

1,30 € Sale los martes

Motor16.com

G. P. DERUSIA DE F-1:
VICTORIA DE
HAMILTON
Y TÍTULO DE
CONSTRUCTORES
PARA MERCEDES



Prueba: Dacia Logan MCV, el familiar diésel más barato

+ Interesante: Al volante del tractor que mueve aviones de 400 toneladas



Nº 1.613
Del 14 al 20 de octubre de 2014

PROBAMOS DOS SUPERBERLINAS

Ford Mondeo

Tres carrocerías
Hasta 240 CV
Desde 27.600€

VW Passat

Dos carrocerías
Hasta 240 CV
Desde 26.510 €



Eolab

Híbrido enchufable

Conducimos el Renault que sólo gasta 1 litro



NUEVO VOLVO V40

Por solo 20.190€. Y si lo financia con nosotros obtendrás una bonificación de 1.000€*
Ahora que ya conoces los detalles, apreciarás la diferencia.

VOLVOCARS.ES

MOTORES DE 115 A 245 CV • AIRBAG PARA PEATONES Y SISTEMA CITY SAFETY
• SISTEMA DE SONIDO HARMAN KARDON • PANEL DE INSTRUMENTOS DIGITAL INTERACTIVO • ASIENTOS ERGONÓMICOS DE CUERO • TECHO SOLAR PANORÁMICO

Volvo V40 D2 115 CV Básico. Emisiones CO₂ (g/km) 88. Consumo mixto (l/100km) 3,4. * Precio válido para unidades financiadas bajo la marca Volvo Car Financial Services® (pertenecientes a Volvo Cars Group) a través de Banco Cetelem S.A. A- 78650348, con un importe mínimo a financiar de 15.000€. Duración mínima 60 meses. Permanencia mínima 24 meses. Incluye Seguro de vida, Incapacidad Permanente, Incapacidad Temporal y/o Desempleo contratados con Cardif Assurance Vie y Cardif Assurances Risques Divers, Sucursales en España. Clave DGS E-129 y E-130, respectivamente con la mediación de Banco Cetelem, S.A. Operador de Banca Seguros Vinculado inscrito en el Registro Especial de Mediadores de Seguros con el número OV0046. Dispone de Seguro de Responsabilidad Civil profesional y satisface el requisito de capacidad financiera. Sujeto a la aprobación de Banco Cetelem. Oferta para Volvo V40 D2 Básico. Válida hasta 31 de diciembre de 2014. Equipamiento variable según versión

entre nosotros



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Economía colaborativa

La propuesta de negocio de Uber ataca directamente a miles de taxistas que pagan impuestos por su actividad para promover un transporte sin licencia

Resulta sorprendente que en este tiempo de proliferación de negocios 'on line' a nadie le alarme la cantidad de profesionales de toda la vida que quedan fuera de juego. Es el caso de Uber, la plataforma que a través de una aplicación en el móvil conecta al posible cliente con un conductor particular con vehículo propio para que le lleve a su destino a un precio inferior al de un taxi. Esto, según su fundador y consejero delegado, Travis Kalanick, propicia que tanto jubilados como parados y estudiantes puedan ganarse una cantidad extra sin pagar impuestos, en estos tiempos difíciles. Incluso usted, si tuviera tiempo libre y coche puede formar parte de esta organización sin necesidad de ningún tipo de licencia o autorización. De ahí que se jacten de crear 20.000 nuevos empleos al mes, en forma de conductores. Eso sí, disfrazado con un traje llamado economía colaborativa que autoriza a compartir portes entre particulares y no como una actividad de transporte de pasajeros. Lo cual no quita para que el usuario pague con una tarjeta de crédito que permite que el 20 por ciento de lo recaudado vaya a parar a la 'buchaca' de tan próspero formato colaborativo. De hecho, esta compañía estadounidense, nacida como tantas tecnológicas en el estado de California, ofrece su servicio en 200 ciudades de 45 países y entre sus inversores está Google y Goldman Sachs.

Ahora, después del aterrizaje de esta compañía en Barcelona, le toca el turno a un Madrid en el que, como en el caso de la ciudad Condal, los profesionales del taxi se han manifestado y realizado huelgas para llamar la atención de la Administración. Sí, ya sé que la legislación europea defiende a los consumidores, pero ya me hubiera gustado a mí que cuando le tocó el turno a los medios de comunicación, desde el primer editor al último kiosco hubiéramos reaccionado como han hecho los taxistas para defenderse de la competencia desleal. Bien por ellos y por la Consejería de Transporte de la Comunidad de Madrid, al abrir un expediente sancionador a Uber por realizar una actividad sin licencia. Es muy posible que los usuarios tengamos mejor precio, pero es una injusticia dejar en la calle a unos trabajadores del taxi que pagan sus impuestos, tienen una formación específica y pasan unos justificados controles.

visto en internet

UN FERRARI SIDERAL

No es el mejor momento el actual para Ferrari, sobre todo si nos fijamos en su vertiente deportiva. Pero lo que está claro es que los modelos de la firma italiana mantienen intacto todo su poder de seducción; incluso coches como este Modulo, creado por Pininfarina, que ha sido adquirido por el magnate americano de las

finanzas Jack Glickenhaus. Glickenhaus debe haber presionado tanto a Pininfarina, que la empresa le ha vendido hace unas pocas semanas el único Ferrari 512S Módulo fabricado, que se presentó en 1970 y que es, probablemente el Ferrari más extravagante y sideral de la historia. Del precio, mejor no hablar.



Si quieres saber más del Ferrari 512 Módulo entra en...
www.m16.in/478

no te lo pierdas

EL 'TRACTOR' QUE PUEDE CON LOS AVIONES

Entre los diferentes vehículos que se pueden ver en un aeropuerto hay uno que llama la atención no por su diseño ni por su estética; pero sí por su poderío, por su capacidad de arrastrar aviones gigantescos. Tiene aspecto de vehículo de película de ciencia-ficción, se llama 'push back' (empujar hacia atrás), mide casi 8 metros de largo y pesa 20.600 kilos. Cuenta con un motor Mercedes OM502 LA, utilizado por autocares, camiones y otros muchos vehículos de uso profesional con 16.000 centímetros cúbicos de cilindrada y 570 caballos de potencia. Y aun siendo sorprendentes todas estas cifras, probablemente lo que más llama la atención es que es capaz de levantar y mover aviones de 400 toneladas. Lo hemos probado en exclusiva en la T4 del Aeropuerto de Madrid.



Síguenos en...



@motor16
/Motor16

Motor16.tv
Motor16



DE BUENA FUENTE

6 FORD

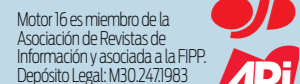
Reducción de plataformas

Las líneas maestras de la estrategia de Ford pasan por la optimización del número de plataformas. Para 2016, más del 90 por ciento de la producción global de automóviles

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

DIRECTOR:
Javier Montoya - jmontoya@motor16.com
Subdirectores:
Andrés Mas - amas@motor16.com
Pedro Martín - pmartin@motor16.com
Redactora jefe:
María Jesús Benoit - mjbenoit@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 parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.

se fabricará sobre 9 plataformas, y el objetivo es llegar a 8.

7 OPEL

Apuesta por lo híbrido

Karl-Thomas Neumann, presidente Opel, tuvo tiempo durante el Salón de París de desvelar a Motor 16 su estrategia de cara a incorporar la electrificación en su gama. Su apuesta pasa por nuevos motores híbridos y también eléctricos puros.

EN PORTADA

8 RENAULT EOLAB

El coche que sólo gasta un litro

Renault es abanderada de la electrificación con modelos como el Twizy o el Zoe. Pero la marca francesa no olvida otro tipo de tecnologías, como se pone de manifiesto con el Eolab, un híbrido enchufable que sólo gasta 1 litro cada 100 kilómetros.

CUATRO RUEDAS

12 FORD MONDEO

Mejor que nunca

Desplazadas del liderazgo del mercado por los SUV, las berlinas medias vuelven a por sus fueros y lo hacen con unos argumentos indiscutibles, como el nuevo Ford Mondeo, un modelo tecnológico que contará con tres variantes de carrocería y estrenará una versión híbrida.

15 MINI 5 PUERTAS

Más Mini
La marca británica hace crecer la familia Mini con la versión de 5 puertas, que al encanto



CUATRO RUEDAS

20

JEEP RENEGADE

Con ganas de aventura El nuevo Jeep Renegade aterriza en nuestro país para situarse como el más todoterreno entre los todocamino pequeños. Para ello propone un equipamiento inusual en su segmento, con el que no pierde un ápice de su ADN Jeep. Se ofrece con seis motores y un interesante precio de partida de 17.300 euros.

habitual de estos modelos añade una mayor funcionalidad y versatilidad.

16

VOLKSWAGEN PASSAT

Escaparate tecnológico

El nuevo Passat, un modelo no sólo capaz de ofrecer casi todo a lo que aspira el comprador de una berlina media, sino también las soluciones más sofisticadas en materia de seguridad, información o mecánica.

19

PEUGEOT 108

Utilitario personalizable

Tres o cinco puertas, con o sin techo corredizo, motor de 68 CV con caja pilotada o de 82 con cambio manual... El 108 es realmente personalizable.

+INTERESANTE

32

'PUSH BACK'

Hormiga atómica
Tiene aspecto de vehículo de película de ciencia-ficción, pero su trabajo en un aeropuerto es clave. Se llama 'push back' y es capaz de levantar y transportar aviones de 400 toneladas.

CUATRO RUEDAS

24

DACIA LOGAN MCV 1.5 DCI

Amplio y ahorrador

Es el familiar con motor diésel más barato del mercado, y eso ya es un buen comienzo. Pero, además, el Logan MCV propone argumentos muy atractivos, como una gran capacidad de carga, cinco buenas plazas y el probado motor diésel 1.5 dCi de 90 CV, responsable de unas prestaciones correctas y un consumo bajísimo.



DE CARRERAS

38

G.P. DE RUSIA DE FÓRMULA 1

Título para Mercedes

Y victoria para Hamilton. La escudería alemana plasma su tremendo dominio logrando el campeonato de constructores y el piloto inglés se destaca de Rosberg tras su cuarta victoria consecutiva. El resto, una carrera para olvidar.

43

A TODOGAS

Las noticias del deporte del motor

SABER COMPRAR Y VENDER

44

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 44

De principio a fin

De buena fuente	6
En portada	8
Cuatro ruedas	12
La semana	30
+ Interesante	32
A la última	36
De carreras	38
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

DACIA	24
FORD	6, 12
JEEP	20
MINI	15
OPEL	7
PEUGEOT	19
RENAULT	8
VOLKSWAGEN	16

66

EL RETROVISOR

Motor 16 hace 25 años

► El futuro Ford Ka ya ha sido mostrado en público. Compartirá plataforma y distancia entre ejes con el Fiesta, pero irá dirigido a otro tipo de cliente.



Pretende hacer 6 modelos de media con cada una de ellas

Ford reducirá a 9

el número de sus plataformas

Desde que Alan Mulally asumió las riendas ejecutivas de la multinacional estadounidense, Ford se transformó en una empresa auténticamente global bajo el lema One Ford. Actualmente, aún queda un largo camino por recorrer, con Mark Fields como consejero delegado y con Raj Nair como vicepresidente de Desarrollo de Producto Global. Este último traza para los lectores de Motor 16 las líneas maestras de su estrategia, que permite vislumbrar el panorama de los futuros Ford.

«La política de plataformas marca la más específica transformación de la compañía en cuanto a eficiencia industrial y gama de productos. En 2007, la dispersión era notable. Entonces trabajábamos con 27 plataformas diferentes, número que actualmente se ha reducido a 15. Gracias a ello, conseguimos ahorros que reinvertimos en nuevos programas y en la crea-

ción de nuevos modelos para ofrecer una gama aún más completa». Los datos que aporta Raj Nair no dejan lugar a dudas respecto a la superior eficiencia de Ford en la época actual.

Sin embargo, en el futuro habrá todavía más cambios. «A partir del año próximo y hasta 2016 seguiremos optimizando el número de plataformas. Para entonces, más del 90 por ciento de nuestra producción global de automóviles se fabricará sobre 9 plataformas, y el objetivo es llegar a 8», asegura Raj Nair. No olvidemos que la marca lleva ya dos años inmersa en el lanzamiento de 25 novedades hasta 2018, con el objetivo, entre otros, de vender entonces un millón de unidades en Europa.

El ingeniero americano, hijo de padres nacidos en India, nos habla de las plataformas de mayor volumen: «Con la Plataforma B (la de



▲ Raj Nair, vicepresidente de Desarrollo de Producto Global de Ford.

los Fiesta, B-Max y el futuro Ka), aspiramos a producir 2 millones de unidades anuales. Con la Plataforma C pasaremos de los 2 millones actuales a 2,5 millones; es una plataforma de gran flexibilidad, pues permite fabricar mode-

los tan diferentes como los Focus, C-Max, Kuga o Transit Connect. La Plataforma C/D llegará eventualmente a 1 millón de unidades con los Fusion, Mondeo, S-Max, Galaxy y Edge».

Las restantes plataformas más importan-

tes actualmente son las correspondientes a los Explorer, Transit, F-150 y Super Duty; el Mustang tiene la suya propia.

«El objetivo es llegar a ofrecer una media de 6 modelos diferentes por plataforma, desde los 3,5 modelos de media anteriormente», comenta Raj Nair, haciendo hincapié en las ventajas de las economías de escala, que permiten generalizar las innovaciones tecnológicas.

Uno de los próximos modelos que lanzará Ford será el Ka, realizado sobre la plataforma del Fiesta. Preguntamos a Raj Nair cómo se diferenciarán ambos, y nos responde. «El futuro Ford Ka irá dirigido a un tipo de cliente distinto al actual, con una orientación mucho más familiar. Será por otra parte un producto más asequible que el Fiesta, pero sin renunciar a los más elevados niveles de seguridad y conectividad. También se distinguirá de éste porque tendrá su propio diseño, por su arquitectura interior, sus equipamientos y la puesta a punto del chasis. Por consiguiente, tendrán una gran diferenciación entre sí, pero compartiendo los conjuntos más importantes como el suelo, la arquitectura eléctrica, la estructura del salpicadero...».

Ford ya anunció que fabricará este modelo en Europa, pero todavía no ha confirmado en qué país; se especula con que podría ser en la planta rumana de Craiova. Su lanzamiento debería producirse en 2016.

Estrategia similar en General Motors

Como el resto de grandes fabricantes de automóviles, General Motors también anunció en su día un significativo cambio de estrategia, basado en la reducción del número de plata-

formas: de 14 en 2015, pasará a 11 en 2020, y a 4 en 2025. Las economías de escala son el caballo de batalla para cualquier marca, y se acentuarán en el futuro.



SE DICE...

Suzuki expuso en el Salón de París los nuevos Vitara y Celerio para Europa

...SE PODRÍA DECIR

El lanzamiento de dos modelos completamente nuevos tan cerca uno de otro no siempre es frecuente entre los fabricantes de automóviles. Sin embargo, Suzuki pasa por uno de los momentos más prolíficos de su historia en cuanto a producto, encaminado a la senda del crecimiento. Europa es uno de sus objetivos prioritarios, y si en 2013 vendió 153.700 unidades, para 2017 espera alcanzar las 300.000. Durante 2013, Suzuki fabricó en todo el mundo más de 2,8 millones de automóviles.



▲ El nuevo Corsa será definitivo para que Opel vuelva a la senda de los beneficios en 2016, según las declaraciones de Karl-Thomas Neumann en el Salón de París. En la fotografía, junto a Claudia Schiffer, imagen de Opel.

Karl-Thomas Neumann lo confirma para modelos grandes

Tecnología híbrida Opel a medio plazo

Inmerso en el lanzamiento del Opel Corsa, el modelo más importante de su gama por volumen, Karl-Thomas Neumann, presidente de la marca, tuvo tiempo durante el Salón de París de desvelar a Motor 16 su estrategia de cara a incorporar la electrificación en su gama, una vez abandonado para Europa el Ampera con tecnología E-REV, por su elevado precio.

«Electrificaremos Opel en el futuro». Neumann fue tajante en su respuesta a Motor 16. Pero lo harán en función de las exigencias medioambientales planteadas por la Unión Europea, progresivamente y sobre determinados modelos. A partir de 2020, fecha en que entra la limitación de 95 g/km de emisiones de CO₂ de media, es cuando esa tecnología cobrará otra dimensión para cualquier marca.

¿Y entretanto? La reducción de emisiones ha de ser continua. De ahí la nueva generación de motores Opel, tanto gasolina como diésel, pero también híbridos y eléctricos puros a medio plazo, antes incluso de 2020. Para estos (híbridos y eléctricos) dice Neumann: «Tenemos un calendario, pero no podemos anunciarlo aún».

El presidente de Opel no da fechas, pero sí confirma lo que es un plan al que ningún fabricante

puede abstraerse, unos con mayor antelación, como Toyota, otros más despacio como Fiat. Ahora bien, tanto Fiat como Opel tienen la tecnología a su disposición, vía Chrysler o vía General Motors respectivamente. «La hibridación es muy importante para coches grandes, y la adoptaremos». Poco después nos confirman que no será un 'mild-hybrid', pero tampoco un 'plug-in hybrid', y solamente se incorporará sobre los modelos de los

▲ Karl-Thomas Neumann, presidente de Opel planea introducir la tecnología híbrida en sus modelos grandes para hacer frente a la normativa continuada de reducción de emisiones.

Automóviles cada vez más caros

Karl Thomas Neumann, además de asegurar que la versión deportiva OPC del Corsa está en desarrollo, también comentó el coste económico de las normas medioambientales.

-«Los automóviles son cada vez más caros por la tecnología embarcada para reducir las emisiones».

-«El Opel Ampera es el producto justo, pero la electrificación todavía es extremadamente cara para un cliente normal».

-«Nuestro motor 3 cilindros gasolina no es un motor barato, sino un motor tecnológicamente muy avanzado, motivado por las exigencias legales en materia de emisiones. Este motor es el futuro».

JAGUAR 'LIGHTWEIGHT'

«La estructura del Jaguar XE es de aluminio en más de un 75 por ciento, lo que supera de lejos a cualquier otro coche de su categoría, y no tiene rival en ligereza». (Mark White, jefe técnico de Tecnologías Ligeras de Jaguar)

DAIMLER Y RENAULT-NISSAN ACELERAN

«La escala global de nuestros proyectos asegura que esta colaboración continuará creciendo, y esperamos seguir haciéndolo mucho tiempo». (Carlos Ghosn, presidente de la Alianza Renault-Nissan, respecto a la cooperación con Daimler)



Alberto Mallo
amallo@motor16.com



Laboratorio de ideas

Renault ha creado un sofisticado concept que incorpora 100 avances tecnológicos en aspectos como la aerodinámica, el empleo de materiales ligeros o la apuesta por un sistema híbrido enchufable que acaricia los 125 caballos de potencia y homologa un consumo de sólo 1 litro. Hemos tenido ocasión de conducir el Eolab para conocer a fondo las innovaciones que se irán incorporando poco a poco a los modelos de serie.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

No todos los días se tiene oportunidad de circular con un prototipo de valor incalculable y conocer de primera mano un buen puñado de tecnologías innovadoras. Es como viajar al futuro por unos instantes. Nuestra última experiencia ha sido al volante del Renault Eolab, un automóvil en el que la marca francesa ha puesto toda su 'sabiduría' técnica.

