
D COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN	29.400	6	190	
D COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN ALL4	31.640	6,9	190	
D COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN ALL4 automático	34.400	7,1	190	
D COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN automático	31.050	6,8	190	
D PACEMAN COOPER PACEMAN	24.300	7,2	122	
D PACEMAN COOPER PACEMAN ALL4	26.350	6,7	122	
D PACEMAN COOPER PACEMAN ALL4 automático	29.000	7	122	
D PACEMAN COOPER PACEMAN automático	25.950	6,9	122	
D COUNTRYMAN COOPER SD	29.400	5,7	143	
D COUNTRYMAN COOPER SD COUNTRYMAN ALL4	31.450	6,8	143	
D COUNTRYMAN COOPER SD COUNTRYMAN ALL4 automático	33.100	5,9	143	
D COUNTRYMAN COOPER SD COUNTRYMAN automático	32.200	5,7	143	
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN	24.300	5,7	143	
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN ALL4	26.350	6,7	143	
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN ALL4 automático	33.100	5,9	143	
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN automático	32.200	5,7	143	
D PACEMAN COOPER S PACEMAN	29.400	7,1	190	
D PACEMAN COOPER S PACEMAN ALL4	31.450	7,1	190	

**Mitsubishi**  
  
 Importador: MIMC Automóviles S.A. San Fernando, 4, 28018 Alcobendas, Madrid. Teléfono: 902 201031. Garantía: 3 años y/o 100.000 km. Red de postventa: 12 puntos. Web: [www.mitsubishi-motor.es](http://www.mitsubishi-motor.es)

**E I-MIEV**

D ASX 180 D-I Challenge	22.150	4,5	67
D ASX 180 D-I Kaiteki	26.650	4,5	116
D ASX 180 D-I Motion	24.150	4,5	116
D ASX 180 D-I Motion 4WD	26.650	5,1	116
D ASX 220 D-I Kaiteki Auto 4WD	32.500	5,8	150
G ASX 160 MPI Challenge	19.900	6	117
G ASX 160 MPI Motion	21.900	6	117
D OUTLANDER 220 D-I Kaiteki Auto 4WD	40.390	5,8	150
D OUTLANDER 220 D-I Motion 2WD	30.900	5,1	150
D OUTLANDER 220 D-I Motion 4WD	34.290	5,4	150
D PULSAR 150d 110CV N-TEC	21.300	3,6	110
D PULSAR 150d 110CV N-TEC	21.300	3,6	110
D PULSAR 150d 110CV ASENTA	24.800	3,6	110
D PULSAR 150d 110CV VISIA	20.450	3,6	110
D PULSAR 12 DIG-T 115CV ASENTA	20.000	5	115
D PULSAR 12 DIG-T 115CV N-TEC	21.700	5	115
D PULSAR 12 DIG-T 115CV TENKA	23.400	5	115
D PULSAR 12 DIG-T 115CV VISIA	19.050	5	115
E LEAF Sp 109 CV Acenta	33.700	10,9	238
E LEAF Sp 109 CV Acenta Flex	27.800	10,9	238
E LEAF Sp 109 CV Tenka	36.100	10,9	238
E LEAF Sp 109 CV Tenka Flex	30.200	10,9	238
E LEAF Sp 109 CV Visia	29.900	10,9	238
E LEAF Sp 109 CV Visia Flex	24.000	10,9	238
D EVALIA 15dCi 110CV 5 Plazas	25.081	5,2	110
D EVALIA 16dCi 110CV 7 Plazas	25.835	5,2	110
D N200 15dCi 90CV COMFORT 5	22.503	5	90
D N200 15dCi 90CV COMFORT 7	23.257	5	90
G EVALIA 16dCi 110CV 5 Plazas	23.986	7,3	110
G EVALIA 16dCi 110CV 7 Plazas	24.771	7,3	110
E EVALIA Electrica Lease LUD0 5 Plazas	31.288	10,9	109
E EVALIA Electrica LUD0 5 Plazas	37.188	10,9	109
G 370Z ROADSTER 3.7 V6 PACK AT NAV LL 19" AS	58.910	10,9	328
G 370Z ROADSTER 3.7 V6 PACK NAV LL 19" AS	56.640	11,2	328
G 370Z 3.7 V6 BASE AS	46.600	10,6	328
G 370Z 3.7 V6 PACK AT NAV LL 19" AS	55.360	10,5	328
G 370Z 3.7 V6 PACK NAV LL 19" AS	52.910	10,6	328
G 370Z 3.7 V6 NSMO	57.950	10,6	344
G GT-R 3.8 V6 550CV Black Edition	107.750	11,8	550
G GT-R 3.8 V6 550CV Premium Edition	106.650	11,8	550
P Ext Blan	15.000	11,8	600
D JUKÉ 15dCi ASENTA 4x2	19.900	4	110
D JUKÉ 15dCi ASENTA 4x2 Exti Negro	21.000	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 4x2 Exti Amarillo	21.200	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 4x2 Exti Blanco	21.200	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 4x2 Exti Negro	21.200	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 4x2 Exti Rojo	21.200	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 4x2 Exti Blanco	21.700	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 4x2 Exti Negro	21.700	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 4x2 Exti Rojo	21.700	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 4x2	22.400	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 4x2 Exti Amarillo	22.600	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 4x2 Exti Blanco	22.600	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 4x2 Exti Negro	22.600	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 4x2 Exti Rojo	22.600	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 4x2 Exti Negro	23.100	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 4x2 Exti Blanco	23.100	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 4x2 Exti Negro	23.100	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 4x2 Exti Rojo	23.100	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA PREMIUM 4x2 Exti Amarillo	25.050	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA PREMIUM 4x2 Exti Blanco	25.050	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA PREMIUM 4x2 Exti Negro	25.050	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA PREMIUM 4x2 Exti Rojo	25.050	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA PREMIUM 4x2 Exti Negro	25.550	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA PREMIUM 4x2 Exti Blanco	25.550	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA PREMIUM 4x2 Exti Negro	25.550	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA PREMIUM 4x2 Exti Rojo	25.550	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2	23.250	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Amarillo	23.450	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Blanco	23.450	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Negro	23.450	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Rojo	23.450	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Negro	23.950	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Blanco	23.950	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Negro	23.950	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Rojo	23.950	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Negro	24.350	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Blanco	24.350	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Negro	24.350	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Rojo	24.350	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Negro	24.850	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA PREMIUM 4x2 Exti Amarillo	25.050	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA PREMIUM 4x2 Exti Blanco	25.050	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA PREMIUM 4x2 Exti Negro	25.050	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA PREMIUM 4x2 Exti Rojo	25.050	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2	23.250	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Amarillo	23.450	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Blanco	23.450	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Negro	23.450	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Rojo	23.450	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Negro	23.950	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Blanco	23.950	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Negro	23.950	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Rojo	23.950	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Negro	24.350	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Blanco	24.350	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Negro	24.350	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Rojo	24.350	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Negro	24.850	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA PREMIUM 4x2 Exti Amarillo	25.050	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA PREMIUM 4x2 Exti Blanco	25.050	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA PREMIUM 4x2 Exti Negro	25.050	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA PREMIUM 4x2 Exti Rojo	25.050	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2	23.250	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Amarillo	23.450	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Blanco	23.450	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Negro	23.450	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Rojo	23.450	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Negro	23.950	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Blanco	23.950	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Negro	23.950	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Rojo	23.950	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Negro	24.350	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Blanco	24.350	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Negro	24.350	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Rojo	24.350	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA 5x2 Exti Negro	24.850	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA PREMIUM 4x2 Exti Amarillo	25.050	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA PREMIUM 4x2 Exti Blanco	25.050	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA PREMIUM 4x2 Exti Negro	25.050	4	110
D JUKÉ 15dCi TENKA PREMIUM 4x2 Exti Rojo	25.050	4	110