No se trata, ni mucho menos, de una acción de cara a la galería. El reto es poner en escena un vehículo eficiente,

La evolución del Eolab con respecto al primer concept es evidente, siendo el vehículo que hemos conducido mucho más real. En el primero el techo de cristal panorámico, la puerta trasera con apertura inversa y los flaps traseros eran más 'concept' que en el último.



► El primer híbrido enchufable de Renault se recarga en la red en tres horas.



pero a la vez atractivo, conservando cualidades en cuanto a prestaciones, habitabilidad o confort con un vehículo del segmento B y, muy importante, resultar asumible económicamente.

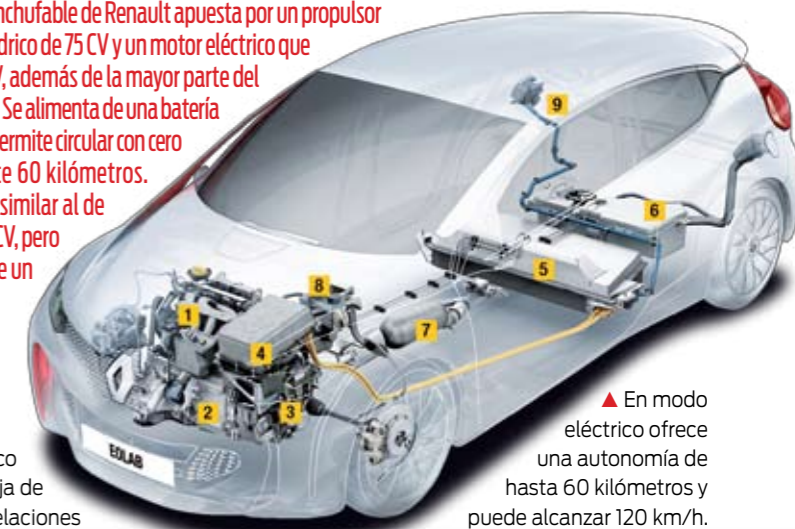
Para ello se parte de un Renault Clio y el trabajo de campo se dirige en tres aspectos básicos: la aerodinámica, la reducción de peso y un grupo propulsor híbrido enchufable. El resultado habla por sí mismo: se reduce el peso con respecto al Clio en 400 kilos, la aerodinámica se ha mejorado en un 30 por ciento y junto con la eficiencia de la tecnología híbrida se consigue firmar un litro de consumo medio. En los diferentes recuadros de estas páginas detallamos estos aspectos.

Nos acercamos al Eolab. Mide prácticamente lo mismo que un Clio (4,07

HÍBRIDO ENCHUFABLE 1 LITRO DE CONSUMO

El primer híbrido enchufable de Renault apuesta por un propulsor de gasolina tricilíndrico de 75 CV y un motor eléctrico que aporta otros 68 CV, además de la mayor parte del par a bajo régimen. Se alimenta de una batería de ion-litio que le permite circular con cero emisiones durante 60 kilómetros. El rendimiento es similar al de un Clio TCe de 120 CV, pero con un consumo de un litro.

► 1.- Motor térmico de un litro y 75 CV. 2.- Propulsor eléctrico de 68 CV. 3.- Caja de cambio de tres relaciones sin embrague. 4.- Unidad de potencia electrónica. 5.- Baterías de iones de litio de 400 voltios y 6,7 kWh de capacidad. 6.- Depósito de combustible. 7.- Línea de escape recortada. 8.- Sistema de frenado compacto que incluye la asistencia a la frenada, el ABS y el ESC. 9.- Toma exterior para la recarga eléctrica.



▲ En modo eléctrico ofrece una autonomía de hasta 60 kilómetros y puede alcanzar 120 km/h.

metros de largo), pero es más bajito (50 milímetros menos) para mejorar la aerodinámica. Por eso, en parado, la suspensión variable gracias a un sistema de aire comprimido se sitúa en su posición más elevada, con el fin de facilitar el acceso. Ya en marcha rebaja su altura 25 milímetros y por encima de los 60 km/h vuelve a hacerlo otros 25 para resultar más aerodinámico.

Nos acomodamos en su interior y com-

probamos que vamos sentados más cerca del suelo de lo normal, más aún en las plazas traseras debido a la pronunciada caída de techo. Detrás sólo hay puerta en el lado derecho, con el fin de contribuir a la severa cura de adelgazamiento. La luna trasera es mínima, pero da igual porque el retrovisor interior desaparece en favor de una cámara que ofrece imágenes en la enorme pantalla táctil del salpicadero. Es una de las cinco que presenta el Eolab en su interior, dos para recibir imágenes proporcionadas por las cámaras que sustituyen a los retrovisores exteriores y dos más en el cuadro de mandos.

Iniciamos la marcha, siempre en eléctrico, y cuando acariciamos los 70 km/h



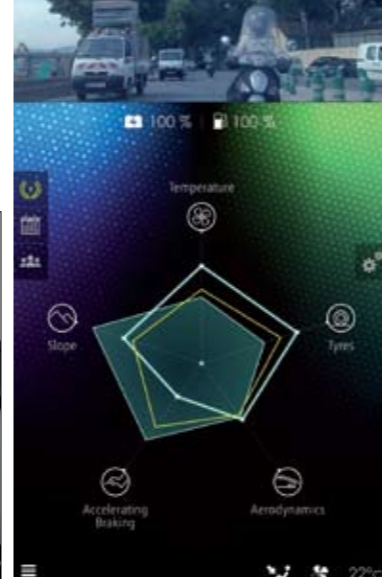
Si quieres saber más del Renault Eolab entra en... www.m16.in/428



el propulsor de gasolina de tres cilindros y 75 CV arranca y el vehículo comienza a funcionar de manera híbrida. Tanto en uno como en otro modo la reacción al pisar el acelerador es inmediata.

Mención especial para la innovadora caja de cambios que monta el Eolab. Carece de embrague y de sincronizadores y sólo presenta tres relaciones, las dos primeras acopladas al motor eléctrico y la tercera, al térmico. Esta caja multimodal ofrece hasta nueve combinaciones de uso (cada relación puede actuar en modo sólo eléctrico, sólo térmico o en híbrido) y resulta sumamente compacta y ligera, pero el salto entre marchas resulta demasiado brusco todavía, aunque recordemos que es un concept.

Desde la pantalla del salpicadero (tamaño 'tablet') nos informa de factores que alteran el consumo, como el estilo de conducción, la aerodinámica, el trazado,



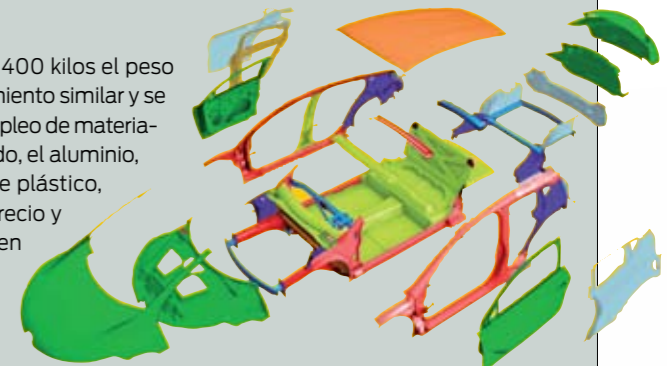
◀ La pantalla central nos ofrece imágenes de la zaga, ya que se prescinde del retrovisor interior. También nos informa y asesora para consumir menos por medio de una figura activa con forma de pentágono que tiene en cuenta parámetros como la climatización, la aerodinámica, los neumáticos, el estilo de conducción o el trazado. Otras dos pantallas forman el cuadro de mandos.



PESO PLUMA Materiales ligeros y... asumibles



El reto pasaba por aligerar 400 kilos el peso respecto a un Clio de rendimiento similar y se ha conseguido gracias al empleo de materiales como el acero optimizado, el aluminio, el magnesio y polímeros de plástico, todos ellos asumibles en precio y a la hora de manipularlos en las plantas de producción de Renault. El ahorro de peso en la carrocería es de 130 kilos, otros 160 se aligeran a nivel de chasis, revestimientos y equipamientos, mientras que 110 kilos han desaparecido al optimizar diversos periféricos del motor, la cadena de tracción y los equipos eléctricos. En la balanza el Eolab pesa sólo 955 kilos, una cifra de mérito si tenemos en cuenta que la tecnología híbrida pesa 145 kilos por sí sola.



- ACERO**
 - Avanzado de alta resistencia
 - Ultraligero de alta resistencia
 - Estampado en caliente de alta resistencia
- MAGNESIO**
 - Estampado
 - Fundición
- ALUMINIO**
 - Estampado
 - Extruido
 - Fundición
- TERMOPLÁSTICOS**
 - Fibra reforzada
 - Fibra de vidrio inyectada

▲ En la carrocería se han ahorrado 130 kilos respecto al Renault Clio. Se emplea acero, aluminio, magnesio y polímeros de plástico, materiales asumibles en precio y manipulables en las plantas de Renault.

AERODINÁMICA Amigo del viento

Para mejorar un 30 por ciento la aerodinámica frente al Clio se optimiza el diseño exterior con unas líneas más limpias y una altura rebajada 50 milímetros. Imprescindibles son, además, las soluciones técnicas, como unas llantas activas, un spoiler delantero y unos flaps traseros móviles que se activan por encima de los 60 km/h para optimizar el flujo del aire, o una suspensión adaptativa que permite jugar con la altura de la carrocería. En parado sube 25 milímetros para facilitar el acceso al interior, pero a partir de 60 km/h baja hasta 50 milímetros.



▲ Las llantas están cerradas para ser más aerodinámicas. Se abren cuando se detecta que los frenos tienen que ser refrigerados.

▶ 1.- Línea de techo con fuerte caída. 2.- Paso de rueda optimizado y vía trasera más estrecha que la delantera. 3.- Bordes afilados en la zaga. 4.- Pequeños retrovisores exteriores con cámaras de vídeo. 5.- Entradas y guías de aire aerodinámicas. 6.- Neumáticos estrechos para mejorar la aerodinámica. 7.- Alerón frontal activo. 8.- Suspensión controlada electrónicamente que rebaja la altura 50 milímetros. 9.- Tapacubos de las llantas activos. Sólo se abren cuando hay que refrigerar los frenos. 10.- Flaps traseros activos. 11.- Bajos de la carrocería optimizados aerodinámicamente.



◀ En el interior la habitabilidad es prácticamente la misma que la del Renault Clio. Para ello se ha tenido que rebajar y adelantar la posición de unos asientos que son más estrechos y ligeros. La novedosa caja de cambios sólo presenta tres relaciones.

la resistencia de los neumáticos o la climatización. Se representa por medio de un pentagrama activo. Por ejemplo, abrimos en marcha la ventanilla y el vértice de la aerodinámica se desplaza porque comienza a penalizar. Ideal para conducir con la máxima eficiencia.



Terminamos nuestra toma de contacto. Si la batería de iones de litio situada bajo el asiento trasero necesitara recargarse lo haría en tres horas y no se contempla carga rápida como en un eléctrico.

En 2016 un 30 por ciento de esta tecnología ya estará disponible en los modelos de serie, y en 2022 casi la totalidad de estas innovaciones.



POR PRIMERA VEZ FORD COMERCIALIZA UN HÍBRIDO EN EUROPA, QUE HOMOLOGA UN CONSUMO DE 2,8 L/100 KM EN USO URBANO

La revancha de las berlinas

Desplazadas del liderazgo del mercado por los SUV, las berlinas medias vuelven a por sus fueros y lo hacen con unos argumentos indiscutibles, como el nuevo Ford Mondeo, que roza la perfección.



▲ Se ofrecen tres tipos de carrocería en el nuevo Mondeo: berlina de 4 ó 5 puertas y familiar o Wagon que cuesta 1.000 euros más y pesa 21 kilos adicionales.



Si quieres saber más del Ford Mondeo entra en... www.m16.in/502

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

No dudo de las ventajas de accesibilidad, posición de conducción elevada y modularidad de los modelos 'crossover', todocamino, etc, pero el dinamismo de una berlina como el Ford Mondeo es otra cosa. El confort que ofrece a sus ocupantes, las tecnologías aplicadas, sus modernos motores, la habitabilidad... todo en el Mondeo proporciona adicionalmente un elevado nivel de satisfacción, y da la sensación de 'compra inteligente'. De hecho, Ford señala entre sus argumentos unos gastos de mantenimiento reducidos y un alto valor residual.

El nuevo Ford Mondeo, que llega a los concesionarios a finales de este mes de octubre, ya se está fabricando en la planta de Valencia; es el cuarto de una larga dinastía y marca la mayor evolución tecnológica de todos ellos. Es un coche de 4,87 m de longitud y 2,85 m de distancia entre ejes, que se comercializa con carrocerías de

5 puertas en formatos berlina y wagon (4 puertas el Híbrido). Su imponente presencia queda resaltada por un frontal cuya parrilla recuerda a los clásicos Aston Martin.

Tras conducirlo por primera vez, hay mucho que destacar bajo su llamativa fachada. El habitáculo es apto para 5 pasajeros, con desahogo, salvo una altura justa atrás para los de mayor estatura. Dicho esto, la carro-

cería wagon (1.000 euros más de precio y 21 kilos más de peso) ofrece 9 centímetros más de altura libre para los del asiento trasero; su maletero tiene algo menos de volumen útil: 525 litros frente a 550 con kit reparapinchazos, 500 frente a 541 con rueda de repuesto mini, y, sin embargo, 488 frente a 458 con rueda grande, pero a cambio su plano de carga algo más elevado enrasa perfectamente

con el respaldo al abatirlo, dejando una superficie de 174 cm de longitud sin escalones.

La presentación interior es buena, con un salpicadero muy bien rematado, pero el mando de la temperatura obliga a desviar la mirada de la carretera para accionarlo. El cuadro de mandos es de tipo pantalla TFT o tradicional, según versiones, y proporciona toda la información necesaria con los mandos del volante multifunción: excelente. El control de distancia con el coche que nos precede se refleja en el parabrisas con testigos luminosos y también en el cuadro. Los asientos ofrecen la máxima posibilidad de reglaje y siempre se encuentra la posición adecuada. Sin embargo, la visibilidad del conductor en curvas a izquierdas se ve limitada por el marco del parabrisas, excesivamente grueso por cuestiones de seguridad. Hacia atrás, el campo de visión es bueno en la carrocería wagon y limitado en la berlina.



◀ Precio muy competitivo para la versión híbrida del Mondeo. Costará 33.650 euros con una potencia combinada de 187 caballos.

El Mondeo IV estrena la suspensión posterior Integral Link y la dirección de asistencia eléctrica, sobresalientes

por su funcionamiento y placer de conducción. La primera tiene un diseño radicalmente distinto a la denominada Control Blade del anterior modelo. Pese a que la mayoría de sus componentes principales son en aluminio, resulta algo más pesada, pero proporciona una comodidad extrema, excelente guiado, óptimo control de la carrocería, capacidad de absorción y filtrado de vibraciones. La suspensión pilotada CCD ofrece además 3 modos de uso: normal, confort y sport, este último con mínimas oscilaciones de la carrocería. La dirección, 2,7 vueltas de volante entre topes, permite trazar con una precisión sorprendente, y los giros son inmediatos. La puesta a pun-

PRECIO DESDE **27.600 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES ENTRE: **94 Y 169 G/KM**
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: **0 A 9,75%**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Confort. Comportamiento. Habitabilidad. Motores. Tecnología. Versión híbrida.

DEBE MEJORAR

Visibilidad en curvas izquierda. Altura plazas traseras (berlina) Maletero irregular (híbrido)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 ECOBOOST	1.6 TDCI	2.0 TDCI 150	2.0 TDCI 180	2.0 HÍBRIDO
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.560	1.997	1.997	1.999
Nº de válvulas por cilindro	4	2	4	4	4
Potencia máxima/rpm	160 CV/6.000	115 CV/3.600	150 CV/3.500	180 CV/3.500	187 CV/6.000
Par máximo/rpm	24,5/1.500-4.500	27,1/1.750-2.000	35,7/2.000-2.500	40,8/2.000-2.500	17,7/4.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual/Auto, 6V	Manual, 6V	Manual, 6V	Automático, 6V	e-CVT
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	215/60 R16	215/60 R16	215/60 R16	215/60 R16	215/60 R16
Peso (kg)	1.485	1.495	1.578	1.589	1.579
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.871/1.852/1.482	4.871/1.852/1.482	4.871/1.852/1.482	4.871/1.852/1.482	4.871/1.852/1.482
Capacidad del depósito (l)	62,5	62,5	62,5	62,5	53
Volumen del maletero (l)	550/1.446	550/1.446	550/1.446	550/1.446	340
De 0 a 100 km/h (s)	9,2	12,1	9,3	8,6	9,2
Velocidad máxima km/h	222	192	215	223	187
Consumo mixto (l/100 km)	5,8	4,2	4,4	4,8	4,2



EL NUEVO MONDEO DESTACA POR SU NIVEL DE CONFORT



▲ El maletero cubica 550 litros ampliables, aunque en la versión híbrida este se reduce a 340 litros.

▼ Ford da un paso adelante en la calidad de los acabados interiores y en la tecnología aplicada.



to del chasis es sobresaliente en todos los sentidos.

El modelo de acceso a la gama será el 3 cilindros 1.0 EcoBoost 125 CV gasolina, del que aún no hay precio. Sí confirman un consumo medio de 5,11/100 km, con unas emisiones de CO₂ de 119 g/km, aceleración de 0 a 100 km/h en 12 s y velocidad máxima de 200 km/h.

Aparte del Mondeo híbrido, hemos conducido el 2.0 TDCi 180 CV diésel y el 1.5 EcoBoost 160 CV gasolina, ambos con cambio manual (también están disponibles con cambio automático PowerShift de doble embrague en diésel y de convertidor en gasolina, de 6 relaciones). El 2.0 TDCi, algo perezoso

por debajo de 2.000 rpm, exhibe un generoso par motor, y gasta menos que el EcoBoost. Éste suena bien, es suave, progresivo y brioso, con una solvente respuesta entre 2.000 y 5.000 rpm. Hay otras dos versiones más de gasolina: 2.0 EcoBoost de 203 y 240 CV.

Consciente de la alta demanda de las mecánicas diésel, Ford ofrece también un 2.0 TDCi 150 CV, y un 1.6 TDCi 115 CV, además de un 1.6 TDCi Econetic de igual potencia, aceleración y velocidad, pero con desarrollos de transmisión más largos, que homologa un consumo de sólo 3,6 l/100 km y unas emisiones de CO₂ de 94 g/km, espectacular para un coche de su tamaño.

Salvo el Mondeo 2.0 180 CV automático que sube a 125 g/km, todos los Mondeo diésel están por debajo de ¡115 g/km!, destacando los 107 g/km de las variantes Econetic tanto de 150 como de 180 CV.

Con el nuevo Mondeo, exclusivamente en versión 4 puertas, Ford inaugura en Europa su tecnología híbrida, y lo hace a un precio plenamente competitivo frente a los gasolina y diésel: 33.650 euros para una potencia combinada de 187 CV (45 de ellos procedentes del conjunto eléctrico, con una batería de ion-litio de 35 kW de potencia y 1,4 kWh de capacidad, y un motor de 88 kW). Como en los Toyota, utiliza un cambio de va-

riación continua CVT (con modo L y control de descenso) y un motor de gasolina de ciclo Atkinson de 143 CV, de manera que sus prestaciones son notorias; inclusive puede alcanzar hasta 135 km/h en modo eléctrico. Únicamente el nivel sonoro es algo elevado cuando se acelera a fondo, y el maletero es de forma irregular por la presencia de la batería, pero la economía de consumo hará de él una alternativa muy interesante no sólo para los profesionales del taxi (homologa 2,8 l/100 km en uso urbano).

La imagen de tecnología avanzada de Ford se reafirma en el Mondeo con una amplia disponibilidad de equipamientos: dos cinturones de seguridad traseros con airbag incorporado; sistema de detección de peatones en combinación con el sistema de frenada automática Active City Stop que funciona por debajo de 40 km/h; sistema de conectividad SYNC 2 activado por voz, que incluye llamada de emergencia; llave programable MyKey; luces de LED adaptativas; sistema de aparcamiento automático en línea y en batería, etc. El Mondeo está disponible en niveles de acabado Trend y Titanium.



Crece 16 centímetros respecto al Mini de tres puertas, pero el nuevo modelo no pierde nada de su encanto. Las puertas traseras le sientan bien por estética y versatilidad.

Si quieres saber más del Mini 5 puertas entra en... www.m16.in/509



PRECIO DESDE 19.350 €

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES:
95 A 136 G/KM
IMPUESTO MATRICULACIÓN:
0 A 4,75%

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Versatilidad de uso. Comportamiento dinámico. Calidad de acabado. Maletero

DEBE MEJORAR

- Anchura en plazas traseras. Exceso de botones en consola. Precio frente a rivales.



◀ Interior idéntico en un cuadro de instrumentos con 'head up display' y, tal vez, demasiados botones. Los niños serán, ahora, más fáciles de acomodar en el interior.

Más Mini...

O menos Mini, según se mire. La marca británica amplía su familia con esta variante de cinco puertas, más grande y aprovechable pero con el mismo espíritu deportivo.

J. Montoya | jmontoya@motor16.com

Sin perder ni un ápice del encanto que ha convertido a Mini en una marca de culto, la gama del fabricante británico crece con un modelo que tiene todo el ADN, el estilo y el espíritu deportivo y que además aumenta su versatilidad, su comodidad y sus posibilidades de utilización con la incorporación de dos puertas más y la ampliación del maletero hasta los 278 litros de capacidad; 68 más que

el tres puertas. Las dos puertas darán más posibilidades de disfrutar de un auténtico Mini a más gente, por ejemplo a los tres pasajeros traseros, -el Mini de 3 puertas sólo puede acoger a dos atrás- que además podrán acceder con gran comodidad. Esto es lo que cambia, porque lo que se mantiene es el resto: bajo centro de gravedad que ofrece ese 'kart feeling' típico de la marca;

la imagen pues el frontal, trasera y el lateral hasta el pilar B son idénticos. El nuevo Mini 5 puertas es 16 centímetros más largo -crece 7 centímetros su distancia entre ejes y 9 el voladizo trasero- pero en el resto de apartados -altura, anchura...- es exactamente igual.

Los motores mantienen un toque muy deportivo, comportamiento racing, elevadas dosis de tecnología y lo último en seguridad y sistemas de ayuda a la conducción o diversos modos de conducción: Sport y

Green además del modo normal-Mid Mode-.

El nuevo Mini ofrece, además, un elevado nivel de equipamiento, en el que desde el acabado más básico ya cuenta con llantas de aleación, volante deportivo de cuero, climatizador automático bizona, paquete SALT (incluye asiento del acompañante con ajuste en altura, ordenador de viaje, paquete de compartimentos...), anclajes Isofix en los asientos traseros, airbag frontales y laterales...

FICHA TÉCNICA

MOTOR	COOPER	COOPER S	COOPER D	COOPER SD
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.499	1.998	1.496	1.995
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4
Potencia máxima/rpm	136/4.500-6.000	192/4.700-6.000	116/4.000	170/4.000
Par máximo/rpm	22,4/1.250-4.000	28,5/1.250-4.750	27,4/1.750	36,6/1.500-2.700
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual o auto. 6 v	Manual o auto. 6 v	Manual o auto. 6 v	Manual o auto. 6 v
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	175/65 R15	175/55 R16	175/65 R15	195/55 R16
Peso (kg)	1.250	1.315	1.280	1.305
Longitud/Anchura/Altura (mm)	3.982/1.727/1.425	3.982/1.727/1.425	3.982/1.727/1.425	3.982/1.727/1.425
Capacidad del depósito (l)	40	40	40	40
Volumen del maletero (l)	278	278	278	278
De 0 a 100 km/h (s) Man/aut	8,2/8,1	6,8/6,9	9,4/9,5	7,4/7,3
Vel máxima km/h Man/aut	207	230/232	203/202	225/223
Consumo mixto (l/100 km)	4,7/4,8	5,4/5,9	3,6/3,8	4,1/4,1





► La tecnología LED está disponible en 3 niveles. El diseño del frontal resalta la mayor anchura del nuevo Passat.

Si quieres saber más del Volkswagen Passat entra en... www.m16.in/278

PRECIOS	
1.4 TSI ACT 150	Desde 29.160 €
2.0 TDI 150	Desde 30.200 €
2.0 TDI BiT 240	Desde 45.230 €



Tecno-clásico

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

El nuevo Passat da una calurosa bienvenida a sus ocupantes. ¡Aquí estoy yo! parece transmitir su sólido diseño exterior, para luego descubrirnos un interior acabado con auténtico esmero. Es típicamente Volkswagen, siempre mejor con cada nueva generación, puliendo el detalle, ganando milímetros, eliminando asperezas... En definitiva, marcando su terreno con esa calidad percibida que es referencia para muchos rivales.

El nuevo Passat casi no cambia de tamaño. Sólo 2 mm menos de longitud, 14 menos de altura y 12 más de anchura: cuestión de proporciones para darle un aspecto más poderoso. Donde si hay una diferencia evidente es en la distancia entre ejes: 79 mm más para llegar a 2.791 mm. El resultado es un habitáculo sumamente capaz, el más generoso entre sus rivales en las primeras mediciones que hemos hecho durante nuestra toma de contacto.

El nuevo escaparate tecnológico de Volkswagen se llama Passat, un modelo no sólo capaz de ofrecer casi todo a lo que aspira el comprador de una berlina media, sino también las soluciones más sofisticadas en materia de seguridad, información o mecánica, soluciones que hasta ahora eran casi un sueño para la mayoría.

Efectivamente, el Passat tiene espacio suficiente para 5 ocupantes, pero la plaza central trasera no está bien resuelta: asiento y respaldo son duros, el túnel de la transmisión roba demasiado espacio, y el extremo de la consola central dificulta el acceso. Cierto que en esta

última los ocupantes pueden regular a su gusto la temperatura del climatizador... Todo tiene su compensación.

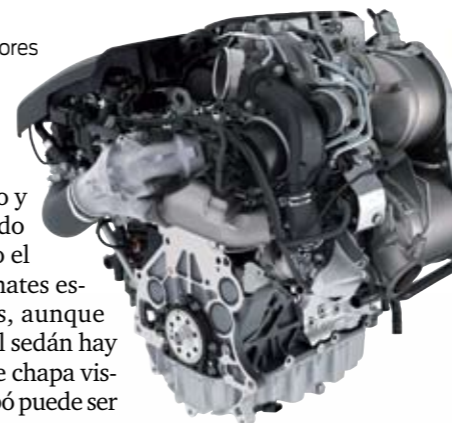
Amplísimo también el maletero, que además es muy cúbico, sin recovecos, con 4 argollas y una cavidad suficiente para poder llevar rueda de repuesto de tamaño grande. También aquí se cuida el detalle, con una pieza de poliuretano para que el escalón entre el piso del maletero y el asiento posterior abatido se convierta en una suave rampa, con una plataforma de carga de 1,80 m de longitud hasta el borde del respaldo; en el Variant (650/1.780 litros de ca-

PRECIO DE 29.160 A 46.950 €	
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: DE 106 A 139 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DE 0 A 4,75%	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Calidad de acabado. Motores diésel presentados. Equipamientos disponibles	- Plaza central trasera. Confort de suspensión con ruedas de 18 pulgadas

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 TSI ACT 150	2.0 TDI 150	2.0 TDI BiT 240
Disposición	Delantero transv.	Delantero transv.	Delantero transv.
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (cc)	1.395	1.968	1.968
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4
Potencia máxima/rpm	150 CV/5.000-6.000	150 CV/3.500-4.000	240 CV/4.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg/1.500-3.000	34,7 mkg/1.750-3.000	51,1 mkg/1.750-2.500
Tracción	Delantero	Delantero	4Motion
Caja de cambios	Manual 6V	Aut. 6V	Aut. 7V
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos ventilados
Neumáticos	235/45-18	235/45-18	235/45-18
Peso (kg)	1.387	1.501	1.721
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.767/1.832/1.456	4.767/1.832/1.456	4.767/1.832/1.456
Capacidad del depósito (l)	66	66	66
Volumen del maletero (l)	586/1.152	586/1.152	586/1.152
De 0 a 100 km/h (s)	8,4	8,7	6,1
Velocidad máxima (km/h)	220	218	240
Consumo mixto (l/100 km)	4,9	4,4	5,3

►► La gama de motores crecerá muy pronto de 3 a 10.



pacidad), el clásico y práctico doble fondo tipo Golf deja todo el suelo liso. Los remates están bien cuidados, aunque bajo la bandeja del sedán hay varias secciones de chapa vista. A cambio, el capó puede ser motorizado.

En marcha, la visibilidad del conductor es buena en todos los ángulos, y los asientos ergoComfort muy cómodos. El coche se siente ligero, y la dirección progresiva sólo requiere 2,1 vueltas de volante entre

topes; así, en las horquillas no hay que variar la posición de las manos sobre el volante. La dirección de serie exige 2,75 vueltas entre topes.

La plataforma MQB exhibe en el Passat el eje trasero



► El nuevo Passat con arquitectura MQB es bastante ligero: hasta 85 kilos menos que el anterior.



modular 'Performance', multibrazo, que se muestra sumamente estable en todo tipo de curva. De concepción similar al anterior, mejora entre otros muchos detalles la rigidez transversal, y demuestra unos límites dinámicos altísimos. Todas las versiones probadas (150 y 240 CV) incorporaban dirección progresiva y neumáticos opcionales de 235/45-18 en código de velocidad W, siendo el trabajo

del chasis irreprochable. Esta medida, sin embargo, limita el confort de la suspensión, que resulta excesivamente dura en cuanto el piso está algo bacheado. Problema resuelto... si se incorpora el sistema opcional DCC (con 'silent-blocks' hidráulicos en el subchasis trasero), y se selecciona el modo 'Comfort' con amortiguación más blanda.

Siempre centrándonos en los modelos probados, la mayor novedad procede del motor 2.0 TDI BiT, sobrealimentado por dos turbocompresores. Aunque el más demandado será posiblemente el siempre eficaz y respon-



FUTURO TECNOLOGÍA PHEV, VERSIÓN ALLTRACK Y CARROCERÍA CC



▲ Clásicas pero prácticas ruedecillas para controlar la climatización, gran pantalla central, asientos delanteros muy cómodos, y maletero con doble fondo en el Variant.



▲► Modo Navegación en el Digital Cockpit: los relojes del cuadro se desplazan a los lados, cobrando el mapa un gran tamaño.



dón 2.0 TDI 150 CV, el nuevo biturbo es un alarde. Convierte al Passat en un relámpago, en combinación con el sistema de tracción integral 4Motion, el diferencial electrónico XDS+, y el cambio DSG de 7 relaciones. Únicamente resulta poco fino cuando circulando a 55 km/h en modo automático, el cambio selecciona la sexta marcha, poniéndole a girar a 1.200 rpm con un claqueo demasiado evidente. Pero a ese régimen ya empuja mucho.

Los 3 motores que figuran en la ficha técnica son los primeros que equiparán al Passat cuando llegue a los concesionarios a finales de noviembre. A partir de diciembre vendrán más: 1.4 TSI 125 CV, 1.8 TSI 179 CV, 2.0 TSI 220 CV y 2.0 TSI 280 CV 4Motion en gasolina; 1.6 TDI 125 CV y 2.0 TDI 190 CV 4Motion en diésel. Ya bien adelante aparecerá el R-Line y el GTE PHEV, híbrido enchufable que se asemejará al esquema del Golf GTE: potente (218 CV), pero caro. A

largo plazo, se confirman un Passat con carrocería CC y un Passat Alltrack. Los acabados disponibles serán tres: Edition, con volante de cuero multifunción, Tempomat, Bluetooth, conexión USB, llantas de aleación de 16 pulgadas, y Park Pilot delantero y trasero, entre otros elementos de serie; Advance, con Front Assist, Pre-Crash, Climatronic, sensor de lluvia, llantas de 17 pulgadas, etc; y Sport, con control de

de Alcantara-cuero, calefactables los delanteros, inserciones en aluminio, faros delanteros LED, cámara trasera, llantas de 18 pulgadas y Digital Cockpit. Este último es una pantalla TFT a modo de cuadro de instrumentos, priorizando su información según varios modos seleccionables desde el volante: Clásico, Consumo y Autonomía, Economía, Navegación, y Destino a Casa, un sistema que hasta hace poco tiempo era una exclusividad del... Jaguar XJ.



PRECIOS

1.0 VTI 68 ETG5 5p Active	13.150 €
1.0 VTI 68 ETG5 5p Top! Allure	15.370 €
1.2 PureTech 82 5p Active	12.600 €
1.2 PureTech 82 3p Top! Allure	14.520 €
1.2 PureTech 82 5p Top! Allure	14.820 €

ALLURE EL ACABADO MÁS RICO SE LIGA A LA CARROCERÍA TOP!, DOTADA DE TECHO DE TELA



Si quieres saber más del Peugeot 108 entra en... www.m16.in/501



▲ El maletero cubica 180 litros, y 196 con el kit reparapinchazos, que viene de serie. Abatiendo el respaldo trasero, dividido en mitades, alcanza los 780 litros.

No habrá dos iguales

Tres o cinco puertas, con o sin techo corredizo, motor de 68 CV con caja pilotada o de 82 con cambio manual... Y el abanico de alternativas va mucho más allá, pues el 108 es realmente personalizable.

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

Nos habíamos subido ya en el nuevo 108 –ver nº 1.601–, pero ahora ya hemos tenido ocasión de conducir las versiones a la venta en España, que serán cinco, fruto de combinar tres tipos de carrocería –cerrada

con cinco puertas y Top! ‘descapotable’ tanto en tres como en cinco puertas– con dos niveles de acabado y dos motores, ambos tricilíndricos de gasolina: un 1.0 de 68 CV, vinculado al cambio manual pilotado ETG5 –tiene levas en el volante

y funciona ‘más o menos’ como un automático–, y un solvente 1.2 de 82 CV, ligado a la caja manual.

El equipamiento de partida es muy generoso, pues todos los 108 incluyen ocho airbag, pretensores en los cuatro cin-

mitades, ordenador de viaje o equipo de audio, pero el Allure agrega faros antiniebla, acceso y arranque ‘manos libres’, cuentavueltas, retrovisores exteriores eléctricos, lunas traseras más tintadas, llantas de aluminio de 15 pulgadas, techo de tela descapotable eléctrico y pantalla táctil de 7 pulgadas. A ello hay que sumar un buen número de opciones, como cámara trasera, climatizador automático, sensor de luces, asientos de cuero calefactables, capota en otros tonos o, en el caso del 108 Active, rueda de repuesto, pero también una amplia gama de originales decoraciones para el interior –la firma gala los denomina Aikinite, Porcelana Aikinite y Porcelana– o el exterior, destacando ahí los seis temas de personalización: Diamond, Kilt, Dressy, BarCode, Tattoo y Sport, este último reservado a la carrocería de techo metálico.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 VTI ETG5	1.2 PURETECH
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	1.199
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima/rpm	69 CV/6.000	82 CV/5.750
Par máximo/rpm	9,7 mkg/4.300	11,8 mkg/2.750
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Pilotada, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Frenos delanteros	Discos vent. 247 mm	Discos vent. 247 mm
Frenos traseros	Tambores	Tambores
Neumáticos	165/65 R14	165/60 R15
Peso en vacío (kg)	860	865
Longitud/Anchura/Altura (mm)	3.475/1.615/1.460	3.475/1.615/1.460
Capacidad del depósito (l)	35	35
Volumen del maletero (l)	196-780	196-780
De 0 a 100 km/h (s)	15,9	10,9
Velocidad máxima km/h	157	170
Consumo mixto (l/100 km)	4,2	4,3



▲ La carrocería Top! se ofrece en tres y cinco puertas. De serie, el techo es negro, pero en opción hay otros colores.

CUATRO CAMBIOS MANUALES CON 5 Ó 6 VELOCIDADES, AUNQUE DESTACAN LOS AUTOMÁTICOS DDCT CON 6 VELOCIDADES Y EL ZF DE 9



Si quieres saber más del Jeep Renegade entra en... www.m16.in/411



◀ Interior amplio, funcional y de calidad. El respaldo trasero puede ser dividido 60/40 o 40/20/40. Detalles 'off-road' hasta en el cuentavuelvas, con salpicaduras de barro.

◀ El maletero del Renegade oscila entre 351 y 1.297 litros. Hay un doble fondo donde guardar el techo MySky. Los pilotos traseros recuerdan a una lata de gasolina... Reminiscencias TT.

Miniaventurero

Los tiempos cambian, la gente varía sus necesidades y el público demanda diferentes tipos de vehículos, antes inimaginados. Ello ha dado como resultado la aparición de nuevos segmentos, como el de los pequeños 'crossover', que han irrumpido con gran fuerza.

Muchas marcas ya ofrecen estos vehículos, y Jeep acaba de subirse a este carro con el Renegade.

Se trata de un vehículo global, que se venderá en más de 100 países y que ha sido diseñado entre Estados Unidos y Europa, donde también se fabrica. Este desarrollo 'a dos bandas' permite combinar los 71 años de experiencia de Jeep en el mundo 4x4

El nuevo Jeep Renegade aterriza en nuestro país para situarse como el más todoterreno entre los todocamino pequeños. Para ello propone un equipamiento inusual en su segmento, con el que no pierde un ápice de su ADN Jeep. Se ofrece con seis motores y un interesante precio de partida de 17.300 euros.



y la ingeniería de producto europea.

Esto último se nota en la calidad de sus interiores, en sus mecánicas y en una dinámica de primer nivel.

Mide 4,23 metros de largo, 39 centímetros menos que el Cherokee, y parte de la nueva plataforma modular 4x4 Small-Wide. Su estética no deja indiferente a nadie, con reminiscencias de los clásicos Jeep, destacando las versiones 4x4, con paragolpes específicos que mejoran sus ángulos de movilidad 'off-road'.

Y es que el Jeep Renegade se desmarca de sus rivales por ofrecer un sistema de tracción total. En realidad presenta tres sistemas de

tracción: 4x2, 4x4 Jeep Active Drive y 4x4 Jeep Active Drive Low, exclusivo este último para los Trailhawk.