**Morgan**  
  
 Importador: Morgan España S.A. Principado de Asturias, 23, 28016 Madrid. Teléfono: 902 999 440. Garantía: 3 años y/o 100.000 km. Red de postventa: 82 puntos. Web: [www.morgan-motor.com](http://www.morgan-motor.com)

**NISSAN**

G FOUR FOUR 1.6 Sport	46.389	6,2	112
G PLUS FOUR 2.0 2 plazas	54.010	7,3	145
G PLUS FOUR 2.0 4 plazas	61.121	7,3	145
G ROADSTER V6 3.7 V6 2 plazas	72.225	9,8	284
G ROADSTER V6 3.7 V6 4 plazas	78.278</		

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D 208 SP ACCESS 1.4 HDI 68	14.940	3,8	68	
D 208 SP ACTIVE 1.6 e-HDI 68 FAP CMP B.Lion	17.080	3,4	68	
D 208 SP ACTIVE 1.6 e-HDI 92 ET66	17.790	3,8	92	
D 208 SP ALLURE 1.6 e-HDI 115	19.330	3,8	115	
D 208 SP ALLURE 1.6 e-HDI 92	18.630	3,8	92	
D 208 SP ALLURE 1.6 e-HDI 92 ET66	19.130	3,8	92	
D 208 SP BUSINESS LINE 1.4 HDI 68	16.000	3,8	68	
D 208 SP LIKE 1.4 HDI 68	14.940	3,8	68	
D 208 SP ROLAND GARROS 1.6 e-HDI 92	20.080	3,8	92	
D 208 SP ACCESS 1.2L PureTech 68	16.690	4,3	68	
D 208 SP ACCESS 1.2L PureTech 82	17.490	4,5	82	
D 208 SP ALLURE 1.6 e-HDI 92	13.930	5,6	120	
D 208 SP LIKE 1.0L PureTech 68	12.690	4,3	68	
D 208 SP ACCESS 1.0L PureTech 68	13.190	4,3	68	
D 208 SP ACCESS 1.2L PureTech 82	13.990	4,5	82	
D 208 SP ACTIVE 1.2L PureTech 82 S&S ET65	16.240	4,1	82	
D 208 SP ALLURE 1.6 e-HDI 92	16.830	4,5	82	
D 208 SP ALLURE 1.6 e-HDI 92	18.030	5,6	120	
D 208 SP BUSINESS LINE 1.0L VTI	14.450	4,3	68	
D 208 SP LIKE 1.0L PureTech 68	13.190	4,3	68	
D 208 SP ROLAND GARROS 1.2L PureTech 82	18.280	4,5	82	
D 208 SP STYLE 1.2L PureTech 82	15.740	4,5	82	
D 208 SP STYLE 1.2L PureTech 82	22.980	5,9	200	
D 207 CC 1.6 HDI 112 FAP	24.490	4,8	112	
D 207 CC 1.6 VTI 16V 120	22.790	6,4	120	
D 2008 Active 1.6 e-HDI 92	19.520	3,8	92	
D 2008 Active 1.6 e-HDI 92 ET66	19.520	3,8	92	
D 2008 Access 1.6 e-HDI 115	21.550	4,1	115	
D 2008 Access 1.6 e-HDI 92	20.850	4,1	92	
D 2008 Access 1.2 VTI 82	15.250	4,9	82	
D 2008 Active 1.2 VTI 82	16.850	4,9	82	
D 2008 Active 1.2 VTI 82 ET65	17.350	4,8	82	
D 2008 Allure 1.6 VTI 120	20.150	5,9	120	
D 208 SP Access 1.6 e-HDI 115	20.850	3,7	115	
D 208 SP Access 1.6 HDI 92 FAP	19.450	3,7	92	
D 208 SP Active 1.6 e-HDI 120	22.900	3,1	120	
D 208 SP Active 1.6 e-HDI 115	22.500	3,7	115	
D 208 SP Allure 1.6 HDI 92 FAP	21.100	3,7	92	
D 208 SP Allure 1.6 e-HDI 115	24.350	3,8	115	
D 208 SP Allure 1.6 HDI 92	22.950	3,8	92	
D 208 SP Allure 2.0 BlueHDI 150	26.200	4,1	150	
D 208 SP Allure 2.0 BlueHDI 150 EAT6	27.400	4,1	150	
D 208 SP B. Line 1.6 BlueHDI 120	21.800	3,1	120	
D 208 SP Business Line 1.6 e-HDI 115	21.400	3,7	115	
D 208 SP Business Line 1.6 HDI 92	20.000	3,7	92	
D 208 SP Access 1.2 PureTech 110 S&S	19.500	4,6	110	
D 208 SP Access 1.2 PureTech 130 S&S	19.650	4,7	130	
D 208 SP Access 1.2 PureTech 82	17.300	5,1	82	
D 208 SP Active 1.2 PureTech 110 S&S	20.400	4,6	110	
D 208 SP Active 1.2 PureTech 130 S&S	21.300	4,7	130	
D 208 SP Active 1.2 PureTech 82	18.950	5,1	82	
D 208 SP Active 1.2 PureTech 30 EAT6	22.500	4,9	130	
D 208 SP Allure 1.2 PureTech 110 S&S	22.350	4,6	110	
D 208 SP Allure 1.2 PureTech 130 S&S	23.150	4,7	130	
D 208 SP Allure 1.2 PureTech 130 EAT6	24.350	5,1	130	
D 208 SP Allure 1.6 e-HDI 115	20.600	5,6	155	
D 208 SP Allure 1.6 e-HDI 115	20.600	5,6	155	
D 208 SP Allure 1.2 PureTech 110	19.450	4,9	110	
D 208 SP Allure 1.2 PureTech 130	20.450	4,9	130	
D 208 SP Allure 1.2 PureTech 130 S&S	22.100	4,9	130	
D 208 SP Active 1.2 PureTech 30 EAT6	23.300	5,1	130	
D 208 SP Allure 1.2 PureTech 130 EAT6	24.150	5,1	130	
D 208 SP Allure 1.2 PureTech 130 S&S	25.350	5,2	130	
D 208 SP B. Line 1.2 PureTech 110	20.100	4,7	110	
D 208 SP Access 1.6 e-HDI 115	26.920	4,2	115	
D 208 Active 1.6 e-HDI 115	28.520	4,2	115	
D 208 Active 2.0 HDI 140cv	29.970	4,4	140	
D 208 Allure 1.6 e-HDI 115cv	31.120	4,2	115	
D 208 Allure 2.0 BlueHDI 150cv	33.770	4,2	150	
D 208 Allure 2.0 BlueHDI 180 Autom.	36.220	4,4	180	
D 208 Business Line 1.6 e-HDI 115cv	28.970	4,2	115	
D 208 Style 2.0 HDI 140cv	30.070	4,4	140	
D 208 Business Line 2.0 HDI 140cv	30.420	4,4	140	
D 208 GT 2.0 BlueHDI 180 Autom.	39.770	4,4	180	
D 208 Active 1.6 THP 165 S&S	29.910	5,8	165	
D 208 Allure 1.6 THP 165 S&S Autom.	33.720	5,8	165	
D 208 GT 2.0 BlueHDI 180 Autom.	41.270	4,6	180	
D 208 SP Access 1.6 e-HDI 115	28.020	4,3	115	
D 208 SP Active 1.6 e-HDI 115	29.720	4,3	115	
D 208 SP Active 2.0 HDI 140cv	31.170	4,6	140	
D 208 SP Allure 1.6 e-HDI 115cv	32.620	4,3	115	
D 208 SP Allure 2.0 BlueHDI 150	35.270	4,2	150	
D 208 SP Allure 2.0 BlueHDI 180 Autom.	37.720	4,6	180	
D 208 SP Business Line 1.6 e-HDI 115cv	30.470	4,3	115	
D 208 SP Business Line 2.0 HDI 140cv	31.920	4,6	140	
E 208 RXH 2.0 HDI Hybrid 200 cv	43.500	4,2	200	
D 208 SP Access 1.6 THP 165 S&S	30.370	5,8	165	
D 208 SP Allure 1.6 THP 165 S&S Autom.	35.220	5,8	165	
D RCZ 2.0 HDI 160cv	33.600	6,3	165	
D RCZ 1.6 THP 155cv	30.650	6,7	156	
D RCZ 1.6 THP 155cv Autom. Sec 6 vel.	32.550	7,3	156	
D RCZ 1.6 THP 200cv	33.600	6,9	200	
D RCZ 1.6 THP 270cv	42.900	6,3	270	
D 3008 Active 1.6 BlueHDI 120 FAP	24.640	4,1	120	
D 3008 Active 1.6 BlueHDI 120 FAP	26.130	4,1	120	
D 3008 Active 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	26.630	4,2	115	
D 3008 Style 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	26.830	4,2	115	
D 3008 Style 2.0 HDI 150 FAP	28.410	5,3	150	
E 3008 Hybrid4	35.200	3,8	200	
D 3008 Access 1.6 VTI 120	21.840	6,7	120	
D 3008 Active 1.6 VTI 120	23.330	6,7	120	
D 3008 Allure 1.6 THP 155	28.020	6,7	156	
D 3008 Allure 1.6 THP 155 Automático	30.320	6,7	156	
D 3008 Access 1.6 BlueHDI 120 FAP	25.600	4,2	120	
D 3008 Active 1.6 BlueHDI 120 FAP	27.290	4,2	120	
D 3008 Active 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	27.740	4,2	115	
D 5008 Active 2.0 HDI 150 FAP	29.120	5,3	150	
D 5008 Allure 1.6 BlueHDI 120 FAP	30.230	4,3	120	
D 5008 Allure 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 B.Lion	30.680	4,8	115	
D 5008 Allure 2.0 HDI 150 FAP	32.060	5,3	150	
D 5008 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	33.560	6,3	163	
D 5008 Style 1.6 BlueHDI 120 FAP	27.580	4,3	120	
D 5008 Style 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	28.030	4,2	115	
D 5008 Style 2.0 HDI 150 FAP	29.410	5,3	150	
D 5008 Access 1.6 VTI 120	23.060	5,9	120	
D 5008 Allure 1.6 VTI 120	24.740	6,9	120	
D 5008 Allure 1.6 THP 155	29.620	6,9	156	
D 5008 Allure 1.6 THP 155 Automático	31.620	6,7	156	
D 5008 Access 1.6 BlueHDI 120 FAP	25.600	4,2	120	
D 5008 Active 1.6 BlueHDI 120 FAP	27.290	4,2	120	
D 5008 Active 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	27.740	4,2	115	
D 5008 Active 2.0 HDI 150 FAP	29.120	5,3	150	
D 5008 Allure 1.6 BlueHDI 120 FAP	30.230	4,3	120	
D 5008 Allure 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 B.Lion	30.680	4,8	115	
D 5008 Allure 2.0 HDI 150 FAP	32.060	5,3	150	
D 5008 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	33.560	6,3	163	
D 5008 Style 1.6 BlueHDI 120 FAP	27.580	4,3	120	
D 5008 Style 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	28.030	4,2	115	
D 5008 Style 2.0 HDI 150 FAP	29.410	5,3	150	
D 5008 Access 1.6 VTI 120	23.060	5,9	120	
D 5008 Allure 1.6 VTI 120	24.740	6,9	120	
D 5008 Allure 1.6 THP 155	29.620	6,9	156	
D 5008 Allure 1.6 THP 155 Automático	31.620	6,7	156	
D 5008 Access 1.6 BlueHDI 120 FAP	25.600	4,2	120	
D 5008 Active 1.6 BlueHDI 120 FAP	27.290	4,2	120	
D 5008 Active 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	27.740	4,2	115	
D 5008 Active 2.0 HDI 150 FAP	29.120	5,3	150	
D 5008 Allure 1.6 BlueHDI 120 FAP	30.230	4,3	120	
D 5008 Allure 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 B.Lion	30.680	4,8	115	
D 5008 Allure 2.0 HDI 150 FAP	32.060	5,3	150	
D 5008 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	33.560	6,3	163	
D 5008 Style 1.6 BlueHDI 120 FAP	27.580	4,3	120	
D 5008 Style 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	28.030	4,2	115	
D 5008 Style 2.0 HDI 150 FAP	29.410	5,3	150	
D 5008 Access 1.6 VTI 120	23.060	5,9	120	
D 5008 Allure 1.6 VTI 120	24.740	6,9	120	
D 5008 Allure 1.6 THP 155	29.620	6,9	156	
D 5008 Allure 1.6 THP 155 Automático	31.620	6,7	156	
D 5008 Access 1.6 BlueHDI 120 FAP	25.600	4,2	120	
D 5008 Active 1.6 BlueHDI 120 FAP	27.290	4,2	120	
D 5008 Active 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	27.740	4,2	115	
D 5008 Active 2.0 HDI 150 FAP	29.120	5,3	150	
D 5008 Allure 1.6 BlueHDI 120 FAP	30.230	4,3	120	
D 5008 Allure 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 B.Lion	30.680	4,8	115	
D 5008 Allure 2.0 HDI 150 FAP	32.060	5,3	150	
D 5008 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	33.560	6,3	163	
D 5008 Style 1.6 BlueHDI 120 FAP	27.580	4,3	120	
D 5008 Style 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	28.030	4,2	115	
D 5008 Style 2.0 HDI 150 S&S	31.900	5,6	150	