Los Jeep Renegade 4x4 son capaces de desconectar el eje trasero en carretera para reducir el consumo, siempre que los sensores de las

ruedas delanteras detecten que la adherencia de éstas sea óptima. También suman cuatro modos de conducción del Select Terrain: Auto, Nieve, Arena y Barro. Si a ello sumamos una altura libre al suelo de 200 mm -175 en los 4x2-, la capacidad 'off-road'

del Renegade está más que asegurada. Así, supera a sus competidores, que apuestan por sistemas de tracción total mucho más sencillos -Countryman o Juke- o incluso ni eso, pues Captur o 2008 ofrecen un sistema que optimiza la adherencia de las dos ruer-

das delanteras sólo a base de electrónica -Extender Grip y Grip Control-.

Mecánicamente también se desmarca de la competencia al ofrecer nada menos que seis refinadas mecánicas con hasta 170 CV, tanto en gasolina como en diésel, y todos ellos con 'Start & Stop'. En gasolina, excepto el 1.6 E-torQ, los 1.4 MultiAir tienen turbo, estando disponible el de 140 CV con cambio automático de doble embrague DDCT, mientras que el de 170 CV apuesta por la nueva transmisión automática con 9 velocidades, que sólo está disponible actualmente en el Jeep Cherokee o en el Range Rover Evoque, modelos a los que este Renegade poco envidia. Este mismo cambio de la firma alemana ZF también lo puede equipar con el motor diésel 2.0 Multijet, disponible tanto con 140 CV, como con 170 y tracción 4x4.

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	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	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
Peso (kg)	N.D.	1.395	N.D.	1.465	1.505	1.610
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	4.255/1.804/1.689
Capacidad del depósito (l)	48	48	48	48	48	48
Volumen del maletero (l)	351/1.297	351/1.297	351/1.297	351/1.297	351/1.297	351/1.297
De 0 a 100 km/h (s)	11,8	10,9 (Aut: 11,0)	8,8	10,2	9,5 (Aut: 10,0)	8,9
Velocidad máxima (km/h)	180	194 (Aut: 181)	194	178	182 (Aut: 187)	201
Consumo mixto (l/100 km)	6,1	6,0 (Aut: 5,9)	6,9	4,6	5,1 (Aut: 5,6)	5,9
Emisiones de CO ₂ (g/km)	141	140 (Aut: 137)	160	120	134 (Aut: 149)	155



TRAILHAWK PARA ADENTRARSE POR DONDE UN WRANGLER



VERSIÓN TRAILHAWK Un todoterreno de verdad, a escala

Uno de los acabados disponibles en el Jeep Renegade es el Trailhawk. Se asocia en exclusiva al motor 2.0 Multijet de 170 CV con tracción total y cambio automático de 9 marchas. Es decir, el tope de gama. Apuesta por una estética 'off-road' y su altura libre al suelo es de 210 milímetros. Las suspensiones, independientes en los dos ejes, tienen unos recorridos propios de un todoterreno puro y duro, con 170 mm en el eje delantero y 205 en el trasero. Su sistema de tracción total suma la reductora, vital a la hora de adentrarse por zonas por las que sólo pasaríamos con un Wrangler, control de descensos y un diferencial trasero bloqueable. También el Selec Terrain suma el programa 'Roca' para mejorar la tracción con independencia del terreno que pisemos.



▼▲ Los Renegade presentan diferentes paragolpes en función de si son 4x2 ó 4x4. Así, se puede apostar por un 'look' urbano o por un aire aventurero. Todos los motores tienen 'Start & Stop', con ello presumen de una gran eficiencia, destacando el 1.6 Multijet con 4,6 l/100 km.



PERSONALIZABLE NO HABRÁ DOS RENEGADE IGUALES

El Jeep Renegade ofrece más de 100 accesorios diferentes para su personalización, firmados todos ellos por el especialista Mopar. Así, hay diferentes adhesivos para la carrocería, carcasas para los retrovisores, diferentes llantas de 17 pulgadas... Eso para el exterior, pues para el habitáculo aparecen alfombrillas especiales, redes para sujetar objetos, divisores para el espacio de carga... Mopar también ha ideado una línea dedicada al transporte de bicicletas, esquís, tablas de snow e incluso cofres para el equipaje. Pero lo más llamativo sin duda es la tienda de campaña que podemos acoplar en su parte trasera para vivir una aventura total con nuestro Jeep Renegade.



También encontramos el 1.6 Multijet, un propulsor que cumplirá con las expectativas de la mayoría de los compradores del Renegade. Con este motor diésel y acabado Sport –también hay Longitude, Limited y Trailhawk–, arranca en 17.300 euros gracias al descuento de Jeep y al Plan PIVE, un precio realmente competitivo.

Y es que, además, equipa 9 airbag, aviso por colisión frontal, aire acondicionado, asistente de arranque en pendientes o el sistema Uconnect con pantalla táctil de 5 pulgadas –hay otra de 6,5 pulgadas–, con USB y Bluetooth.

La amplitud interior del Jeep Renegade es destacable, y su maletero arranca en 351 litros sumando el doble fondo, donde podemos guardar el techo MySky, formado por dos paneles desmontables que recuerdan a los que equipa el Wrangler –es opcional, al igual que el panorámico eléctrico–. También su calidad es un elemento destacable y las versiones más altas tienen una pantalla TFT de 7 pulgadas entre el cuentavueeltas y el velocímetro.

Sin duda, este Renegade causará furor entre exploradores urbanos e intrépidos aventureros.

2014 VEHIPOL

I SALÓN DEL VEHÍCULO DE LOS CUERPOS DE SEGURIDAD

¿DÓNDE? EN EL SERVICIO DE MATERIAL MÓVIL
DE LA GUARDIA CIVIL C/ PRÍNCIPE DE VERGARA,
Nº 248, EN MADRID

Madrid, 19 y 20 de Noviembre
El automóvil conectado
www.vehipol.es

Grupo
Atenea
SEGURIDAD NACIONAL

Motor16



A QUIÉN VA DIRIGIDO

- FABRICANTES DE VEHÍCULOS
- PROVEEDORES DE COMPONENTES Y SISTEMAS
- SECTOR PÚBLICO
 - Guardia Civil
 - Policía Nacional
 - Policía Local y Autonómica
 - Cuerpos Especiales
 - Parque Móvil del Estado
 - Embajadas
- SECTOR PRIVADO
 - Escultas
 - Conductores profesionales
 - Empresas de representación

UN SALÓN QUE DARÁ QUE HABLAR



MÁS INFORMACIÓN EXPOSITORES Y ASISTENTES
marketing@grupoateneasn.es Tlfno. 91 594 52 55

Amplio, ahorrador y muy barato

Es el familiar con motor diésel más barato del mercado, y eso ya es un buen comienzo. Pero, además, el Logan MCV propone argumentos muy atractivos, como una gran capacidad de carga, cinco buenas plazas y el probado motor diésel 1.5 dCi de 90 CV, responsable de unas prestaciones correctas y un consumo bajísimo. Nadie debe esperar refinamiento o tecnología punta, pero es ideal como compra.

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

Mientras probábamos el Logan MCV se nos ocurrían muchas cosas. Una, por ejemplo, que la nueva denominación podría ser más atrayente –Break, Sport Tourer o Estate, por citar sólo algunas de las usadas por Renault, propietaria de Dacia–, pues las siglas correspondientes a ‘Maximum Capacity Vehicle’ o a ‘Multi Convivial Vehicle’

–de esas dos formas han justificado en la firma rumana el término MCV– no parecen tener mucho gancho. Y otra, que si de nosotros dependiese equiparíamos a muchas flotas de este país –policías locales, empresas de mantenimiento o mensajería...– con un vehículo como éste, pues su relación entre espacio interior, precio y economía de uso es apabullante. Si hay crisis y debemos raciona-

lizar los gastos, coches como el Logan MCV se convierten en auténticas ‘compras maestras’, especialmente cuando el dinero sale del contribuyente. Pero cuando los euros salen de nuestra cuenta corriente también apetece pagar lo menos posible si lo que recibimos a cambio satisface nuestras necesidades. Y este Logan ‘carguero’ satisfará bastantes.

Hace sólo tres semanas

comparábamos las carrocerías familiares de Civic, Astra, 308, Mégane y León –con motores diésel de entre 110 y 136 caballos–, y eso nos ha servido para dar mayor valor a nuestro protagonista, que siendo ‘menos coche’ –proviene de un Logan, que es tanto como decir que deriva del utilitario Sanderó– y equipando una mecánica de sólo 90 CV no ofrece mucho menos en capítulos im-

portantes, pese a ser tremendamente más barato.

Empezaremos por ahí, por el precio. Un Logan MCV dCi 90 cuesta 12.500 euros, y aunque no se anuncian descuentos –salvo los derivados del Plan PIVE 6 si el cliente pueda acogerse a él– estamos hablando de muy poco dinero. Y puede ser menos, pues con el diésel dCi 75 –se trata también del K9K que Renault fabrica en Valladolid, pero con turbo de geometría fija en vez de variable– la factura se queda en 11.900 euros. En ambos, el nivel de acabado es el Laureate –el más ‘lujoso’ de Dacia–, porque el básico Ambian-

ce, muy espartano, se reserva a la variante 1.2 de gasolina, de 75 CV y que sólo cuesta 10.200 euros.

No obstante, convendrá echar un vistazo a la lista de opciones, porque hay elementos casi indispensables y a buenos precios, como el aire acondicionado –424 euros– o la rueda de repuesto –98 euros–, pues de serie trae un kit reparapinchazos que habilita un hueco bajo el maletero. Contando con él, la zona de carga totaliza 573 litros, que es más de lo ofrecido por familiares algo mayores, como el Renault Mégane o el Opel As-



PRECIO **12.500 €**

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

+ Precio muy bajo. Maletero enorme. Buenas plazas traseras. Equipo de serie razonable y opciones baratas. Consumo real y autonomía. Mecánica probada.

EN CONTRA

- Recuperaciones a plena carga en quinta. Dirección pesada en parado. Acabado austero. Luces de cruce pobres. Asientos mejorables. Tambores traseros.

NUESTRAS ESTRELLAS

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





▲▼ El maletero es casi una cueva, pues anuncia 573 litros –contando el espacio que hay bajo el suelo, donde se aloja la rueda de repuesto opcional– y 1.518 si abatimos la segunda fila.



▲► La rueda de repuesto –98 euros– es del mismo tamaño que las otras cuatro, unas 185/65 R15 suficientes para las prestaciones y el peso del coche. La estabilidad es buena; la frenada, sólo correcta.

tra. Y es que las cotas en el espacio dedicado a equipajes son generosas: 108 centímetros de largo, 100 de ancho y 50,5 de altura hasta la bandeja. Y si abatimos la segunda fila, que tiene respaldo partido en sec-



◀ El hueco para las piernas detrás no bate récords, pero la segunda fila es amplia, pues hay buena anchura –131 centímetros, más que en un León o un 308– y mucha altura al techo. Además, el túnel central del suelo apenas sobresale. Los asientos delanteros sujetan bastante poco.



ciones 60:40, la longitud hasta los respaldos delanteros es de 188 centímetros, más que cualquiera de esos cinco ‘rival’ probados hace poco. O sea, que a la hora de cargar bultos nada tiene que envidiar este

Logan MCV, de 4,49 metros, a coches algo más grandes. ¿Y en la zona de pasajeros? Pues las sorpresas continúan, porque el modelo rumano es estrecho por fuera –173 centímetros– pero está bien apro-

vehado por dentro, a lo que suma una distancia entre ejes generosa: 2.634 milímetros; lo mismo, por ejemplo, que el Seat León ST. Y es que en la segunda fila hay 131 centímetros de anchura al nivel de las caderas –menos que Astra y Civic, pero más que Mégane, León y 308– y 96 de altura al techo, que es bastante. La cota ‘floja’ es el hueco para las piernas detrás: 69,5 centímetros con un conductor de 1,75 al volante, cuando los cinco coches que estamos usando como referencia ofrecen de 71,5 a 73 centímetros. Pero tiene una cosa buena, y es lo poco que sobresale el túnel central, de manera que el pasajero central no va incómodo y el coche, en conjunto, cumple como familiar.

◀ AHORRADOR DE VERDAD EN LA PRÁCTICA, CONSUMIR MENOS DE 5 L/100 KM ES FÁCIL ACABADO LAUREATE ES EL ÚNICO DISPONIBLE E INCLUYE FAROS ANTINEBLA, ORDENADOR, VOLANTE Y ASIENTO DEL CONDUCTOR CON AJUSTE DE ALTURA, ESPEJOS ELÉCTRICOS, RADIO-CD, ESP O CUATRO AIRBAG. PERO NO TRAE MUCHO MÁS



◀ No hay termómetro de refrigerante, el cuentavueeltas es el de las versiones de gasolina y hay mandos mal ubicados, como el reglaje de altura de faros –queda muy abajo– o los botones elevavinas. La guantera carece de luz o cerradura.



Conviene recordar que es un producto ‘low cost’, y que de refinamientos, los justos. El acabado no es malo en cuanto a ajustes –ha mejorado desde el primer Logan, de 2004, al actual– pero los materiales son ‘de batalla’ y no hay plásticos mullidos. No parece mala idea, de hecho, pedir volante de cuero –73 euros– y otras opciones que, por poco dinero, refuerzan la dotación, como el apoyacodos delantero, el radar de parking posterior, la red de sujeción para el maletero, el regulador/limitador de velocidad o el navegador con pantalla táctil. Son extras que maquillan el conjunto, aunque hay detalles que deberían cuidarse más,

como la instrumentación –no hay termómetro de refrigerante y el cuentavueeltas es el de las versiones de gasolina–, la postura de conducción –los asientos delanteros sujetan poco y el volante no se ajusta en profundidad– o la ubicación de ciertos mandos, como los elevavinas –los delanteros se ‘camuflan’ en la consola central y los traseros van casi en el suelo– o el reglaje de altura de luces, que obliga al conductor a buscar muy abajo en el salpicadero. En marcha, el Logan MCV dCi 90 resulta satisfactorio en líneas generales; y eso que su chasis tiene poco de deportivo, pues la dirección es lenta debido a sus 3,2 vueltas entre topes –y llamativamente pe-

sada a coche parado pese a la asistencia– y los frenos, con tambores traseros, no pasan de correctos: 57,9 metros para detenernos desde 120 km/h. En proporción, convence más la estabilidad en curva o la sensación de aplomo en recta, pues no hay mucho balanceo en curva, el compromiso confort/eficacia de la suspensión está logrado y los neumáticos 185/65 R15 pueden con el trabajo, pues ni el motor es muy enérgico –destaca más por su progresividad que por su ‘pata-da’– ni el coche es pesado: en orden de marcha, sólo 1.090 kilos, poquísimos para un modelo de este tamaño. Esa ligereza es determinante a la hora de pasar por el surtidor, pues homologa

3,8 l/100 km y, en la práctica, ha gastado sólo 4,9 l/100 km. Meritorio, pues la aerodinámica es mediocre y no tiene función de ahorro ‘stop/start’. Y la ligereza le favorece también en cuanto a prestaciones. Así, anuncia 12,1 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h y le hemos medido 11,5 segundos, exactamente lo mismo que cronometramos al Astra ST 1.6 CDTI ¡de 136 CV! Los desarrollos son largos, y eso le resta brío al recuperar velocidad y afrontar adelantamientos, sobre todo en quinta, pues tarda 16,6 segundos para pasar de 80 a 120 km/h. En cuarta, mucho mejor: 9,8 segundos, razonable porque el 308 SW 1.6 e-HDi 115 emplea 9,3 segundos en esa maniobra.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Nuevos Carburantes de BP **UNICOS**

FICHA TÉCNICA

MOTOR	K9K 1.5 DCI 90
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Diámetro x carrera (mm)	76,0 x 80,5
Cilindrada (c.c.)	1.461
Nº de válvulas por cilindro	2
Alimentación	Iny. directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Compresión	15,5 a 1
Potencia máxima/rpm	90 CV/3.750
Par máximo/rpm	22,4 mkg/1.750

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.

Relaciones de la caja de cambios:

km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª	9,63
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	18,34
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	29,10
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	39,73
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	54,41
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, asistida
Vueltas de volante (entre topes)	3,2
Diámetro de giro (m)	10,68
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 258 mm / Tambores

SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente de tipo pseudo McPherson, con brazo triangular, muelles y amortiguadores
Trasera:	Semi-independiente, de eje flexible en H, con muelles y amortiguadores

RUEDAS	
Neumáticos	185/65 R15
Llantas, aleación	6,0J x 15"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.090
Capacidad del depósito (l)	50
Coefficiente aerodinámico Cx	N.d.
Cambio de aceite	Cada 15.000 km

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT			
Cuentavueltas	×		
Termómetro de agua		×	
Ordenador de viaje	×		
Regulador/Limitador velocidad			×
Elevunas eléctricos traseros			×
Volante regulable en altura	×		
Ajuste altura asiento conductor	×		
Retrovisores de ajuste eléctrico	×		
Respaldo trasero abatible 60:40	×		
Radio-CD	×		
Navegador			×
Aire acondicionado			×
Llantas de aleación			×
Retrovisor interior fotosensible		×	
Sensores de parking traseros			×
Función de ahorro stop&start		×	
Faros antiniebla delanteros	×		
Faros de xenón		×	
Sensor lluvia/oscuridad		×	

SEGURIDAD				
Airbag conductor/acompañante	×			
Airbag rodilla conductor		×		
Airbag laterales delanteros	×			
Airbag de cortina		×		
Control de estabilidad/tracción	×			
Rueda de repuesto				×
Sensor presión de neumáticos		×		
Anclajes Isofix para sillas infantiles	×			

PRINCIPALES OPCIONES (EN EUROS, CON IVA)

Pintura metalizada: 333. Rueda de repuesto: 98. Llantas aleación 15": 327. Apoyacodos delantero: 121. Tapicería de cuero: 478. Volante de cuero: 73. Radar de proximidad trasero: 206. Elevunas eléctricos traseros: 97. Regulador y limitador de velocidad: 151. Red de maletero: 103. Aire acondicionado: 424. Sistema multimedia Media Nav (navegador con pantalla táctil 7" y radio multi-conectividad): 230. Cartografía Europa: 103.

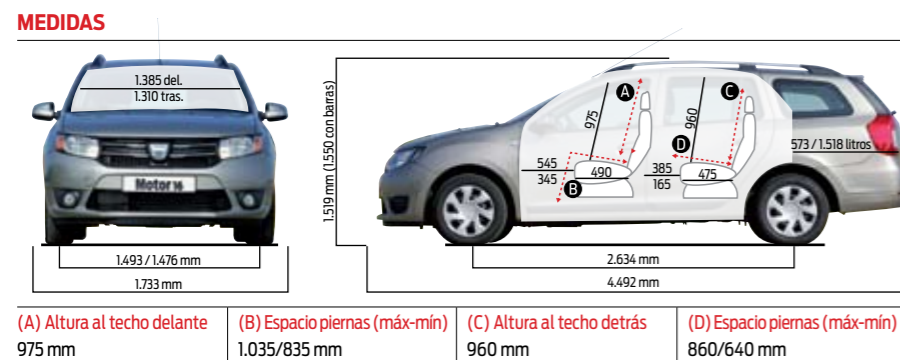
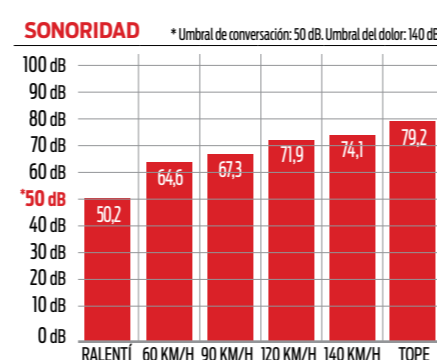
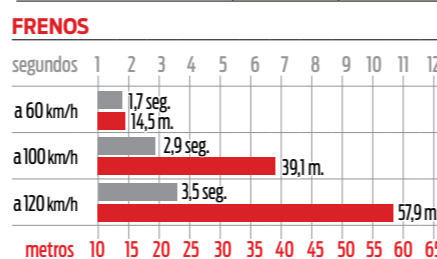


BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	173 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,0
1.000 m salida parada	33,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,5 (12,1)
Recorriendo (metros)	196
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	24,9
CONSUMOS	
	l/100 km
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	45,7
EN CIUDAD	
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,8
De 80 a 120 km/h en 5ª	16,6
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h	
	+ 3%
RELACIÓN PESO POTENCIA kg/CV	
	12,11

CONSUMOS	l/100 km	km/litro
EN CIUDAD		
A 21,8 km/h de promedio	4,9	20,4
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	4,6	21,7
En conducción rápida	8,2	12,2
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	5,6	17,8
A 140 km/h de cruce	6,7	14,9

CONSUMO MEDIO PONDERADO	Litros/100 km	4,9	20,4
AUTONOMÍA MEDIA			
Kilómetros recorridos		970	
CONSUMOS OFICIALES			
Ciclo urbano	4,3		
Ciclo extraurbano	3,5		
Ciclo mixto	3,8		



EN COMPARACIÓN CON...

Nuevos Carburantes de BP **UNICOS**

	DACIA LOGAN MCV DCI 90 LAUREATE	DACIA DOKKER DCI 90 AMBIANCE	FORD FOCUS TDCI 95 SPORTBR. TREND	KIA CEE'D SW 1.6 CRDI 110 CONCEPT
PRECIO (en euros)	12.500	12.351	20.400	20.675
CONSUMO MEDIO (litros/100 km)	3,8	4,5	4,5	4,3
ACEL. 0-100 KM/H (en segundos)	12,1	13,9	12,7	11,8
MALETERO (capacidad en litros)	573 / 1.518	800 / 3.000	490 / 1.516	510 / 1.624
NUESTRAS CONCLUSIONES	Si echamos un rápido vistazo a los datos que encajezan la columna, el Logan MCV con motor diésel de 90 CV nos parecerá el familiar ideal. Y lo es por relación entre amplitud, precio y consumo. Pero ojo, porque la calidad general es 'justita', no tiene un equipo muy completo y carece de las preciosas cinco estrellas en las pruebas de seguridad de EuroNCAP. Es lo que es: una estúpida compra 'low cost'.	Para los pragmáticos y para aquellos que se anuncian, el recién renovado Ford Focus se queda en 17.300 euros cuando combinamos la carrocería familiar Sportbreak -4,56 metros- y el motor diésel 1.6 de 95 CV. Siguen siendo 4.800 euros más que el Logan MCV, pero el acabado Trend del Ford incluye ocho airbag y aire acondicionado; y el Focus es muy superior por calidad, tecnología o seguridad general.	Con los 3.100 euros de rebaja que se anuncian, el recién renovado Ford Focus se queda en 17.300 euros cuando combinamos la carrocería familiar Sportbreak -4,56 metros- y el motor diésel 1.6 de 95 CV. Siguen siendo 4.800 euros más que el Logan MCV, pero el acabado Trend del Ford incluye ocho airbag y aire acondicionado; y el Focus es muy superior por calidad, tecnología o seguridad general.	De los modelos compactos en variante familiar, el Cee'd Sportswagon es ahora una de las compras más racionales: mide 4,51 metros, tiene un gran maletero -abatido la segunda fila anuncia 1.624 litros- y con el motor diésel de 110 CV arranca en 20.675 euros, que se quedan en 16.434 con el enorme descuento actual. Además, el acabado Concept tiene de todo, y hay 7 años de garantía.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

FINANCIACIÓN
Entrada mínima de 3.125 euros. 48 plazos de 260 euros. El precio final aplazado es de 15.602 euros.

COSTE POR KILÓMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,11 euros/km. Coste financiero: 0,26 euros/km. Coste por km total: 0,37 euros/km.

SEGURO
Seguro a terceros: 340,36 euros/año. Seguro a todo riesgo: 525,32 euros/año con franquicia de 210 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 VENDEDOR
DACIA
Renault España Comercial. Avenida de Burgos 89, 28050-Madrid. Teléfono: 900 333 500

RED DE POSVENTA
82 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
Tres años o 100.000 kilómetros
www.dacia.es



PARA FANÁTICOS DEL MOTOR

CLIO SPORT TOURER Una alternativa más juvenil

Si nos viene bien un familiar, pero no queremos un coche tan grande como el Logan MCV o el Mégane Sport Tourer, la solución es el Renault Clio Sport Tourer, que mide 427 centímetros de largo -22 menos que el Dacia- y ofrece un maletero de 443 litros -143 más que el Clio normal-, ampliable a 1.380 si abatimos la segunda fila. Además, si tumbamos el respaldo del pasajero delantero la longitud de carga aumenta hasta 2,48 metros. Con el motor dCi 90, el Clio familiar gasta sólo 3,4 l/100 km; pero el precio es muy superior al del Logan MCV, pues con acabado Expression cuesta 17.850 euros.

Si quieres saber más sobre el Dacia Logan MCV entra en www.m16.in/301

EN DIRECTO

Pedro Martín
pmartin@motor16.com

Tras probar el Logan MCV analicé lo que costaban los familiares derivados de utilitarios -Clio Sport Tourer, Ibiza ST y Fabia Combi- y llegué a una conclusión: la relación entre lo que pagamos por el Dacia y lo que recibimos es insuperable; incluso si sumamos las cosas imprescindibles a nuestro juicio, como aire acondicionado o rueda de repuesto. El coche rumano tiene un maletero gigantesco, cinco plazas más que correctas -detrás se viaja como en un León ST o un 308 SW- y equipa un motor Renault agradable y austero. Y aunque no tiene tecnología punta, a veces nos cuestionamos para qué sirven muchos de los últimos 'gadgets' inventados. Pero me gustaría que las luces de cruce iluminasen mejor o que el tren trasero montase discos en vez de tambores.

INTERBRAND

JOSÉ VICENTE
DE LOS MOZOS

Valor mundial

La fuerza de las marcas de automóviles

El informe Interbrand, que recoge las cien compañías más valiosas del mundo, refleja la fuerza de las marcas de automóviles, con seis de ellas colocadas en la lista. En 2014 el ranking del sector lo vuelve a encabezar Toyota, que sube al octavo puesto, dejando la décima posición que ocupaba en año pasado en manos de Mercedes-Benz. Muy cerca aparece BMW (11), por delante de Honda (20) y VW (31), que mejoran tres puestos sobre el año pasado, la misma mejora que consigue Ford para colocarse en el lugar 39, justo delante de Hyundai (40). Por detrás, Audi (45), Nissan (56), Kia (74) y Chevrolet (82) se adelantan a Land Rover (91), que por primera vez entra en la lista. También relacionada con el motor, Harley-Davidson es 87.

DGT

Lucha contra las drogas

Para perseguir las drogas al volante, la DGT invertirá 4,6 millones de euros, cifra que supone más del triple de lo utilizado este año. El aumento se destinará a la compra de los test de saliva, aparatos de contraste y a la realización de los análisis de las muestras, así como a la formación de los agentes, pues el objetivo es duplicar, al menos, el número de controles que se vienen realizando. El aumento hasta los 869,86 millones de euros de los

«Estamos en un buen momento, que es fácil perder si dejamos de ser competitivos...»

...ya que los centros de decisión están fuera del país», completa la frase José Vicente de los Mozos, el español que ocupa el puesto más alto en una multinacional automovilística, pues es director de fabricación y logística del Grupo Renault, responsabilidad que conlleva un puesto en el Comité Ejecutivo del grupo.

Como responsable mundial de la producción de Renault y presidente de Renault España, este vallisoletano titulado en Ingeniería Aeronáutica, que con 16 años entró a trabajar en la filial española como aprendiz, pasa al mes entre dos y tres semanas en París

y, en función de las necesidades, de una a dos visitando las plantas que el Grupo tiene repartidas por el planeta, reservando un par de días para dedicarse a Renault España.

Su visión global de los mercados lo lleva a considerarlos volátiles. Especialmente a Europa, donde lo importante es recuperar la confianza y seguir creciendo de for-

ma moderada entre un 2/3 por ciento.

En el caso de Renault, resalta la subida constante de Sandero, Clio y Captur, subida que también espera en los nuevos lanzamientos: Twingo y Espace al ser todo elogios lo que reciben esos modelos desde que se han desvelado. También aclara que el ADN de la imagen del Espace es la futura personalidad de los



vehículos Renault. Recuerda que lideran las ventas de vehículos utilitarios y, como puntualiza, el Captur, que se fabrica en Valladolid, es un vehículo global, que se exporta a cinco continentes y también llega a Corea bajo la marca Samsung.

Pasando al mercado español, el presidente de Renault España considera que el PIVE ha sido y es fundamental, puesto que si no hubiera sido por esa medida, agrega, más del 30 por ciento de los concesionarios de todas las marcas habrían tenido que cerrar. El plan genera confianza y permite esperar, según de los Mozos, llegar a las 960.000 matriculaciones este año, incluidos los vehículos industriales. Sin embargo, reconoce que es un mercado en el que se venden muchos coches pequeños, lo que lo hace menos interesante y menos rentable.

En cuanto a la industria de la automoción en el país, para el responsable mundial de la producción de Renault, en España sería necesaria una fórmula de contratación específica, adaptada al sector del automóvil, que no es comparable a otros sectores industriales. Además, considera fundamental seguir haciendo una apuesta industrial, apuesta que en el caso de Renault, señala, ha creado 1.400 empleos y potenciado el I+D+i, lo que permite contratar más ingenieros y aprendices en formación, con acciones más competitivas y con ventajas sociales añadidas. De hecho, la subida salarial en la marca que preside ha sido de las más altas este año, explica.

presupuestos de Tráfico para 2015 (22,7 millones más que en 2014) también se destina a la vigilancia de la circulación (12,2 millones, de los que 6,5 va a la adquisición de nuevos helicópteros).

Mahindra Entrada en Peugeot Scooters

El plan de reestructuración de la división de motos de

PSA Peugeot Citroën pasa por la compra del 51 por ciento del accionariado por parte del grupo indio Mahindra, que toma el control de Peugeot Scooters. Con esa alianza, la marca de motos más antigua del

mundo asegura su futuro y su introducción en el mercado asiático y Mahindra, que invertirá 15 millones de euros para financiar nuevos proyectos, accede a la tecnología y productos del fabricante europeo.

el puntazo

Antes de pagar la multa conviene valorar si la sanción se puede recurrir

Para saber si una multa se puede recurrir, Arval, la compañía especializada en soluciones de movilidad del grupo BNP Paribas, da algunos consejos. Recuerda que hay 20 días para tomar una decisión, tras comprobar que no hay errores de forma (datos, identificación del vehículo, fecha y hora...), que la pérdida de puntos, si es el caso, consta en la denuncia o que la notificación ha llegado en plazo (tres meses en sanciones leves y hasta seis en graves y muy graves). Son motivos para justificar el recurso.

la imagen

El primer coche que sale de una impresora 3D

Apenas 40 piezas componen el Stratis, el coche eléctrico cuya carrocería ha salido de una impresora 3D. Se necesitan unas 44 horas para confeccionar las piezas a partir del material sintético reforzado con fibra de carbono que se emplea y esas piezas, una vez ensambladas, configuran el envoltorio en el que se acoplan los componentes mecánicos del Renault Twizy (sistema de propulsión, volante, mandos, cuadro...). Es obra de la empresa estadounidense Local Motors, cuyos ingenieros aseguran que es capaz de circular a 66 kilómetros por hora.



la frase

Jean Todt. Presidente de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA)

«Estamos ante el inicio de una nueva era en la movilidad, que nos llevará a una experiencia de conducción más segura, ecológica e inteligente».



en breve

REDUCIR EMISIONES
Bajar un 6% la intensidad de las emisiones de efecto invernadero de los carburantes es la propuesta de la UE para alinearse con la Directiva de calidad de los combustibles aprobada en 2009.

MÁS EMPLEO
Para hacer frente a la demanda de Pulsar y NV200, Nissan contratará 686 personas en su fábrica de Barcelona que, por primera vez en sus 30 años de historia, trabajará sábados y domingos.

RETIRADA EN 2018 ...Y SALIDA A BOLSA
Sergio Marchionne, el consejero delegado de FCA, la empresa resultante de la unión Fiat/Chrysler, abandonará el cargo en 2018, cuando esté completa la integración.

La salida a bolsa el 12 de octubre en Nueva York y Milán de las acciones comunes es un paso más en la consolidación de Fiat Chrysler Automobiles (FCA), que tendrá la sede legal en Amsterdam y la fiscal en Londres.

la cifra

330

muerres al año y casi mil millones de euros en costes sociales asociados se evitarían si los vehículos que circulan por España contaran con frenado de emergencia (AEB). Son estimaciones ofrecidas por el Real Automóvil Club de Cataluña (RACC) en la presentación de iMobility Challenge, el proyecto financiado por la UE para demostrar los beneficios de una movilidad eficiente, segura e inteligente a través de soluciones inteligentes.

VOLVO



Volvo

Vía de escape ante el peligro

Camino de conseguir que en 2020 nadie muera o resulte herido de gravedad en un Volvo nuevo, la marca sueca ha desarrollado un sistema que detecta las posibles vías de escape ante una posible colisión. La tecnología forma parte del proyecto sueco «Non-Hit Car and Truck» (sin accidentes en coches y camiones) puesto en marcha hace cuatro años, que se saldará con una nueva generación de tecnologías de seguridad activa innovadoras, como el sistema de sensores alrededor del coche, que ofrece una visión de 360° y permite detectar los potenciales peligros.

Alstom

La pila de combustible llega al tren

Desarrollada y pensada para su aplicación en el automóvil, la pila de combustible dará el salto al transporte ferroviario de viajeros de la mano de Alstom. El constructor de los trenes más rápidos del mundo tiene previsto poner en circulación en 2018 en la Baja Sajonia (Alemania) los dos primeros prototipos impulsados por esa tecnología, que será la primera solución completamente libre de emisiones para líneas de ferrocarril no electrificadas; una alternativa ecológica y económica a la propulsión diésel tradicional.

La hormiga atómica

Los que más viajan en avión lo ven a menudo al acceder por el 'finger' o desde su butaca, una vez que el aparato está ya en la pista. Tiene aspecto de vehículo de película de ciencia-ficción, pero su trabajo en un aeropuerto es clave ya que es el encargado de sacar el avión desde el 'finger' a las pistas antes del despegue. Se llama 'push back' (empujar hacia atrás), tiene una fuerza descomunal y lo hemos probado en exclusiva en la T4 del Aeropuerto de Madrid.



► Paco lleva 30 años en Iberia y 22 años manejando 'push backs'. Es uno de los 100 empleados de la compañía española que, en el Aeropuerto de Madrid, disponen de licencia para conducir estos vehículos. Paco nos ha enseñado todos los secretos de su 'push back'.



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

Iberia cuenta con un parque de 8.200 equipos de distintas familias de vehículos distribuidos en los 41 aeropuertos, donde prestan servicio a más de 200 aerolíneas. Pero si hay un 'artefacto' que habitualmente me ha llamado la atención y que llevaba años con ganas de echarle el guante, ha sido esa especie de camioncito 'pick up' con la cabina casi a ras del suelo del que siempre me ha sorprendido su extraordinaria capacidad para mover aviones a placer y que recibe el nombre de 'push back' (empujar hacia atrás), aunque también hay quien lo llama tractor. Los 'push back' se encargan de empujar o remolcar un avión del 'finger' a la pista de despegue, a otro 'finger' o a los talleres, una operación que en la jerga aeroportuaria

recibe el nombre de carreteo y que requiere la habilidad, precisión y cuidado de uno de los 100 profesionales autorizados a conducirlos.

La misión de subirnos a uno de estos vehículos no ha sido fácil, de hecho hemos tenido que esperar a que nos pintaran una unidad con la nueva imagen de Iberia y conseguir todos los permisos para realizar el reportaje en un recinto en el que, como no podía ser de otra forma, la seguridad es prioritaria y marca cada uno de los movimientos de los cientos de vehículos que se mueven a diario en ese escenario, un aeropuerto.

El 'push back' es un ingenio curioso donde los haya. Y además, hemos probamos el más grande que utiliza Iberia (ver recuadro) hasta que llegue un modelo superior indicado para el Airbus A340/800.

La unidad probada se incorporó a la flota de vehículos de Iberia en septiembre de 2006 aunque su vida útil es de 15 años o 30.000 horas.

La cita con el tractor recién pintado y listo para realizar un carreteo tiene lugar en la T4 Satélite del Aeropuerto Madrid Barajas Adolfo Suárez, y nos recibe Amancio Fernández, responsable del Área Asistencia al Avión, y Paco, el conductor habitual de esta 'hormiga atómica' capaz de levantar 40 toneladas a 50 centímetros del suelo y empujar o arrastrar casi 400.000 kilos a una velocidad de 29 km/h. El Expediter 400, nombre técnico que recibe nuestro 'push back', mide casi 8 metros de largo y pesa 20.600 kilos, una cifra contundente lograda a propósito para realizar bien su cometido, a base de utilizar en la realización del chasis,

dos chapones de acero simétricos de unos 70 mm de grosor. Nuestro protagonista esconde en sus entrañas el conocido motor Mercedes OM502 LA, utilizado por autocares, camiones y otros muchos vehículos de uso profesional. Un propulsor V8 con 16.000 centímetros cúbicos de cilindrada y 570 caballos de potencia que sin embargo no mueve de la forma tradicional las ruedas del push back. Y es que el Expediter recurre a un sistema 'Hydrostatic Drive' de transmisión, por lo que el motor manda la fuerza a una caja de distribución con 4 bombas hidráulicas de desplazamiento variable, tres para la tracción y una para mover la mordaza de la zona 'pick up' que es la que se encarga de agarrar y levantar del suelo las ruedas del avión.

Además, el 'push back' de



▲▼ Sin ayuda de ningún tipo por parte del avión, el 'push back' lo saca hasta el punto de rampa donde el avión pueda iniciar la maniobra de rodaje hacia cabecera de pista. La operación es muy delicada.

nuestro reportaje es tracción a las cuatro ruedas, una característica que se nos antoja casi imprescindible cuando comprobamos a pie de obra el trabajo que realiza. Así, el Expediter utiliza un motor hidráulico por cada rueda trasera (más grandes que las delanteras y las que más trabajo soportan) y otro en el eje directriz delantero que es di-

ferencial y que dispone de bloqueo. Para evitar sustos, las ruedas traseras van provistas de control de tracción ASR. La transmisión hidrostática con tubos flexibles en lugar del eje tradicional, permite trabajar con una gran capacidad de giro combinada con una impresionante entrega de par y consigue aceleraciones suaves, todo ello indicado para

mover sin pegas un avión de 396 toneladas.