**Porsche**  
 Importadora: Porsche España S.A. Avda de Burgos, 87 28050 Madrid. Teléfono: 902 500 911. Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de postventa: 40 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.porsche.com/spain](http://www.porsche.com/spain)

**Renault**  
 Fabricante/Importador: Renault España Comercial, Avda de Burgos, 89 28050 Madrid. Teléfono: 900 100 300. Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de postventa: 190 puntos en España. Web: [www.renault.es](http://www.renault.es)

G CLO GT Tce 120 EDC	19.600	5,2	120
G CLO Technofuel Tce 90 eco2	16.100	4,9	90
L CLO Business 12 16v 75 GLP	14.940	7,2	72
G CLO Mónaco GP RS 200 EDC	29.750	6,3	200
G CLO Renault Sport 200 EDC	25.400	6,3	200
D CLO Sport Tour. Dynam. Energy dCI 90 EDC eco2	19.950	3,7	90
D CLO Sport Tour. Dynam. Energy dCI 90 S&S eco2	18.550	3,6	90
D CLO Sport Tour. Exp. dCI 90 EDC eco2	19.400	3,6	90
D CLO Sport Tour. Exp. Energy dCI 90 S&S eco2	17.850	3,6	90
D CLO Sport Tourer Authentique dCI 75 eco2	15.400	3,6	75
D CLO Sport Tourer Expression dCI 75 eco2	16.950	3,6	75
D CLO Sport Tour. Dynam. Energy Tce 90 S&S eco2	16.900	4,5	90
G CLO Sport Tour. Exp. Energy Tce 90 S&S eco2	16.200	4,5	90
D CLO Sport Tourer Authentique 12 16v 75 Tce 90	13.750	5,5	75
D CLO Sport Tourer Expression 12 16v 75 Tce 90	15.300	5,5	75
E ZOE Intens	23.050	88	
E ZOE Life	21.250	88	
E ZOE Zen	23.050	88	
D CAPTUR Adventure dCI 90 S&S eco2	19.750	3,7	90
D CAPTUR Intens dCI 90 EDC eco2	19.930	3,9	90
D CAPTUR Life Energy dCI 90 S&S eco2	18.530	3,7	90
D CAPTUR Life Energy dCI 90 S&S eco2	17.030	3,7	90
D CAPTUR Zen dCI 90 EDC eco2	21.030	3,9	90
D CAPTUR Zen Energy dCI 90 S&S eco2	19.630	3,7	90
G CAPTUR Intens Energy Tce 90 S&S eco2</			