El tremendo motor V8 de Mercedes y sus 570 caballos imponen, sin embargo del 'push back' sorprende más el esfuerzo máximo de tracción inicial, catalogado en 5.796 Nm o 590 mkg. Espectaculares cifras si las comparamos por ejemplo con las de un Bugatti Veyron Super Sport con motor W16 de 1.200

caballos y un par de 'solo' 1.500 Nm o 153 mkg.

Pero también gasta más que cualquier deportivo. Amanco nos dice que su depósito de 350 litros se repostará cada dos días u 8 horas de trabajo, lo que quiere decir que el angelito gasta 43,75 litros de gasóleo a la hora.

Llegado el momento y antes de que nos pongamos al volan-

FUERZA HERCÚLEA

Levanta 40 toneladas y arrastra 396.000 kilos

Dentro de los 'push back' que existen, el FMC Expediter 400 es un tractor de los denominados 'Towbarless' (sin barra) ya que en vez de tirar del avión enganchándolo a una barra, lo que hace es levantar la rueda delantera del tren de aterrizaje y arrastrar el avión apoyado en las 8 ruedas del tren de aterrizaje trasero. Este 'push back' puede carretear (así llaman en el aeropuerto a mover un avión) aviones del tipo Airbus A330 y A340, Boeing del B767 al B747, además de DC10, MD11 y L1011... Siempre hasta un peso máximo de 396 toneladas, y remolcar aviones a una velocidad de 29 km/h.

El 'push back' probado ofrece un increíble paquete de medidas de seguridad. Por ejemplo, tiene integrados sistemas de emergencia para la dirección y los frenos. Un sistema evita sobregiros (al llegar al 80 por ciento) y varios

sensores detectan el avión que va a remolcar con sólo tocar las ruedas del tren de aterrizaje. El sistema que, mediante palas, permite elevar el tren delantero del avión, es más suave que el sistema de barra, pues se evita el doble empuje que se produce por el movimiento del tractor a la barra. Un momento clave de la operación es

cuando el operario del 'push back' comprueba mediante una luz o por indicaciones del técnico de mantenimiento del avión, que el piloto ha frenado el aparato ya que en caso de no hacerlo y proceder a la elevación de las ruedas delanteras, un push back podría ser arrastrado por las casi 400 toneladas.



◀ La maniobra que posibilita levantar las ruedas delanteras del avión es delicada y se realiza con cuidado. El 'push back' levanta el 10 por ciento del peso del avión, unas 40 toneladas. Antes de que Paco proceda, vemos lo que se siente al volante ahí debajo.



te en una zona más tranquila de la T4, Paco me deja acompañarle de copiloto a carretear un Airbus A340/600. Y la verdad es que cuando nos aproximamos al pájaro metálico y a su sofisticado tren de aterrizaje, me siento muy pequeño y vulnerable ante un aparato que desde esa perspectiva menos habitual parece, y es, descomunal. Paco maneja el 'push back' con maestría y sumo cuidado. Acerca la parte 'pick up' a las ruedas del avión comprobando que está centrado mediante

una especie de punto de mira. Baja las abrazaderas hasta que el ordenador indica que se ha realizado la apertura. Entonces se acerca a una velocidad casi de tortuga hasta rozar las ruedas del tren de aterrizaje, enseguida el ordenador detecta qué tipo de avión va a carretear, calcula la fuerza que tiene que emplear o los centímetros que tiene que elevar el avión e inicia la primera fase de enganche. Para comenzar la segunda fase, la de subida, está prohibido que el comandante quite

frenos por razones obvias. Llegados a este punto, le pregunto a Amancio si es posible que un avión sin frenar se desplace en una superficie aparentemente plana como la de un aeropuerto, y su respuesta es contundente: sí, puede ocurrir, y con resultados desastrosos.

El 'push back' levanta alrededor del 10 por ciento del peso del avión, es decir unas 40 toneladas, pero a decir verdad, el artificio realiza la maniobra con una suavidad pasmosa y sin que, desde dentro del trac-

tor, se aprecie una situación límite por sobreesfuerzo. Con el visto bueno del comandante y una vez que éste ha soltado el freno de estacionamiento del avión, el 'push back' comienza a empujarlo como si de un remolque gigante se tratase, vigilando que las ruedas no alcancen el máximo giro permitido antes de poner en peligro ambos aparatos. Pero Paco sabe lo que se hace y aunque un pitido y un abanico de luces en el cuadro están preparados para señalar el peligro, en nin-



▶▶ A la derecha el motor V8 turbodiesel de Mercedes con 570 caballos. Y todo el entramado de bombas hidráulicas y tubos del sistema.



◀ La altura del 'push back' con la cabina en su posición más baja es de 1,65 metros. Es la posición ideal para circular fuera de servicio evitando botes secos. Pero la cabina también se eleva hasta los 2,15 metros para que el operario visualice la operación de enganche.

gún momento necesita girar el 'push back' más de lo necesario para que el avión 'atterrice' en su punto de rampa, de morro al norte como le ha indicado el comandante, y pueda iniciar la maniobra de rodaje hasta la cabecera de pista.

Llegados a ese punto, Paco o mejor dicho, las palas de su 'push back', depositan las rue-



FICHA TÉCNICA

MOTOR	V8
Disposición	Central
Nº de cilindros	8, en V
Cilindrada (c.c.)	15.927
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	570/2.100
Par máximo/rpm	275,5/1.100
Tracción	Total
Caja de cambios	Dos velocidades
Neumáticos delanteros	385/65 R22,5
Neumáticos traseros	11.75-25
Máxima capacidad arrastre	396 toneladas
Peso (kg)	20.600
Long/Anch/Alt (mm)	7750/4.500/1.650
Capacidad del depósito (l)	350
Bombas hidráulicas	4
Esfuerzo máx. tracción inicia	150 kN, 5.796 Nm
V. Máx. en vacío (km/h)	29
Consumo (litros/hora)	43,75

das del avión de nuevo en la pista, gira el asiento, se pone a los mandos del otro volante, y abandona la zona con celeridad para dejar pista libre al Airbus A340/600 que despega rumbo a New York.

Me iría allí con lo puesto, pero casi prefiero quedarme. Es la hora de ponerse al volante de mi vehículo de aeropuerto favorito. Los dos volantes (uno para cuando el 'push back' empuja al avión y otro para cuando tira de él) llevan un pomo para facilitar los giros rápidos a

baja velocidad pero no lo utilizo, apenas voy a girar, y menos a velocidad de operación, no voy a ir a paso de tortuga. Pero el 'push back' no se encuentra a gusto a su velocidad máxima, a 29 km/h. Su objetivo no es correr y por eso le perdonamos. Pero a esa velocidad, la 'hormiga atómica' parece que circula a 150 km/h, sobre todo por sonoridad y vibraciones. Además, con la cabina en su posición elevada, la que sirve para controlar al milímetro la operación de enganche, el 'push back' bota

JBT AEROTECH Desde Madrid para el mundo

El 'push back' probado por Motor 16 está fabricado en Madrid para todo el mundo por una filial de la multinacional norteamericana JBT Corporation. La fábrica se encuentra en Alcalá de Henares ocupando una parcela de 24.000 metros cuadrados. Emplea a un total de 70 trabajadores y cuenta con una pista de pruebas así como un simulador de aviones que permite medir la fuerza del empuje, pesos etcétera. Los productos fabricados por JBT AeroTech se venden para las líneas aéreas más importantes del mundo. De hecho, empresas como Air France-KLM, British Airways-Iberia, JAL, United, Qantas, Alitalia, Ethiopian, etc... son clientes de JBT. La compañía española nos informa de que, en la actualidad, están fusionando en un solo modelo el 'push back' probado y la siguiente generación, el Expediter 600 específico para servir el Airbus 380.





TODOS LOS RALLYS

Los aficionados a los rallys ya tienen a su disposición el libro más completo dedicado a esta especialidad. 'Circuitos y Rallys. Competición 2014' detalla el Campeonato de España de Rallys Todoterreno, de Asfalto y Tierra, y los Trofeos y las Copas celebrados en España. Está realizado por periodistas especializados y se puede comprar en el teléfono 620 840 107 a un precio de 9 euros.

NISSAN NUEVO EMBAJADOR
El futbolista del Manchester City, Yaya Touré, tres veces Futbolista Africano del Año y ganador de la UEFA Champions League, acaba de convertirse



en embajador global de la marca Nissan. Un equipo de colaboradores en el que ya militan el español Andrés Iniesta y el brasileño Thiago Silva.

CALENDARIO OPEL CORSA 2015

► Choupette ha posado como una auténtica estrella explorando cada rincón del vehículo.



► La gata de Karl Lagerfeld, Choupette, se ha convertido en protagonista del nuevo calendario del Opel Corsa 2015.

UNA 'TOP MODEL' FELINA

Las supermodelos Linda Evangelista, Kate Moss o Naomi Campbell fueron protagonistas de la campaña de publicidad del Opel Corsa en los años 90 del pasado siglo. Y Claudia Schiffer ha acompañado al nuevo modelo durante su presentación en el reciente Salón del Automóvil de París y además será la imagen de la

próxima campaña publicitaria del Corsa. Acostumbrado a estar rodeado de bellezas, la quinta generación de este modelo se ha buscado a una top model muy particular: la gata birmana del diseñador de moda y fotógrafo Karl Lagerfeld.

Esta estrella de cuatro patas se llama Choupette y tiene (¡agárrense!)

42.000 seguidores en Twitter. Ha sido fotografiada explorando cada uno de los elementos del nuevo Corsa para un calendario que verá la luz en 2015.

El Opel Corsa llega a su quinta generación después de 32 años en el mercado y más de 12 millones de unidades vendidas.

HONDA PROYECTO SOLIDARIO

Honda donará 25.000 euros al proyecto que promueva un futuro mejor para la infancia en ámbitos como pueden ser la inclusión social y escolar, la alimentación, el medio ambiente, etc.

Esta iniciativa forma parte del programa 'Tu Proyecto, Nuestro Proyecto', la acción de Responsabilidad Social Corporativa de la marca. La recepción de propuestas está abierta hasta el próximo 15 de diciembre.



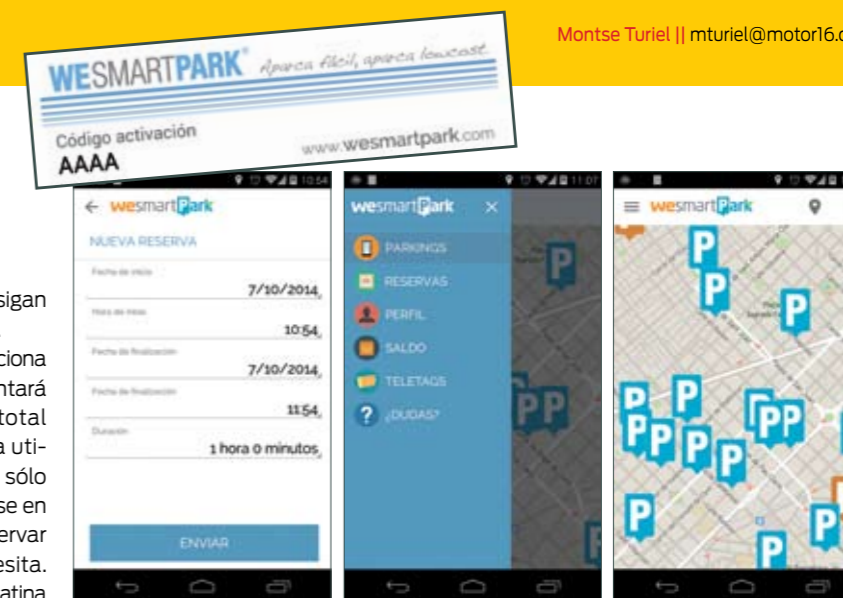
CURSOS

La **Fundación CEA** imparte cursos gratuitos para tratar la amaxofobia (miedo a conducir) entre las víctimas de accidentes. La cita es el 17 de octubre en Madrid.

SERVICIO WESMARTPARK COMPARTE PARKING

Acaba de llegar a Madrid el servicio de parking colaborativo WeSmartPark. Se trata de una plataforma que conecta las plazas libres de hoteles, empresas, promotores inmobiliarios e incluso vecinos cuando éstas no se están utilizando para que los conductores que lo necesiten aparcquen un 60% más barato y

los propietarios consigan unos ingresos extra. El servicio, que funciona ya en Barcelona, contará en Madrid con un total de 12 parkings. Para utilizarlo, el conductor sólo tendrá que registrarse en WeSmartPark y reservar el parking que necesita. Le facilitarán una pegatina que le permitirá la entrada a los garajes.



► WeSmartPark conecta las plazas libres de conductores o de hoteles que no se están utilizando con clientes que necesiten aparcamiento. Cuesta 1,44 euros la hora.

MODELO EXCLUSIVO Y SPOT PROMOCIONAL

WILL.I.AM PONE RITMO AL LEXUS NX

El cantante y DJ Will.i.am ha colaborado con Lexus en el diseño de una edición especial del NX. También ha creado la música para el vídeo promocional del nuevo SUV de la marca.

Lexus ha contado con el fundador del grupo Black Eyed Peas, Will.i.am, para promocionar el nuevo NX, que acaba de llegar al mercado. El músico ha diseñado además un modelo exclusivo sobre la base del NX 200t F Sport que, entre sus particularidades, cuenta con cuatro lentes con angular de 180º que graban imágenes y vídeos en formato panorámico de

lo que ocurre alrededor del coche y, vía bluetooth, las envían al smartphone del conductor. Además, equipa un potente sistema de sonido y unos impresionantes altavoces. También son exclusivos algunos de los elementos de la carrocería, como el techo panorámico de cristal tintado de negro, o las enormes llantas de aleación de 22 pulgadas.



► El cantante Will.i.am participa en la promoción del nuevo Lexus NX. Algunas de las escenas del spot han sido grabadas en Madrid.

Si quieres ver el spot del Lexus NX entra en... www.m16.in/v208

BRIDGESTONE SEGURIDAD ANTE TODO

La nueva campaña publicitaria de Bridgestone pone el acento en la seguridad bajo la premisa de que los neumáticos son el único sistema de seguridad del vehículo que está en contacto con la carretera. La iniciativa trata de concienciar a los usuarios de la

importancia de conducir con neumáticos en buen estado, que se adapten a las condiciones de la carretera y a la meteorología de la zona.



PREMIOS

Volkswagen ha creado los primeros Premios Think Blue, que reconocerán proyectos que afronten el reto de la movilidad sostenible. Están dotados con hasta 5.000 euros.

OSRAM

CIEN AÑOS EN ESPAÑA

Osram celebra este año el centenario de su instalación en España. La marca alemana creó en 1914 en nuestro país la Fábrica de Filamentos Metálicos, S.A. y en 1925 sus lámparas Bilux permitieron a los automóviles tener luces largas y cortas. Los avances continuaron hasta nuestros días y en 2013 lanzaron el primer

faro LED de repuesto de luz diurna/antiniebla, que sustituye a los faros convencionales. También han colaborado en el desarrollo de la luz láser del BMW i8.



ATENTOS A... 17 Y 18 DE OCTUBRE

Un Ford T de 1915 perteneciente a la colección del Apartosuites Jardines de Sabatini participa en el evento 'Madrid con Otra Mirada', en el Museo Cerralbo.



MERCEDES HA SIDO TAN SUPERIOR AL RESTO DE ESCUDERÍAS QUE PA RECE DIFÍCIL QUE EL AÑO QUE VIENE PUEDAN SER SUPERADOS

Mercedes cierra un círculo de 50 años

Mercedes logró de forma contundente en Sochi su primer título oficial en la historia de la Fórmula 1. El aplastante dominio de Hamilton y Rosberg volvió a confirmar una ventaja sideral del equipo alemán que no ha mermado en toda la temporada, mientras que Ferrari y Alonso sufrirán en la recta final de su relación para defender sus posiciones en el campeonato.



◀ Hamilton y Rosberg volvieron a demostrar que el dominio de Mercedes es incontestable.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

«Estaba en la pelea con Lewis y fallé, fue un mal error también, era mi curva, o pensé que lo era». La primera maniobra de Nico Rosberg en el Gran Premio de Rusia puso en evidencia la tensión que viven los pilotos de Mercedes en la lucha por el título. Estaba en juego la carrera y el título y allí, en la primera curva, se iba a decidir la victoria.

Las características del nue-

vo circuito de Sochi no invitaban al espectáculo. La primera prueba en territorio ruso fue, además, la antítesis de lo que se busca en un gran premio. Un trazado anodino, sin apenas espacios para el adelantamiento, tampoco encontraba alicientes en una elección de gomas demasiado conservadora por parte de Pirelli, sin experiencia previa en un singular asfalto. Para colmo, Mercedes sigue en otra dimensión competitiva, cuan-

do la temporada está a punto de terminar.

Por ello, Nico Rosberg se la tenía que jugar en la primera curva. Con una sola parada en boxes, la carrera rusa terminaba allí. Quien primero la pasara entre los dos Mercedes tendría la victoria en la mano. Con diez puntos de diferencia entre ambos pilotos, cada maniobra entre el alemán y el británico resulta decisiva. Pero Rosberg no pudo conseguirlo. «Era la primera vez

que llegaba allí a toda velocidad con el depósito lleno de combustible. Pensé que ni siquiera entraría entre los diez primeros, pero el coche era increíble». Y tanto que lo era.

La primera cita rusa no tuvo más historia que la remontada de Rosberg y la actuación en solitario del resto, compitiendo por mantener la posición el consumo o los neumáticos. Pero en una pista donde ganar una posición en pista se antojaba complica-

do, el alemán remontó hasta la segunda posición. Desmoralizante para el resto.

Para Hamilton fue un paseo tranquilo, por mucho que quisiera dar brillo a su novena victoria. Una vez que el alemán se pasó espectacularmente de frenada, el británico lo tuvo fácil. «Una vez me quedé en cabeza sólo tenía que controlar, cuidar los neumáticos, hacerlo con el combustible fue fácil, y al final de la carrera, el coche iba

tan bien que podía tirar o no, no tenía que tirar demasiado cuando tenía que igualar los tiempos de Nico...».

El equipo Williams, con Bottas luchando por el podio, sentían como nadie el bate de béisbol de los dos monoplazas de Mercedes. «No tenía ninguna presión, iba a ganar la carrera confortablemente, y de repente (Hamilton) sacaba esas vueltas, ése es su ritmo real ¿no?», explicaba Rob Smedley, el director de opera-

ciones de Williams, en alusión a esas vueltas que, de repente, sacaba Hamilton de la manga, «1.2 segundos, 1.3». Más rápido.

Rosberg nos daba otra muestra más contundente de la increíble superioridad que todavía disfruta Mercedes, y que no será fácil recortar incluso el próximo año. Tras 'planificar' su neumático en la frenada, cambio al compuesto medio en la primera vuelta y completo con ese juego 52

vueltas, adelantando a toda la parrilla.

«Fue una gran estrategia del equipo, pero la cuestión es que nuestro coche es increíble, es tan bueno, todo el mundo ha hecho un gran trabajo al construirlo, es por lo que una parte de mí está extremadamente decepcionada por haber fallado, pero la otra mitad está muy feliz, porque todo el mundo en el equipo lo merece». Rosberg terminó al final a 13 segundos de

FERRARI Y ALONSO PUEDEN ACABAR EN LA PEOR POSICIÓN DE



LOS CINCO AÑOS QUE EL ESPAÑOL HA CORRIDO CON EL EQUIPO ITALIANO

FERNANDO ALONSO / FERRARI La difícil cuenta atrás de Alonso con Ferrari

Fernando Alonso vivía en Sochi su recta final a cinco años con Ferrari todavía envuelto en los rumores sobre su futuro que, a tenor de sus explicaciones, cada vez podría estar más cerca de resolverse. Y descartado Ferrari, también parece que fue el caso de una posible opción de Mercedes. En el asfalto, el equipo italiano vive en una peligrosa cuesta abajo que incluso puede terminar con una paupérrima clasificación final de la Scuderia en Constructores y la peor del asturiano en la de pilotos desde su llegada a Ferrari.

«Digamos que mi futuro ya está decidido en mi mente desde hace meses», explicaba Alonso a la cadena Sky Sports tras la prueba, «ahora estamos terminando todo, no es algo importante, tenéis que ser pacientes, hace falta esperar un poco, no puedo decir nada hasta que todo esté completo, pero es bueno, y haré lo mejor para mi futuro y lo mejor para Ferrari, porque éste es el equipo que quiero. Cuando lo sepáis diréis, 'era obvio que lo hicierais'». Por el camino, también

había dejado a varios micrófonos la confesión de que en 2015 no llevaría un motor Mercedes a sus espaldas.

Si finalmente la opción tan 'obvia' es McLaren, se confirmará en poco tiempo. De momento, el Gran Premio de Rusia representó otro paso atrás de la Scuderia, ya centrada en su proyecto para 2015, y en reforzar su estructura con la llegada de Sebastian Vettel.

Ferrari no pudo ya ni con McLaren, un equipo a la estela del italiano durante toda la temporada. «Intenté seguir a Jenson en el primer relevo», reconoció después el español, que protagonizó una gran salida y llegó a colocarse cuarto tras la temprana parada de Rosberg, «iba completamente al límite, y creo que él controlaba el ritmo». Tras la fallida parada en boxes de Alonso, ocurrió otro tanto con Magnussen, «intenté atacarle, pero se escapaba fácilmente». Para el piloto español, perder la cuarta posición hubiera sido inevitable aún con un buen cambio de neumáticos.



▲ Ferrari y Alonso están ahora en tierra de nadie.

«El sexto era el resultado que merecíamos».

El sexto es el lugar que ahora ocupa en la clasificación general, y también el probable final si el equipo italiano sigue con su tendencia actual. McLaren amenaza en el horizonte incluso para la cuarta posición de Constructores. «Creo que con el de Constructores hay que ser realistas», explicaba Alonso tras la prueba, «Williams son mejores que nosotros, y seguramente, si durase un poco más el campeonato, McLaren son también mejores que nosotros, lo que tenemos que hacer es jugarlos

en alguna salida, en algún día que llueva para encontrar la mayor diversión». «Creo que en las tres carreras que quedan vamos a hacerlo de la mejor manera posible porque cuando nos subimos al coche y nos bajamos la visera hay que ir a tope, pero sabiendo que estamos un poco en tierra de nadie tanto en constructores como en el de pilotos, no hay una lucha muy clara. Intentaremos hacer algún podio, intentaremos hacer buenas carreras».

Puede ser una dura despedida entre Ferrari y Alonso esta recta final de la temporada.



su compañero de equipo, que dosificaba durante toda la carrera. Era el noveno doblete para Mercedes y la decimotercera victoria del equipo en 2014. Casi nada.

En este aplastante escenario, Valtteri Bottas fue el único piloto que pudo mantenerse en la onda de Mercedes, a distancia. Aunque seguía a Hamilton al principio, sólo

fue un espejismo que no duró mucho. De mirar hacia delante, luego hubo de hacerlo hacia detrás con la remontada de Rosberg. Su segundo juego de gomas tardó mucho tiempo en ganar temperatura y cuando el finlandés quiso darse cuenta, ya había sido adelantado por el Mercedes. Aunque pudo atacar al piloto alemán en los compases fi-

nales, éste respondió a placer con gomas que llevaban encima toda la carrera. El martillo hacia detrás con la remontada de Rosberg. Su segundo juego de gomas tardó mucho tiempo en ganar temperatura y cuando el finlandés quiso darse cuenta, ya había sido adelantado por el Mercedes. Aunque pudo atacar al piloto alemán en los compases fi-

La sorpresa –relativa– del fin de semana corrió a cargo del equipo McLaren, que se encontró ante una pista y una

asfalto que favorecían al monoplaza británico ya desde los primeros entrenamientos, algo que también confirmaron las simulaciones de carrera del viernes. Envueltos en la incertidumbre sobre su futuro en McLaren, Button y Magnussen terminaron en la cuarta y quinta posición final, el mejor resultado en muchas carreras para el equipo británico.



McLaren está cosechando al final del año sus mejores resultados. Jenson Button acabó en la cuarta posición.

▲ Valtteri Bottas logró el tercer puesto y fue el único que plantó batalla a los Mercedes.



▼ Kevin Magnussen consiguió una buena quinta posición. Su salida de McLaren, si llega Alonso, puede estar cerca.



«Sacamos el máximo del coche», reconocía el británico, también sorprendido como otros tantos de sus colegas por la duración de los neumáticos medios en la pista de Sochi, todo un récord desde la llegada de Pirelli a la Fórmula 1. Aparte de casi tocarse con Alonso en la primera curva, Button no tuvo más problemas hasta el final de la carrera. «La superficie de Austin (la próxima carrera) es muy parecida a la de aquí (Sochi), así que tengo ganas de ver cómo irán las cosas allí, el año ha sido muy duro para nosotros, pero en las últimas carreras hemos mejorado».

Quizás Magnussen esté viviendo sus últimas carreras con McLaren si se confirma la llegada de Alonso al equipo británico, pero en Sochi logró uno de los mejores resultados de la temporada, maquilando en la primera vuelta con su remontada hasta la quinta posición la undécima de arrancada, penalizada la inicial por sanción al sustituir el cambio. Y como Button y el resto de los pilotos, se dedicó a cuidar gomas y combustible en una carrera soporífera para el espectador.

«Fue una tarde sin problemas, una conducción tranquila de domingo, tuve que ahorrar mucho, especialmente en la segunda parte de la carrera, incluso levantaba el pie 200 metros antes de las curvas, me quedé sorprendido de que nadie me alcanzaba, imagino que los pilotos que venían por detrás tenían el mismo problema...». Para que nos hagamos una idea de lo que fue el Gran Premio de Rusia...

De no ser por la gran salida de Alonso y los problemas de Massa en los entrenamientos que le relegaron en la parrilla, posiblemente la clasificación final hubiera terminado por parejas de equipo. Tras el piloto español llegaron los dos monoplazas de Red Bull, séptimo y octavo, con Sebastian Vettel como gran protagonista fuera del asfalto, y a la es-

Pedro Martín | pmartin@motor16.com



RED BULL ADIÓS A 4 AÑOS GANANDO EL TÍTULO DE CONSTRUCTORES



pera de su confirmación por Ferrari que ya podría haberse producido a la hora de leer estas líneas. Por ello, hubo cierto morbo cuando en los primeros momentos de carrera cuando el piloto alemán rodaba por delante de Daniel Ricciardo, quien todavía contaba con opciones remotas para el título antes de la prueba rusa. No hubo órdenes, pero su estrategia de aguantar al máximo su primer juego de gomas se volvió en su contra y reconoció que su carrera fue «aburrida, rodé solo durante toda la prueba». Por su parte, Ricciardo, más

deslucido en estas últimas pruebas, tampoco arrancó bien y perdió varias posiciones, por lo que tuvo que rodar a la estela de Vettel. Desde los entrenamientos libres del viernes Ricciardo ya había anticipado que la de Sochi no sería una buena pista para el RB9. Y así fue. En su caso, comenzaba con un neumático 'tocado' ya por una frenada en los entrenamientos, y aunque el segundo juego funcionó mejor, no pudo superar a Alonso en la recta final. Como otros tantos. Y para Red Bull el Gran Premio de Rusia representó el cierre a cuatro largo años de dominio

en la clasificación de Constructores. La primera cita en Rusia estuvo rodeada por la emoción y el recuerdo del todavía convaleciente Jules Bianchi. Pocas veces se vieron en la Fórmula 1 imágenes protagonizadas por los pilotos, con constantes muestras de afecto. Afortunadamente, porque las lesiones son hoy en día raras en la Fórmula 1. Pero uno de esos recordatorios llegó de parte del equipo Mercedes, cuando todos sus miembros sacaron tras la carrera una pizarra con el nombre de Bianchi. Fue un bello gesto que seguía a otro men-

saje histórico en esa pizarra, con la que el equipo celebraba el primer triunfo de Mercedes como marca en la historia de la disciplina. «La Fórmula 1 es una inversión que se calcula muy fríamente, y ganar este título ha compensado», explicaba al final de la carrera Toto Wolff ante el éxito del equipo alemán. La temporada 2014 ha confirmado que tanto por estrategia previa, nivel de excelencia e inversión, Mercedes dejó a sus rivales en otra dimensión, y el Gran Premio de Rusia lo constató brillantemente. «El título significa mucho esfuerzo, trabajo duro, que no siempre es visible en los circuitos». Es un decir, porque tanto en Sochi como en los dobles anteriores en 2014 sí que se pudo apreciar contundentemente. Seguro que Ross Brawn, uno de los artífices de la estrategia de Mercedes iniciada por Mercedes hace varios años para el asalto al nuevo reglamento, estará disfrutando con esa media sonrisa suya tan característica. No es para menos. Como Toto Wolff remachaba, «cerramos el círculo que se remonta a hace 50 años. Y esto es tremendamente compensador».

◀ Raikkonen con su noveno puesto, no hizo sino escenificar los problemas de Ferrari. Arriba Vettel y Ricciardo, octavo y séptimo respectivamente.

El mexicano Sergio Pérez logró, con su Force India, el último punto en Sochi.

EL MUNDIAL PILOTOS

- 1º. L. Hamilton (GBR) 291 puntos
- 2º. N. Rosberg (A) 274 pts.
- 3º. D. Ricciardo (AUS) 199 pts.
- 4º. V. Bottas (FIN) 145 pts.
- 5º. S. Vettel (A) 143 pts.
- 6º. F. Alonso (E) 141 pts.
- 7º. J. Button (GBR) 94 pts.
- 8º. N. Hulkenberg (A) 76 pts.
- 9º. F. Massa (BRA) 71 pts.
- 10º. K. Magnussen (DIN) 49 pts.
- 11º. S. Pérez (MEX) 47 pts.
- 12º. K. Raikkonen (FIN) 47 pts.

CONSTRUCTORES

- 1º. Mercedes 565 puntos
- 2º. Red Bull-Renault 342 pts.
- 3º. Williams-Mercedes 216 pts.
- 4º. Ferrari 188 pts.
- 5º. McLaren-Mercedes 143 pts.
- 6º. Force India-Mercedes 123 pts.
- 7º. Toro Rosso-Renault 29 pts.
- 8º. Lotus-Renault 8 pts.



CTO. RALLYES ASFALTO CANTABRIA

Fuster y Vallejo, al límite

El nacional de Asfalto se decidirá en el Rally de Madrid los días 21 y 22 de noviembre, después de que Miguel Fuster se anotase otro triunfo con el Ford Fiesta, esta vez en Santander. Segundo fue Sergio Vallejo (Porsche 911), líder aún por medio punto, y tercero entró Vinyes (Suzuki Swift).

GP2 SERIES RUSIA

Jolyon Palmer, campeón

El británico Jolyon Palmer (DAMS) es, a sus 23 años, el nuevo campeón de las GP2 Series gracias al triunfo logrado en la primera de las dos carreras disputadas en el circuito ruso de Sochi, siendo segundo el neozelandés Mitch Evans (Russian Time). En la segunda, victoria para el danés Marco Sorensen (MP Motorsport), seguido por el belga Stoffel Vandoorne (ART Grand Prix), que fue autor de la 'pole'.



EUROPEO DE CAMIONES LE MANS

Al final, Albacete fue tercero

Antonio Albacete debió conformarse finalmente con el tercer puesto del Campeonato de Europa tras un fin de semana irregular en Le Mans, donde subió dos veces al podio pero sumó menos puntos que sus rivales: el húngaro Norbert Kiss, que logró el título, y el alemán Jochen Hahn.

MOTOS JAPÓN

Segundo título de MotoGP para Márquez

Marc Márquez batió el récord de precocidad en 2013 al ganar el Mundial de MotoGP y ahora acaba de poner en Motegi el listón más alto, pues con 21 años ha ganado



▲ Sobre estas líneas, Jorge Lorenzo, ganador de la carrera. Arriba, Marc Márquez con Shuhei Nakamoto, de HRC.

su segundo título de la categoría, y cuarto de su carrera. El ganador de la prueba fue Lorenzo, con Márquez segundo por delante de Rossi y Pedrosa. En el resto de categorías, triunfo de Thomas Luthi en Moto2 y de Álex Márquez en Moto3.



WTCC SHANGHAI

Citroën gana el Mundial de Turismos con los C-Elysée

A falta de las citas de Suzuka y Macao, Citroën entonó el alirón en el circuito chino de Shanghai, donde los C-Elysée coparon los cuatro puestos de cabeza en la primera manga, con el argentino 'Pechito' López cosechando una nueva victoria, seguido por el local

Ma Qing Hua y los franceses Yvan Muller y Sébastien Loeb, mientras que el primer 'no-Citroën' era el Honda Civic de Norbert Michelisz. El resultado, que otorgaba al equipo galo los puntos suficientes para asegurarse el título, no sorprendía demasiado, pues los C-Elysée ha-



El marroquí Mehdi Bennani ganó la segunda carrera con el Honda Civic. Segundo fue su compañero Tiago Monteiro.



▲ Estreno inmejorable: primer año y título de Marcas para Citroën. En la primera manga venció José María López.

bían conseguido el sábado los tres mejores tiempos en los entrenamientos oficiales, con López también primero, seguido por Hua y Muller. Y la carrera discurreció con el trío en ese orden. Loeb, que partía desde la quinta plaza, había caído en la salida hasta la séptima posición, pero el pluricampeón mundial de rallys inició una remontada

que le llevó a deshacerse primero de Monteiro, y más tarde de Tarquini y Michelisz, completando un 'cuatro de cuatro' que define a las claras el dominio ejercido por los C-Elysée este año. En la segunda manga, con la parrilla invirtiendo el orden de los primeros puestos de la carrera anterior, se sacaron la espina los de Honda, pues el marroquí Mehdi Bennani se hacía con

el triunfo, seguido a dos segundos por su compañero Tiago Monteiro. José María López completaba el podio, lo que le da puntos valiosos para distanciarse aún más en la general —suma ya 384 puntos—, toda vez que su directo rival, Yvan Muller, veía congelado su casillero en 291 puntos al no poder concluir la prueba, pues abandonó con una rueda dañada tras un toque de Loeb, al que los comisarios penalizaron con 30 segundos.

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various Citroën C1 models and their specifications.

CITROËN C1 El pequeño de la familia, también descapotable

Dos opciones en tres puertas, cuatro en carrocería de cinco y tres Airscape (descapotable), integran la gama del nuevo C1, ya disponible en el mercado español...

PRECIOS list with 8 items: VTI68 LIVE-3p, PureTech 82 FEEL-3p, VTI68 LIVE-5p, VTI68 ETG FEEL-5p, PureTech 82 SHINE-5p, AIRSCAPE VTI68 ETG FEEL-5p, AIRSCAPE PureTech 82 FEEL-5p, AIRSCAPE PureTech 82 SHINE-5p.

colores, combinables en el Airscape con capotas eléctricas en negro, gris y rojo.



respectivamente. Destaca como el primer vehículo de la marca con Mirror Screen, que lo convierte en 100% conectado, y está disponible en ocho

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various Citroën models and their specifications.

Advertisement for 'Comparador gratuito de precios de coches nuevos' featuring a search bar, social media icons, and contact information for 'www.cochesyconcesionarios.com' and '902 363 167'.

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 Q5 2.0 TDI 177 quattro S tron Ambiente plus	48.350	61	177	
D Q5 2.0 TDI 177cv quattro Ambiente	48.580	59	177	
D Q5 2.0 TDI 177cv quattro Ambiente plus	48.530	59	177	
D Q5 2.0 TDI 177cv quattro Ambiente	48.580	59	177	
D Q5 2.0 TDI 177cv quattro Ambiente plus	48.530	59	177	
D Q5 2.0 TDI 177cv quattro Attraction	44.170	59	177	
D Q5 2.0 TDI 177cv quattro S tronic Ambiente	51.100	61	177	
D Q5 2.0 TDI 177cv quattro S tronic Ambiente	51.100	61	177	
D Q5 2.0 TDI 177cv quattro S tronic Attraction	46.690	61	177	
D Q5 2.0 TDI 190 clean d quat Str Attraction	47.190	57	190	
D Q5 2.0 TDI 190 clean d quat Stron Ambiente	51.600	57	190	
D Q5 2.0 TDI 190 clean d quat Stron Ambiente	51.600	57	190	
D Q5 2.0 TDI 190 quattro S tron Ambiente plus	48.850	57	190	
D Q5 2.0 TDI 190 quattro S tron Ambiente plus	48.850	57	190	
D Q5 3.0 TDI 245cv quattro S tronic Ambiente	60.820	64	245	
D Q5 3.0 TDI 245cv quattro S tronic Ambiente	60.820	64	245	
D Q5 3.0 TDI 245cv quattro S tronic Attraction	57.190	64	245	
D Q5 3.0 TDI clean diesel quat Str Attraction	57.740	63	258	
D Q5 3.0 TDI clean diesel quat Stron Ambiente	61.370	63	258	
D Q5 3.0 TDI clean diesel quat Stron Ambiente	61.370	63	258	
E Q5 2.0 TFSI 245 hybrid quat tip Attraction	60.920	69	245	
E Q5 2.0 TFSI 245cv hybrid quat tip Ambiente	64.550	69	245	
E Q5 2.0 TFSI 245cv hybrid quat tip Ambiente	64.550	69	245	
E Q5 2.0 TFSI 180cv quattro Ambiente	47.620	75	180	
E Q5 2.0 TFSI 180cv quattro Ambiente	47.620	75	180	
E Q5 2.0 TFSI 180cv quattro Attraction	43.210	75	180	
E Q5 2.0 TFSI 225cv quattro Ambiente	51.440	75	225	
E Q5 2.0 TFSI 225cv quattro Ambiente	51.440	75	225	
E Q5 2.0 TFSI 225cv quattro Ambiente	51.440	75	225	
E Q5 2.0 TFSI 225cv quattro Attraction	47.810	75	225	
E Q5 2.0 TFSI 225cv quattro tip Ambiente	53.860	79	225	
E Q5 2.0 TFSI 225cv quattro tip Ambiente	53.860	79	225	
E Q5 2.0 TFSI 225cv quattro tip Ambiente	53.860	79	225	
E Q5 2.0 TFSI 225cv quattro tip Attraction	50.230	79	225	
E Q5 2.0 TFSI 225cv quattro tip Attraction	50.230	79	225	
E Q5 3.0 TDI 313cv quattro tiptronic	70.330	85	313	
E Q5 3.0 TDI 204 quattro tip Advanced Edition	60.680	72	204	
D Q7 3.0 TDI 204cv quattro tiptronic Attraction	59.690	72	204	
D Q7 3.0 TDI 204cv quattro tiptronic Ambiente	65.940	72	204	
D Q7 3.0 TDI 204cv quattro tiptronic Ambiente	65.940	72	204	
D Q7 3.0 TDI 204cv quattro tiptronic Ambiente	66.600	72	204	
D Q7 3.0 TDI 245 Clean D quat tip Attraction	63.700	74	245	
D Q7 3.0 TDI 245 Clean Diesel q tip Ambiente	69.950	74	245	
D Q7 3.0 TDI 245 Clean Diesel q tip Ambiente	70.070	74	245	
D Q7 3.0 TDI 245 Clean Diesel q tip Ambiente	70.070	74	245	
D Q7 3.0 TDI 245cv quattro tiptronic Attraction	61.600	74	245	
D Q7 3.0 TDI 245cv quattro tiptronic Ambiente	67.850	74	245	
D Q7 3.0 TDI 245cv quattro tiptronic Ambiente	67.850	74	245	
D Q7 3.0 TDI 245cv quattro tiptronic Ambiente	67.970	74	245	
D Q7 4.2 TDI 340cv quattro tiptronic Ambiente	93.370	92	340	
D Q7 4.2 TDI 340cv quattro tiptronic Ambiente	93.050	92	340	
G Q7 3.0 TFSI 272cv quattro tiptr Ambiente	72.520	107	272	
G Q7 3.0 TFSI 272cv quattro tiptr Ambiente	72.640	107	272	
G Q7 3.0 TFSI 272cv quattro tiptr Attraction	66.030	107	272	
G Q7 3.0 TFSI 333cv quattro tiptr Ambiente	78.330	107	333	
G Q7 3.0 TFSI 333cv quattro tiptr Ambiente	78.100	107	333	