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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D	FABIA 1.6 TDI 90 Sport Edition (Particulares)	17.180	4,2 75	90
D	FABIA 1.6 TDI 90v Ambition	16.300	4,2 90	90
D	FABIA 1.6 TDI 90v Elegance	17.400	4,2 90	90
D	FABIA 1.6 TDI CR 105v Montecarlo	19.840	4,2 105	105
G	FABIA 1.2 12v 60v Ambition	13.150	5,5 60	60
G	FABIA 1.2 60cv Active	11.500	5,5 60	60
G	FABIA 1.2 69cv Urban	12.060	5,2 69	69
G	FABIA 1.2 TSI 105v DSG Sport Ed. (particulares)	17.170	5,3 105	105
G	FABIA 1.2 TSI 105v Sport Edition (particulares)	15.910	5,1 105	105
G	FABIA 1.2 TSI 105v DSG Elegance	17.410	5,3 105	105
G	FABIA 1.2 TSI 105v Elegance	16.160	5,1 105	105
G	FABIA 1.2 TSI 105v Montecarlo	18.130	5,1 105	105
G	FABIA 1.2 TSI 85v Sport Edition (particulares)	15.230	5,1 86	86
G	FABIA 1.2 TSI 85v Ambition	14.350	5,1 86	86
G	FABIA 1.2 TSI 85v Ambition 2ª homolog.	14.100	5,1 86	86
G	FABIA 1.2 TSI 85v Elegance	15.460	5,1 86	86
G	FABIA 1.2 TSI 85v Elegance 2ª homologación	15.200	5,1 86	86
G	FABIA 1.4 TSI 180cv RS	21.450	6,2 180	180
D	FABIA Comb 1.6 TDI 105v Sport Ed. (Particulares)	18.650	4,2 105	105
D	FABIA Comb 1.2 TDI CR 75cv Greenline	17.410	3,4 75	75
D	FABIA Comb 1.6 TDI CR 105v Ambition	17.720	4,2 105	105
D	FABIA Comb 1.6 TDI 105v Elegance	18.800	4,2 105	105
D	FABIA Comb 1.6 TDI 75v Sport Ed. (Particulares)	17.000	4,2 75	75
D	FABIA Comb 1.6 TDI 75v Ambition	16.120	4,2 75	75
D	FABIA Comb 1.6 TDI 90v Sport Ed. (Particulares)	18.060	4,2 90	90
D	FABIA Comb 1.6 TDI 90v Ambition	17.180	4,2 90	90
D	FABIA Comb 1.6 TDI 90v Elegance	18.290	4,2 90	90
G	FABIA Comb 1.2 70cv Ambition	14.530	5,5 70	70
G	FABIA Comb 1.2 TSI 105v DSG Elegance	18.290	5,3 105	105
G	FABIA Comb 1.2 TSI 105v Elegance	17.040	5,3 105	105
G	FABIA Comb 1.2 TSI 85v Ambition	15.230	5,2 86	86
G	FABIA Comb 1.2 TSI 85v Ambition 2ª homolog.	14.890	5,2 86	86
D	ROOMSTER 1.2 TDI CR 75cv Ambition	16.640	4,5 75	75
D	ROOMSTER 1.2 TDI CR 75cv Greenline	17.790	4,2 75	75
D	ROOMSTER 1.6 TDI CR 105v Elegance	18.810	4,7 105	105
D	ROOMSTER 1.6 TDI CR 90v Ambition	17.140	4,7 90	90
D	ROOMSTER 1.6 TDI CR 90v Elegance	18.260	4,7 90	90
G	ROOMSTER 1.2 TSI 105v DSG Elegance	18.270	5,7 105	105
G	ROOMSTER 1.2 TSI 105v Elegance	17.350	5,7 105	105
G	ROOMSTER 1.2 TSI 85v Ambition	16.620	5,7 86	86
G	ROOMSTER 1.2 TSI 85v Elegance	15.770	5,7 86	86
D	ROOMSTER 1.6 TDI CR 105v Scout	20.320	4,7 105	105
G	ROOMSTER 1.2 TSI 105v DSG Scout	20.100	5,7 105	105
G	ROOMSTER 1.2 TSI 105v Scout	18.880	5,7 105	105
D	RAPID 1.6 TDI 90v Ambition Green Tec Spaceback	19.680	3,9 90	90
D	RAPID 1.6 TDI 90v Elegance Green Tec Spaceback	21.100	3,9 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 105v Active Green Tec Spaceback	19.310	3,9 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105v Elegance Green Tec Spaceback	20.390	3,9 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105v Active Spaceback	19.000	4,4 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105v Ambition	20.080	4,4 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105v Elegance Spaceback	21.550	4,4 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Active Green Tec Spaceback	18.600	3,9 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Greenline Spaceback	18.930	3,6 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Active DSG Spaceback	19.550	4,5 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Active Spaceback	18.300	5,2 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Ambition DSG Spaceback	21.030	4,5 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Elegance Spaceback	19.380	5,2 90	90
G	RAPID 1.6 TDI CR 90v Ambition DSG Spaceback	22.500	4,5 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Elegance Spaceback	20.850	5,2 90	90
G	RAPID 1.2 TSI 105v Ambition Green Tec Spaceback	18.740	5 105	105
G	RAPID 1.2 TSI 105v Elegance Green Tec Spaceback	20.210	5 105	105
G	RAPID 1.2 TSI 105v Active Green Tec Spaceback	17.660	5 105	105
G	RAPID 1.2 TSI 85v Active Spaceback	16.960	5,1 86	86
G	RAPID 1.2 TSI 85v Ambition Spaceback	18.040	5,1 86	86
G	RAPID 1.2 TSI 85v Elegance Spaceback	19.510	5,1 86	86
G	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Active Spaceback	20.110	5,8 122	122
G	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Ambition Spaceback	21.190	5,8 122	122
G	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Elegance Spaceback	22.660	5,8 122	122
D	RAPID 1.6 TDI CR 105v Active	19.460	4,4 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105v Active Green TEC	19.770	3,9 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105v Ambition	20.670	4,4 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105v Ambition Green TEC	20.980	3,9 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105v Elegance	22.240	4,4 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105v Elegance Green TEC	22.500	3,9 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Active	18.760	4,4 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Active DSG	20.410	4,5 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Active Green Tec	19.090	3,9 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Ambition	20.160	4,4 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Ambition DSG	21.620	4,5 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Elegance Green Tec	20.270	3,9 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Elegance	21.540	4,4 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Elegance DSG	23.190	4,5 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Elegance Green Tec	21.470	3,9 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Greenline	19.350	3,6 90	90
G	RAPID 1.2 TSI 105v Active	18.120	5 105	105
G	RAPID 1.2 TSI 105v Green Tec Ambition	19.330	5 105	105
G	RAPID 1.2 TSI 105v Green Tec Elegance	20.900	5 105	105
G	RAPID 1.2 TSI 85v Active	17.420	5,1 86	86
G	RAPID 1.2 TSI 85v Ambition	18.630	5,1 86	86
G	RAPID 1.2 TSI 85v Elegance	20.200	5,1 86	86
G	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Active	20.570	5,8 122	122
G	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Ambition	21.780	5,8 122	122
G	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Elegance	23.350	5,8 122	122
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Active	21.990	3,8 105	105
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Active PRO (empreses)	21.990	3,8 105	105
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Ambition	23.240	3,8 105	105
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv DSG CR Ambition	24.860	3,9 105	105
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv DSG Elegance	25.810	3,9 105	105
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Elegance	24.190	3,8 105	105
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Ambition Greenline	23.860	3,2 110	110
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv Ambition	25.140	4,1 150	150
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv DSG Ambition	26.760	4,5 150	150
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv DSG Elegance	27.710	4,5 150	150
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv DSG L&K	32.360	4,5 150	150
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv Elegance	26.090	4,1 150	150
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv L&K	30.740	4,1 150	150
G	OCTAVIA 1.2 TSI 105cv Active	19.560	4,9 105	105
G	OCTAVIA 1.2 TSI 105cv Ambition	22.110	4,9 105	105
G	OCTAVIA 1.2 TSI 105cv Ambition DSG	22.810	5 105	105
G	OCTAVIA 1.4 TSI 140cv Ambition	22.560	5,2 140	140
G	OCTAVIA 1.4 TSI 140cv DSG Ambition	24.260	5 140	140
G	OCTAVIA 1.4 TSI 140cv DSG Elegance	25.210	5 140	140
G	OCTAVIA 1.4 TSI 140cv Elegance	23.510	5,2 140	140
G	OCTAVIA 1.8 TSI 180cv DSG Elegance	27.830	5,7 180	180
G	OCTAVIA 1.8 TSI 180cv DSG L&K	32.480	5,7 180	180
G	OCTAVIA 1.8 TSI 180cv Elegance	26.130	6,1 180	180
D	FABIA Comb 1.6 TDI 90v Elegance	18.290	4,7 105	105
L	OCTAVIA 1.4 TSI 110cv GNC Active	22.630	110	
L	OCTAVIA 1.4 TSI 110cv GNC Ambition	24.181	110	
L	OCTAVIA 1.4 TSI 110cv GNC Elegance	25.130	110	
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Active PRO (empresas)	22.790	3,8 105	105
D	OCTAVIA Comb 1.6 TDI CR 105cv Active	22.490	3,8 105	105
D	OCTAVIA Comb 1.6 TDI CR 105cv Ambition	24.040	3,8 105	105
D	OCTAVIA Comb 1.6 TDI CR 105cv DSG Elegance	26.610	4 105	105
D	OCTAVIA Comb 1.6 TDI CR 105cv Elegance	24.990	3,8 105	105
D	OCTAVIA Comb 1.6 TDI CR 105cv Elegance 4x4	26.790	4,5 105	105
D	OCTAVIA Comb 1.6 TDI CR 110v Ambition Greenline	24.660	3,2 110	110
D	OCTAVIA Comb 2.0 TDI CR 150cv DSG L&K	39.400	5,4 170	170
D	OCTAVIA Comb 2.0 TDI CR 170cv DSG L&K	34.810	4,7 170	170
D	OCTAVIA Comb 2.0 TDI CR 170cv L&K	37.360	4,7 170	170
G	SUPERB Comb 1.4 TSI Active	26.970	6,1 125	125
G	SUPERB Comb 1.4 TSI Ambition	27.890	6,1 125	125
G	SUPERB Comb 1.8 TSI 4x4 Ambition	31.570	8,1 160	160
G	SUPERB Comb 1.8 TSI 4x4 Elegance	34.420	8,1 160	160
G	SUPERB Comb 2.0 TDI CR 170cv Elegance	28.990	6,9 160	160
G	SUPERB Comb 1.8 TSI DSG Ambition	31.450	7,1 160	160
G	SUPERB Comb 1.8 TSI DSG Elegance	34.300	7,1 160	160
G	SUPERB Comb 1.8 TSI Elegance	31.840	6,9 160	160
G	SUPERB Comb 2.0 TSI DSG Elegance	35.980	8 200	200
G	SUPERB Comb 2.0 TSI DSG L&K	38.530	8 200	200
G	SUPERB Comb 3.6 V6 FSI 260cv DSG 4x4 Elegance	40.860	9,3 260	260
G	SUPERB Comb 3.6 V6 FSI DSG 4x4 L&K	43.410	9,3 260	260
D	YETI 1.6 TDI 105cv DSG Active	25.270	5 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv DSG Ambition	26.270	5 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv DSG Elegance	27.470	5 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv DSG Outdoor Active	25.470	5 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv DSG Outdoor Ambition	26.470	5 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv DSG Outdoor Elegance	27.670	5 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv Greenline Active	23.260	4,6 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv Greenline Ambition	24.260	4,6 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv Greenline Elegance	25.460	4,6 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv Greenline Outdoor Active	24.460	4,6 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv Greenline Outdoor Ambition	25.660	4,6 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv Greenline Outdoor Elegance	26.860	4,6 105	105
D	YETI 2.0 TDI 170cv Ambition	24.760	5,1 170	170
D	YETI 2.0 TDI 170cv Elegance	25.960	5,1 170	170
D	YETI 2.0 TDI 170cv Outdoor Ambition	24.960	5,1 170	170
D	YETI 2.0 TDI 170cv Outdoor Edition	26.960	5,1 170	170
D	YETI 2.0 TDI 170cv Outdoor Elegance	26.160	5,1 170	170
D	YETI 2.0 TDI 140cv 4x2 Active	25.180	5,1 140	140
D	YETI 2.0 TDI 140cv 4x2 Ambition	26.180	5,1 140	140
D	YETI 2.0 TDI 140cv 4x2 Elegance	27.380	5,1 140	140
D	YETI 2.0 TDI 140cv 4x2 Outdoor Active	25.380	5,1 140	140
D	YETI 2.0 TDI 140cv 4x2 Outdoor Ambition	26.380	5,1 140	140
D	YETI 2.0 TDI 140cv 4x2 Outdoor Elegance	27.580	5,1 140	140
D	YETI 2.0 TDI Active	23.760	5,1 110	110
D	YETI 2.0 TDI Outdoor Active	23.960	5,1 110	110
G	YETI 1.2 TSI Active	20.420	6,1 105	105
G	YETI 1.2 TSI Ambition	21.420	6,1 105	105
G	YETI 1.2 TSI DSG Active	22.430	6,1 105	105
G	YETI 1.2 TSI DSG Ambition	23.430	6,1 105	105
G	YETI 1.2 TSI DSG Elegance	24.630	6,1 105	105
G	YETI 1.6i Active	20.460	6,5 114	114
G	YETI 1.6i Active Plus	22.900	6,5 114	114
G	YETI 1.2 TSI DSG Outdoor Active	23.630	6,1 105	105
G	YETI 1.2 TSI DSG Outdoor Ambition	24.630	6,1 105	105
G	YETI 1.2 TSI DSG Outdoor Elegance	25.830	6,1 105	105
G	YETI 1.2 TSI Edition	20.240	6,1 105	







## CLASIFICACIÓN POR SEGMENTOS ALGO 'RARAS'

Julián Sanmartín

Tengo dos coches en mente porque quiero cambiar mi veterano Citroën Xsara. Se trata del Peugeot 308 y del Opel Astra, en ambos casos con motores diésel de 110 caballos porque recorro unos 20.000 kilómetros al año. Lo cierto es que los dos me gustan pero me gustaría saber más a fondo sobre ellos para que me ayuden a decantarme por uno de ellos. Muchas gracias.

### RESPUESTA

Con ese kilometraje es lógico que te decantes por un propulsor diésel y lo cierto es que la potencia que has elegido es suficiente, aunque no debes pasar por alto otras posibilidades, dependiendo del tipo de uso que le vayas a dar a tu vehículo. Tanto el Peugeot 308 como el Opel Astra son dos de los compactos más atractivos que puedes adquirir en estos momentos. No entramos en valoraciones visuales, ya que para gustos los colores, pero sí hay que reconocer que el Astra ofrece una imagen más poderosa debido a su mayor tamaño.

Sin embargo, y pese a que el modelo alemán es prácticamente 17 centímetros más largo, este aspecto no repercute directamente en una mayor habitabilidad en las plazas traseras, cuyo espacio es muy similar en los dos vehículos. Tampoco en el maletero, donde el 308 incluso ofrece un mayor volumen.

Sí que tienes que tener en cuenta, y probar antes de comprarlo para evitar sorpresas, el particular puesto de conducción del modelo francés. Te recordamos que en el 308 el cuadro de mandos se sitúa en un plano muy elevado, mientras que el volante, que hace gala de un radio extraordinariamente pequeño, se ubica en una posición más baja de lo habitual. Te comentamos esto porque hay conductores que no se sienten cómodos con esta ergonomía, por lo tanto conviene probarla antes detenidamente.

Dicho esto, las opciones mecánicas elegidas recurren a sendos bloques de 1.6 litros. Si esta

consulta nos la hubieras realizado hace tan sólo unos meses, de cabeza te habríamos recomendado el 308 con el propulsor e-HDI de 115 caballos. Lo que pasa es que el Astra ha estrenado un nuevo y efectivo motor 1.6 CDTi de 110 CV y ha podido jubilar al voluntarioso pero muy poco refinado 1.7 CDTi con tantos años de servicio.

Las cosas se han igualado actualmente en términos de refinamiento y consumos, aunque el sistema Start/Stop sigue siendo más 'dulce' en su actuación en el 308. También registra unas mejores prestaciones a la hora de acelerar debido a su mayor potencia, pero la cosa se vuelve a igualar a la hora de analizar sus recuperaciones, ya que el Astra contempla un mayor valor de par máximo. En ambos casos la caja de cambios es manual de seis relaciones.

Su comportamiento dinámico es toda una garantía en ambos casos. La generosa pisada del Astra le otorga un gran aplomo y confort, pero a los puntos el 308 se muestra más ágil debido a una plataforma más avanzada y a un conjunto mucho ligero que el de su rival, penalizado por su mayor tamaño.

Sin embargo, ese mayor lastre en el peso no provoca que el consumo se dispare y el mérito reside en que en ambos casos el consumo medio homologado es el mismo: 3,7 litros.

A nivel de equipamiento ambos cuentan con una dotación muy completa y una carta de opciones muy generosa. Sin embargo, el Astra



CARTA DE LA SEMANA

gana a los puntos si analizamos los elementos tecnológicos, ya que se desmarca con elementos que no están disponibles en su rival, como una suspensión adaptativa, una cámara frontal que reconoce las señales de tráfico o un control de velocidad adaptativo o el práctico sistema FlexFix que permite transportar con facilidad varias bicicletas en la parte trasera.

El precio de partida del Astra es algo más elevado, pero con las campañas actuales la cosa se iguala, tanto que es complicado decantarse por uno. Si te gusta sentirte protagonista al volante, el 308 te ofrece algo más, pero la solidez del Astra y su nuevo motor diésel sigue siendo una opción sumamente atractiva.

comprobarás que la frenada es realmente efectiva (no bloquea las ruedas como sí lo hace el manual si lo deseas), aunque depende del modelo en cuestión. En definitiva, sí que frena el vehículo en caso de necesidad.

### MEDIDAS DE UN NEUMÁTICO

Antonio Suárez

El perfil de un neumático es la altura existente entre el borde de la llanta y el suelo, efectivamente,

pero la cifra no se traduce en centímetros, sino en el porcentaje. Vamos a tratar de explicártelo con un ejemplo. Supongamos que tu vehículo lleva un neumático con una medida 215/55 R16. El '55' indica el porcentaje que existe sobre el ancho del neumático, es decir, un 55 por ciento sobre los 215 milímetros que mide el ancho de rodadura de la goma. Esto equivaldría a 118 milímetros, pero nunca a los 5,5 centímetros a lo que tú haces referencia.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### ¿TENGO QUE AMPLIAR EL SEGURO POR INSTALAR UNA BACA EN EL COCHE?

La baca, en principio, suele ser un extra que debe ser comunicado a la compañía de seguros en el caso que deseemos la cobertura de la misma en el supuesto de daños. Por lo que, para evitar futuros problemas de coberturas, recomendamos siempre que trate este tema directamente con su compañía, previamente a la instalación de la misma.

### SI NO HAY VÍCTIMAS NI LESIONES PERO EL ACCIDENTE ES GRAVE ¿ES NECESARIO AVISAR A LA GUARDIA CIVIL?

En ausencia de víctimas y lesionados, la gravedad se reduce por tanto a los aspectos materiales, no obstante, siempre ante la duda parece aconsejable reclamar el auxilio de la fuerza pública, que ante las circunstancias concurrentes determinará la necesidad y alcance de su intervención.

### HE COMPRADO UNA MOTO DE SEGUNDA MANO DEL AÑO 2012. ¿CUÁNDO TENGO QUE PASAR LA ITV?

El periodo de tiempo por el que se debe realizar las inspecciones técnicas de vehículos depende de la clase, antigüedad y uso del vehículo. Así, en el caso de motocicletas, vehículos de tres ruedas, quads, cuadríciclos, cuadríciclos ligeros y ciclomotores de tres ruedas, estarán exentos durante los primeros cuatro años. Los vehículos anteriormente mencionados con una antigüedad superior a los cuatro años deberán realizar la inspección técnica de vehículos cada dos años. Si se tratara de un ciclomotor, los tres primeros años estaría exento de pasar la ITV y posteriormente deberá realizarse cada dos años.

## BUENA PREGUNTA

### ¿HASTA QUÉ EDAD ES OBLIGATORIA LA SILLA INFANTIL?

¿A qué edad puedo dejar de llevar a mi hijo con la silla o elevador? ¿Cómo sé si la silla está homologada?

### RESPUESTA

No se trata tanto de edades, como de estatura, puesto que hasta que no alcance los 135 centímetros, deberá utilizar obligatoriamente un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso.

Respecto a la homologación, lo más importante al adquirir una sillita es observar que cumple con la Normativa Europea, por ello, debemos ver si tiene en la parte trasera una etiqueta naranja con su categoría, grupo y número de identificación de la homologación.



## MULTA POR NO PASAR LA ITV

Me ha llegado una notificación de denuncia por no tener pasada la ITV de mi coche, pero resulta, primero, que todavía no ha cumplido los cuatro años desde su matriculación y, segundo, que nunca he circulado por la dirección que consta en la infracción ¿es correcto? ¿puedo recurrir?

### RESPUESTA

En primer lugar se debe señalar que este tipo de infracciones se están dando con mucha frecuencia en los últimos meses. Se trata de vehículos matriculados, aproximadamente, en el año 2010 o 2011, que han sido adquiridos por su propietario un año más tarde de su matriculación, y, en cuyo permiso de circulación consta que para que tenga validez dicho permiso es necesario pasar la Inspección Técnica, por tanto, si en el momento de adquisición no se procede a llevar a cabo y superar la citada inspección, evidentemente, el citado vehículo estará circulando sin tener la ITV en vigor. Normalmente, suelen ser coches de renting, leasing, de kilómetro cero, vehículos dedicados al alquiler o, incluso, vehículos importados de la Unión Europea, de ahí que exista una gran discrepancia entre la fecha de la primera matriculación y la fecha de adquisición del nuevo propietario. Estos vehículos, por un lado efectivamente, tienen la obligación de pasar la Inspección Técnica cada dos años, y, por otro, si se indica en el permiso de circulación, tienen la obligación, de

pasar la citada inspección, en el momento de la adquisición por el nuevo propietario. En ocasiones, la obligación de pasar la inspección técnica con un plazo distinto al que le correspondería al coche, es decir, en lugar de pasarla a los cuatro años pasarla a los dos, también figura en la tarjeta de características técnicas del citado vehículo. Por ello, lo más recomendable es revisar, siempre, y, con detenimiento la documentación del vehículo, incluso, antes de comprarlo, para saber las posibles consecuencias que puede suponer, y, si, en el permiso de circulación o en la tarjeta de inspección técnica figura algún tipo de anotación al respecto.

Es decir, si no hubiese ninguna anotación extraña ni en el permiso ni en la tarjeta de características técnicas y el vehículo no hubiese sido destinado a las actividades relacionadas anteriormente, siempre cabría recurrir alegando que el indicado automóvil no tendría que pasar la inspección hasta los cuatro años. Por otro lado, el hecho de que no se haya circulado nunca por la dirección indicada en la notificación, puede deberse a que este tipo de infracciones son gestionadas, directamente, por la Dirección General de Tráfico a través de sus Jefaturas Provinciales y la dirección indicada puede ser, perfectamente, la de la propia Jefatura Provincial, al ser ésta la que detecta la falta de inspección técnica y la que inicia el expediente en sus propias oficinas, sin necesidad de que el vehículo hubiese transitado nunca por ese lugar.

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

## CONSULTAS RÁPIDAS

### FRENO DE ESTACIONAMIENTO ELÉCTRICO

Alfonso Cortés

Tu duda es más que razonable y ya son muchos los lectores que hacen referencia a la misma consulta. En este sentido tenemos que decirte que el freno de estacionamiento eléctrico sí que se puede activar en marcha, pero como emergencia para detener el vehículo, y no para un uso deportivo. Al accionarlo no hay que soltar el mando y



## CONSIGA PROTECCIÓN EXTRA AL VOLANTE

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

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

CONTRATE HOY MISMO  
LEGALITAS PROTECCIÓN AL CONDUCTOR

902 090 351

DESCUENTO EXCLUSIVO PARA LECTORES  
15%  
MOTOR 16





## PEUGEOT 605 LA MARCA FRANCESA PRESENTABA SU GRAN BERLINA



# El Renault 21 contra todos

El renovado Renault 21 llegaba a un mercado en el que se iba a encontrar con potentes rivales. Y para calibrar sus virtudes, lo mejor era enfrentarlo a ellos. Eso hacía Motor16 esta semana de 1989, en la que el sedán de Renault se medía a Austin Montego, Ford Sierra, Opel Vectra y Peugeot 405.

Ramón Roca Maseda || Fundación Cultural RACE

Era novedad el anuncio de un nuevo Peugeot de alto de gama que venía a enfrentarse con los referentes alemanes, era el Peugeot 605. El 605, sucesor del 604, ofrecía dos versiones con un motor de gasolina de dos litros y tres con un V 6 de 3 litros, con potencias entre los 115 y los 200 CV, pero, a pesar de un chasis muy logrado, sus fallos mecánicos iniciales harían que el 605 tampoco ocu-

para un lugar al sol al lado de Mercedes, BMW y Audi. Otra novedad era la renovada gama del exitoso Fiat Uno, que tras 4 millones de unidades vendidas desde 1983, ofrecía retoques estéticos en su exterior al estilo del nuevo Tipo, así como un nuevo cuadro de mandos y diferentes motores como el nuevo 1.1 y el 1.4, al igual que 13 caballos más de potencia para el Uno Turbo.

La prueba comparativa enfrentaba al nuevo Renault 21 TXE (2.491.013 pesetas y 120 CV) y a sus rivales. Estos iban desde el Peugeot 405 SRI (2.511.88 pesetas y 125 CV) al Austin Montego 2.0i GSI (2.163.788 pesetas y 112 CV), pasando por el Ford Sierra 2.0i Ghia 4 p (2.718.018 pesetas y 125 CV) y el Opel Vectra 2.0i CD (2.397.910 pesetas y 115 CV). El 21 TXE imponía sus cualidades consistentes en un buen equipo, unos consumos recortados (7,3 litros cada 100 km a 120 km/h) y prestaciones brillantes (194,2 km/h de velocidad máxima y 16,3 segundos para hacer los 40 m desde parado y 31,4 para recorrer el km), siendo ruidoso su motor, balanceante su carrocería y blandos sus asientos. El 405 ofrecía confort de marcha, comportamiento y amplitud, pero su consumo era elevado (8,5 litros cada 100 km a 120 km/h), su acabado escaso y sus asientos cortos. El Vectra brillaba por su motor, por su consumo (7,5 litros cada 100 km a 120 km/h) y por su maletero (425 litros), no así por su precio y su acabado, o por su dirección demasiado blanda. En cuanto al Sierra, éste podía alegar un consumo reducido, suavidad de marcha, acabado y habitabilidad, pero no precio ni prestaciones, o una carrocería sin balanceos. Finalmente, el Montego tenía sus pros en sus prestaciones, en su presentación y en su precio, aunque no así en cuanto a la posición para conducir, o en lo referente a su acabado o a su mecánica ruidosa.

Motor 16 dedicaba una atención especial a Maserati, entonces propiedad del argentino De Tomaso, que fabricaba unos deportivos ciertamente rápidos y de carácter, pero cuyo acabado y fiabilidad eran discutible, así como sus prestaciones en algún caso.

Nº 307

9 SEPTIEMBRE 1989

La portada



La portada se fijaba en dos novedades del Salón de Fráncfort, el Seat Proto —que adelantaba líneas del futuro Toledo— y el Peugeot 605. Además la comparativa del Renault 21 y sus rivales y un especial sobre una marca italiana legendaria: Maserati.

Igualmente, se probaba un coupé Maserati, el 228 (8.656.803 pesetas y 250 caballos procedentes de su V 6 biturbo de 2.790 c.c.). Este coupé de 4 lujosas plazas ofrecía un equipo completo, una mecánica deportiva, así como comodidad, sufriendo un excesivo diámetro de giro y una quinta demasiado ahorrativa, lo mismo que unas opciones muy caras.

Otro Maserati con el mismo motor, pero de aires más deportivos, era el Karif (9.013.493 pesetas y 285 CV). El Karif, cuyas prestaciones oficiales no se correspondían con la realidad, tenía virtudes como el placer de conducción, su equipo o su comportamiento, pero también defectos concretados en fallos de acabado, en una dirección poco rápida y en la ausencia de ABS.

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



## RENAULT 21 EL MODELO FRANCÉS ESTRENABA VERSIONES



# Lujo alemán, estilo italiano

Dos exclusivas berlinas, de tintes y maneras muy deportivas, se enfrentaban en las páginas de Motor16. El Mercedes 190 2.5 16V, con mecánica Cosworth y el Lancia Thema Ferrari. Ambas ofrecían tremendas prestaciones y un refinamiento a la altura de dos marcas de gran poderío.

Ramón Roca Maseda || Fundación Cultural RACE

Era noticia la retirada de un grande y carismático líder del mundo del motor, Lee Iacocca, quien a los 43 años de entrar en Ford —donde fue el responsable del fenómeno Mustang— y tras salvar el Grupo Chrysler, anunciaba su retirada para dedicarse a su familia, al póquer, a la pesca y a los crucigramas.

También eran noticia dos variantes más del Renault 21, sus versiones de cinco puertas y Quadra, ésta de tracción a las cuatro ruedas y disponible en el TXI y en el Turbo, y aquella, de dos volúmenes, extensiva a toda la gama, con excepción del Turbo.

Igualmente, eran novedad algunos nuevos mode-

los del principal fabricante del mundo, la GM, que iban desde el logrado y de gran influencia estética, Pontiac Transport - Chevrolet Lumina - Oldsmobile Silhouette, a los decepcionantes Oldsmobile Trofeo, Pontiac Grand Prix o Chevrolet Beretta, lo que era indicio del declive de la industria del motor de un país donde hoy los coches más vendidos son camionetas.

En el Salón de Fráncfort aparecía el nuevo y redondeado Toyota Celica, con suspensión regulable y airbag, ofreciendo 225 CV.

Aparecía también en su primera presentación oficial el Ferrari 348, al que la prensa acogía con los consabidos elogios dedicados a un Ferrari.

Sin embargo, la estrella era un 'panzer de carreras' sustituto de la Serie 6 y vendido desde 1976, un coupé BMW, el 850 i, dotado del 5 litros V 12 del 750, ofreciendo 300 caballos y con la primicia de una caja de 6 velocidades, junto con una suspensión variando su tarado para potenciar el confort, o bien la deportividad.

Al lado de esas novedades había prototipos en Fráncfort, como el Fiesta Bebop, el Volkswagen IRW Futura, el Nissan UV X y el Porsche Panamericana, un descapotable sobre la base de un 911 Carrera 4, que era un regalo del fabricante al profesor Porsche con motivo de su 80 cumpleaños.

La prueba comparativa enfrentaba a dos berlinas lujosas y deportivas. Eran el Mercedes 190 2.5 -16 v (7.086.104 pesetas y 204 CV) y el Lancia Thema Ferrari 8.32 (7.868.683 pesetas y 215 CV). El Mercedes —con mecánica Cosworth— ofrecía comportamiento, rendimien-

Nº 308

16 SEPTIEMBRE 1989

La portada



Con el Salón de Fráncfort a punto de abrir sus puertas, la portada de Motor16 reflejaba las últimas novedades previas al salón: BMW 850i, Toyota Celica, Porsche Panamericana, Ferrari 348. También reflejaba la portada la toma de contacto con el Renault 21 Quadra.

to y equipo, pero su habitabilidad era reducida, sus plazas traseras escasas y su volante enorme. El Lancia también ofrecía un motor potente, junto con un buen comportamiento y una suspensión confortable, si bien sus asientos eran duros, su alumbrado de cruce deficiente y sus reposacabezas una invitación a la cervicalgia.

En lo deportivo hay que recordar el GP de Italia de Fórmula 1, donde el ganador era el McLaren-Honda de Alain Prost

Aquí, en el Rally Príncipe de Asturias, la victoria fue para el BMW M3 de Bassas, lo que le ponía 'a un paso del título'.

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



## SEAT MARBELLA MOTOR16 PROBABA EL MÁS PEQUEÑO DE LOS SEAT



Enzo Ferrari, el 348 TB y TS, o la versión alargada en 80 cm de los excelentes Mercedes W 124 y comercializada como 250 D o 260 E, o incluso el Audi V 8 Largo, procedente de incrementar en 31,6 cm la batalla del V 8, facultándole así para ofrecer en su interior una oficina rodante a disposición de su poderoso dueño. Igualmente acaparaba admiradores el novedoso BMW 850 con su motor V 12 o el nuevo Honda Accord, amplio y bien equipado, así como el nuevo Land Rover, el Discovery –movido por un 2.5 turboalimentado capaz de 111 cv–, tercera edición de los Land Rover y oferta entre el refinado Range y el duro Defender.

También había prototipos en Fráncfort, como el Seat Proto T, anticipación del futuro Toledo, así como el Toyota 4500 GT, una propuesta deportiva de 4 plazas, 300 CV atmosféricos y dirección a las 4 ruedas, o el bellissimo Audi Open Air, prefiguración del futuro Audi Cabrio.

Para que no faltaran novedades, también las había relativas como el TDI de Audi, presentado en ese salón después de que Fiat y Austin-Rover presentaran los suyos el año anterior y los tuvieran comercializados.

El coche probado era 'un arma letal', era el mítico Lancia Delta Integrale 16 V (4.176.764 pesetas y 200 CV). Este campeónísimo que aún no había terminado de escribir su insuperable historia deportiva, destacaba por su excelente comportamiento, por sus prestaciones (218 km/h de velocidad máxima y 14,5 y 27,3 segundos para recorrer desde parado los 400 m y el km) y, también, por el acertado reparto de su potencia. No lo hacía tanto,

Nº 309

23 SEPTIEMBRE 1989

La portada



Las novedades del Salón de Fráncfort eran las grandes protagonistas de una portada que mostraba imágenes de Ferrari, Audi, BMW, Honda o Nissan. También había espacio para la prueba de un legendario modelo deportivo, el Lancia Delta Integrale 16V.

en cambio, por causa de su elevado consumo (12,2 litros cada 100 km a 120 km/h), por su maletero reducido a solo 230 litros, o por la escasa ventilación interior.

Otro coche probado era el Seat Marbella GLX (960.290 pesetas y 40 CV). Este utilitario ofrecía aptitudes urbanas, consumo reducido (5,3 l a 90 km/h) y un aprovechado interior, pero su eje trasero, rígido y saltarín, su equipo básico y sus ruidos mecánicos no eran agradables.

En lo deportivo destacaba el Rally de Australia, donde el Toyota Celica GT Four de Kankkunen y Piironen se imponía seguido del de Eriks

# Pasarela en Fráncfort

El Salón de Fráncfort de 1989 se convirtió en una de las más espectaculares ediciones, al menos en cuanto a la belleza de los modelos presentados allí; parecía una auténtica pasarela de moda en la que las 'top' eran el Ferrari 348, el Seat Proto, el Audi Open Air, el Land Rover Discovery o el Toyota 4500 GT.

Ramón Roca Maseda || Fundación Cultural RACE

La vida no siempre se repite, pues hace ahora 25 años las ventas de automóviles en España decaían, siendo el Seat Ibiza el coche más vendido en agosto.

Tampoco se repetirían sa-

lones de Fráncfort tan llenos de novedades como el de 1989. Allí, al lado del ejemplar único que era el Porsche Panamericana, aparecía el primer Ferrari comercializado después de la muerte de

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



# ENFRENTATE A LOS DRAGONES DE KOMODO

Te esperan en la Guardería de Dragones de Faunia.

¡ADELÁNTATE!

ENTRADA ONLINE DESDE SOLO

14,90 €

Síguenos en:    

[WWW.FAUNIA.ES](http://WWW.FAUNIA.ES) 



# NUEVO PEUGEOT 308

Nuevo Motor Gasolina PureTech



DESDE

**14.900€**

PLAN PIVE INCLUIDO

CON NUEVO MOTOR 1.2L PureTech 110 S&S

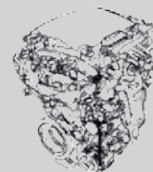


PEUGEOT RECOMIENDA **TOTAL** Atención al cliente: 902 366 247 - 91 347 22 41

Gama Nuevo Peugeot 308: Consumo mixto (l/100 km): desde 3,1 hasta 5,7. Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km): desde 82 hasta 129.

**PureTech**

Disfruta de nuevas sensaciones con los nuevos motores turbo gasolina PureTech de 110 ó 130 caballos de potencia. Con sólo 1,2l de cilindrada y un nuevo turbo capaz de girar hasta 240.000 veces por minuto, la tecnología PureTech es sinónimo de placer de conducir y máxima eficiencia. Ven a conocer el coche del año 2014, el nuevo Peugeot 308.



#### PEUGEOT FINANCIACIÓN

PVP recomendado en Península y Baleares de 14.900€ para un Nuevo 308 5P Access 1.2L PureTech 110 S&S (impuestos, transporte, descuentos y Plan PIVE incluidos) para clientes particulares que financien a través de Banque PSA Finance un capital mínimo de 6.000€ con permanencia mínima de 36 meses. Oferta no acumulable y válida hasta el 30/09/2014. Consulte condiciones en su concesionario. Modelo visualizado Nuevo 308 5p Allure con opciones. Plan PIVE-6 en gama Nuevo 308 sujeto a condiciones de dicho plan.

**NUEVO PEUGEOT 308**

MOTION & EMOTION



**PEUGEOT**