Bentley
 Importador: Royal Low Motors, C/ Antonio Maza, 18, 28014 Madrid.
 *Teléfono: 915610191. *Garantía: los años sin límite de kilómetros.
 **Red de postventa: Un punto de asistencia en todo España. *Web: www.bentleymotors.com

G CONTINENTAL GT GT Convertible	240.789	575
G CONTINENTAL GT GT Convertible Speed	269.161	635
G CONTINENTAL GT GT Convertible V8	217.033	109
G CONTINENTAL GT GT V8 S Convertible	235.088	109
G CONTINENTAL GT	219.205	575
G CONTINENTAL GT GT Speed	244.997	145
G CONTINENTAL GT V8	197.621	105
G CONTINENTAL GT GT V8 S	214.046	106
G FLYING SPUR Flying Spur W12	228.707	147
G FLYING SPUR Flying Spur W8	206.580	109
G MULSANNÉ Mulsanne	340.837	169

BMW
 Importador: BMW Motor S.A. Avenida de Europa, 18, 28050 Madrid.
 *Teléfono: 913501326. *Garantía: 3 años sin límite de kilómetros.
 **Red de postventa: 142 puntos de asistencia en toda España. *Web: www.bmw.es

E 13	35.500	170
E 13 REX	39.990	06
D 114d	23.750	43
D 114d	25.750	43
D 116d	25.450	43
D 116d	26.850	43
D 116d EfficientDynamics	25.450	38
D 116d EfficientDynamics	26.850	38
D 118d	27.250	44
D 118d	28.350	44
D 118d xDrive	30.350	48
D 118d xDrive	30.750	48
D 120d	30.650	45
D 120d	31.550	45
D 120d xDrive	32.650	48
D 120d xDrive	34.250	48
D 125d	34.950	47
D 125d	36.250	47
G 114i	23.750	57
G 114i	25.750	57
G 116i	24.850	56

G 116i	26.850	56
G 118i	27.950	59
G 118i	29.550	59
G 125i	31.150	63
G 125i	33.150	63
G M135i	44.150	75
G M135i	45.550	75
G M135i xDrive	48.750	78
G M135i xDrive	48.950	78
G 218i Active Tourer	30.300	41
G 218i Active Tourer	28.500	49
G 225i Active Tourer	36.600	58
D 218d	29.950	43
D 220d	33.950	48
D 225dA	40.950	47
G 220i	32.950	63
G 228i	37.750	66
G M235i	49.950	81
G M235i xDrive	54.750	78
D 316d	31.800	45
D 318d	33.800	45
D 318d xDrive	37.600	48
D 320i	36.700	46
D 320d EfficientDynamics	35.900	41
D 320d xDrive	40.600	49
D 325d	41.600	46
D 330dA	49.700	85
D 330dA xDrive	52.250	82
D 335dA xDrive	55.450	84
E ActiveHybrid 3	59.400	59
G 316i	31.700	59
G 320i	36.500	63
G 320d xDrive	39.200	68
G 328i	41.500	63
G 328i xDrive	44.000	67
G 335i	50.400	82
G 335i xDrive	53.000	76
D 316d Touring	35.200	47
D 318d Touring	36.800	47
D 318d xDrive Touring	40.750	5
D 320d EfficientDynamics Touring	37.800	43
D 320d Touring	40.000	48
D 320d xDrive Touring	42.500	51
D 325d Touring	43.400	48
D 330dA Touring	51.500	51
D 330dA xDrive Touring	54.150	54
D 335dA xDrive Touring	56.750	56
G 316i Touring	33.600	62
G 320i Touring	38.300	65
G 320i xDrive Touring	42.400	69
G 328i Touring	43.300	65
G 328i xDrive Touring	47.600	69
G 335i Touring	52.200	76
G 335iA xDrive Touring	54.800	79
D 318d Gran Turismo	38.200	46
D 318dA Gran Turismo	42.251	49
D 320d Gran Turismo	41.600	5
D 320d xDrive Gran Turismo	44.100	51
D 325d Gran Turismo	44.900	52
D 330dA Gran Turismo	53.550	51
D 330dA xDrive Gran Turismo	55.700	54
D 335dA xDrive Gran Turismo	58.900	56
G 320i Gran Turismo	39.500	67
G 320i xDrive Gran Turismo	43.700	72
G 320iA xDrive Gran Turismo	44.580	67
G 328i Gran Turismo	44.500	68
G 328iA xDrive Gran Turismo	48.900	69
G 335i Gran Turismo	53.500	81
G 335iA xDrive Gran Turismo	56.100	81
D 418d Gran Coupe	39.950	47
D 420d Gran Coupe	42.350	49
D 420d xDrive Gran Coupe	44.950	52
D 430dA Gran Coupe	51.450	51
D 430dA xDrive Gran Coupe	54.050	53
D 435dA xDrive Gran Coupe	60.650	56
G 420i Gran Coupe	39.350	46
G 420i xDrive Gran Coupe	41.950	49
G 428i Gran Coupe	44.350	67
G 428i xDrive Gran Coupe	46.950	69
G 435i Gran Coupe	55.650	83
G 435i xDrive Gran Coupe	58.250	83
D 425d	53.550	52
D 430dA	58.950	53
D 435dA xDrive	66.950	57
G 420i	45.950	66
G 428i	51.550	7
G 428iA xDrive	54.150	7
G 435i	62.950	84
G 435i xDrive	65.550	7
D 420d	42.350	48
D 420d xDrive	44.950	49
D 425d	45.850	51
D 430d	51.450	5
D 430d xDrive	54.050	54
D 435d	60.650	56
G 420i	39.350	63
G 428i	44.350	67
G 428i xDrive	46.950	69
G 435i	55.650	81
G 435i xDrive	58.250	84
G M4	98.500	91
G M4	88.500	83
G M3	86.500	83
D 518d	55.900	49
D 520d	44.150	49
D 520dA xDrive	50.050	53
D 525d	50.650	53
G 114i	23.750	57
G 114i	25.750	57
G 116i	24.850	56

D 535dA	61.850	56
D 535dA xDrive	64.650	6
E ActiveHybrid 5	69.850	7
G 520i	44.650	68
G 528i	49.150	7
G 528iA xDrive	53.450	68
G 535i	60.150	84
G 535iA xDrive	65.450	81
G 550iA	84.150	88
G 550iA xDrive	86.650	93
D M550dA xDrive Touring	95.750	63
D M550dA xDrive	92.950	62
G M5	120.650	99
D 518d Touring	46.050	52
D 520d Touring	48.750	53
D 520dA xDrive Touring	53.850	56
D 525d Touring	58.950	56
D 525dA xDrive Touring	58.850	58
D 530dA Touring	60.050	57
D 530dA xDrive Touring	61.850	6
D 535dA Touring	64.550	59
D 535dA xDrive Touring	67.450	62
D 520i Touring	47.350	72
G 528i Touring	53.050	74
G 528iA Touring	53.689	65
G 528iA xDrive Touring	57.350	72
G 535i Touring	64.250	85
G 535iA xDrive Touring	69.550	85
G 550iA Touring	88.950	88
D 520d Gran Turismo	54.350	55
D 530d Gran Turismo	66.350	58
D 530d xDrive Gran Turismo	71.800	62
D 535d Gran Turismo	71.300	59
D 535d xDrive Gran Turismo	76.900	64
G 535i Gran Turismo	67.900	62
G 535i xDrive Gran Turismo	70.800	85
G 550i Gran Turismo	92.450	92
G 550i xDrive Gran Turismo	95.450	96
D 640d Gran Coupe	101.950	56
D 640d xDrive Gran Coupe	105.550	58
D 640i Gran Coupe	100.550	78
G 640i xDrive Gran Coupe	104.150	81
G 650i Gran Coupe	116.450	88
G 650i xDrive Gran Coupe	122.250	94
G M6 Gran Coupe	153.950	99
D 730d	92.750	56
D 730d xDrive	97.150	6
D 740d	99.550	57
D 740d xDrive	102.950	6
D 750d xDrive	125.550	64
E ActiveHybrid 7	105.550	68
G 740i	99.550	79
G 750i	119.550	86
G 750i xDrive	130.950	93
G 760i	165.550	128
D 730dL xDrive	95.950	56
D 750L xDrive	129.550	64
E ActiveHybrid 7L	110.550	68
G 740Li	103.550	79
G 750Li	123.550	86
G 750Li xDrive	135.250	94
G 760Li	181.250	129

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 C5.2.0 HDI 140cv Seduction	27.290	5	140	
D C5.2.0 HDI 140cv Exclusive	27.510	5	140	
D C5.2.0 HDI 160cv CAS Exclusive	34.940	6,2	163	
D C5.2.0 HDI 160cv CAS Exclusive	35.160	6,2	163	
D C5.2.0 HDI 160cv CAS Millennium	31.910	6,2	163	
D C5.2.0 HDI 160cv CAS Millennium	32.330	6,2	163	
D C5.2.0 HDI 160cv Exclusive	32.920	4,9	204	
D C5.2.0 HDI 160cv Exclusive	33.340	4,9	163	
D C5.2.0 HDI 160cv Millennium	29.890	4,9	163	
D C5.2.0 HDI 160cv Millennium	30.110	4,9	163	
D C5.2.2 HDI 200cv CAS Exclusive	36.510	5,9	204	
D C5.2.2 HDI 200cv CAS Exclusive	36.730	5,9	204	
G C5.1.6 THP 155cv CAS Exclusive	33.110	7,3	156	
G C5.1.6 THP 155cv CAS Exclusive	33.330	7,3	156	
G C5.1.6 THP 155cv Millennium	27.540	6,7	156	
G C5.1.6 THP 155cv Millennium	27.760	6,7	156	
G C5.1.6 THP 155cv Seduction	26.480	6,7	156	
G C5.1.6 THP 155cv Seduction	26.700	6,7	156	
G C5.1.6 VTI 120cv Business	24.830	6,2	120	
G C5.1.6 VTI 120cv Millennium	26.510	6,2	120	
G C5.1.6 VTI 120cv Millennium	26.730	6,2	120	
G C5.1.6 VTI 120cv Seduction	25.450	6,2	120	
G C5.1.6 VTI 120cv Seduction	25.670	6,2	120	
D C5.1.6 HDI 115cv Millennium Tourer	28.150	4,6	114	
D C5.1.6 HDI 115cv Millennium Tourer	28.440	4,6	114	
D C5.1.6 HDI 150cv Seduction Tourer	27.090	4,6	114	
D C5.1.6 HDI 150cv Seduction Tourer	27.380	4,6	114	
D C5.2.0 HDI 140cv Exclusive Tourer	33.310	5,1	140	
D C5.2.0 HDI 140cv Exclusive Tourer	33.420	5,1	140	
D C5.2.0 HDI 140cv Millennium Tourer	29.580	5,1	140	
D C5.2.0 HDI 140cv Millennium Tourer	29.870	5,1	140	
D C5.2.0 HDI 140cv Seduction Tourer	28.520	5,1	140	
D C5.2.0 HDI 140cv Seduction Tourer	28.810	5,1	140	
D C5.2.0 HDI 160cv CAS Exclusive Tourer	36.370	6,2	163	
D C5.2.0 HDI 160cv CAS Exclusive Tourer	36.660	6,2	163	
D C5.2.0 HDI 160cv Exclusive Tourer	34.150	5,1	163	
D C5.2.0 HDI 160cv Exclusive Tourer	34.440	5,1	163	
D C5.2.0 HDI 160cv Millennium Tourer	31.320	5,1	163	
D C5.2.0 HDI 160cv Millennium Tourer	31.610	5,1	163	
D C5.2.2 HDI 200cv CAS Exclusive Tourer	38.030	6,1	204	
D C5.2.0 V6 HDI 240cv CAS Exclusive Tourer	40.430	7,2	241	
D C5.2.0 HDI 160cv Auto. Cross Tourer	35.280	6,2	163	
D C5.2.0 HDI 160cv Cross Tourer	33.620	6,2	163	
D C4 PICASSO 1.6 e-HDI 115cv Attrac	24.000	4	115	
D C4 PICASSO 1.6 e-HDI 115cv ET66	30.300	4	115	
D C4 PICASSO 1.6 e-HDI 115cv ET66 Intensive	27.500	4	115	
D C4 PICASSO 1.6 e-HDI 115cv ET66 Seduction	25.950	4	115	
D C4 PICASSO 1.6 e-HDI 115cv Exclusive	29.500	4	115	
D C4 PICASSO 1.6 e-HDI 115cv Intensive	26.700	4	115	
D C4 PICASSO 1.6 e-HDI 115cv Seduction	25.150	4	115	
D C4 PICASSO 1.6 e-HDI 90cv ET66	24.900	3,8	92	
D C4 PICASSO 1.6 HDI 115cv Attrac	24.000	4,3	115	
D C4 PICASSO 1.6 HDI 115cv Seduction	25.150	4,3	115	
D C4 PICASSO 1.6 HDI 90cv Attrac	22.750	4,2	92	
D C4 PICASSO 1.6 HDI 90cv Seduction	23.900	4,2	92	
D C4 PICASSO BlueHD 1.50cv EAT6 Exclusive	32.740	4,5	150	
D C4 PICASSO BlueHD 1.50cv EAT6 Intensive	29.940	4,5	150	
D C4 PICASSO BlueHD 1.50cv Exclusive	31.440	4,5	150	
D C4 PICASSO BlueHD 1.50cv Intensive	28.340	4,5	150	
G C4 PICASSO 1.6 THP 155cv Exclusive	27.550	6,1	156	
G C4 PICASSO 1.6 THP 155cv Intensive	24.750	6,1	156	
G C4 PICASSO 1.6 VTI 120cv Attrac	20.750	6,3	120	
G C4 PICASSO 1.6 VTI 120cv Seduction	21.900	6,3	120	
G C4 PICASSO THP 165cv S&S Auto. Intensive	26.390	5,6	165	
D C4 PICASSO 1.6 e-HDI CMP 100cv Seduction	25.240	4,6	112	
D C4 PICASSO 1.6 e-HDI CMP Tonic	23.650	4,6	112	
D C4 PICASSO 1.6 HDI 110cv Exclusive	27.580	5,2	112	
D C4 PICASSO 1.6 HDI 110cv Exclusive	28.660	5,2	112	
D C4 PICASSO 1.6 HDI 110cv Seduction	24.700	5,1	112	
D C4 PICASSO 1.6 HDI 110cv Exclusive	29.690	5,1	112	
D C4 PICASSO 1.6 HDI CMP Exclusive S&S	28.610	5,1	112	
D C4 PICASSO 1.6 HDI CMP Millennium	27.120	5,1	112	
D C4 PICASSO 1.6 HDI Millennium	26.090	5,2	112	
D C4 PICASSO 1.6 HDI Tonic	23.310	5,1	112	
D C4 PICASSO 2.0 HDI 150cv Exclusive	29.620	5,4	150	
D C4 PICASSO 2.0 HDI 150cv Exclusive	30.700	5,4	150	
D C4 PICASSO 2.0 HDI 150cv Millennium	28.130	5,4	150	
D C4 PICASSO 2.0 HDI 160cv CAS Exclusive	32.350	6,7	163	
G C4 PICASSO 1.6 THP CMP Exclusive	27.870	6,9	156	
G C4 PICASSO 1.6 THP CMP Exclusive	28.950	6,9	156	
G C4 PICASSO 1.6 VTI 120cv Millennium	24.050	7	120	
G C4 PICASSO 1.6 VTI 120cv Seduction	22.660	6,9	120	
G C4 PICASSO 1.6 VTI 120cv Tonic	21.070	6,9	120	
D GRAND C4 PICASSO 1.6 e-HDI 110cv CMP S&S Seduction	26.930	4,6	112	
D GRAND C4 PICASSO 1.6 e-HDI 110cv CMP STT Tonic 7p.	30.300	5	112	
D GRAND C4 PICASSO 1.6 HDI 110cv CMP Millennium S&S	28.810	5	112	
D GRAND C4 PICASSO 1.6 HDI 110cv Exclusive	29.270	5,3	112	
D GRAND C4 PICASSO 1.6 HDI 110cv First Sp.	24.900	5,3	112	
D GRAND C4 PICASSO 1.6 HDI 110cv Millennium	27.780	5,3	112	
D GRAND C4 PICASSO 1.6 HDI 110cv Seduction	26.390	5,2	112	
D GRAND C4 PICASSO 2.0 HDI 150cv Exclusive	31.310	5,4	150	
D GRAND C4 PICASSO 2.0 HDI 150cv Millennium	29.820	5,4	150	
D DUSTER Laureate dCi 110 (4x4)	18.050	5,1	109	
D DUSTER Laureate dCi 90	15.450	4,7	90	
G DUSTER Ambiance 1.6 105	12.650	7,1	105	
G DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4)	14.650	8	105	
G DUSTER Ambiance TCE 125	13.750	6,2	125	
G DUSTER Base 1.6 105	10.900	7,1	105	
G DUSTER Base 1.6 105 (4x4)	12.900	8	105	
G DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4)	15.850	8	105	
G DUSTER Laureate TCE 125	14.950	6,2	125	
L DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP	13.150	9,1	105	
G 458 Spider	256.541	13,3	570	
G 458 Italia	230.985	13,3	570	
G CALIFORNIA 2 plazas	209.778	11,5	490	
G CALIFORNIA 2+2 plazas	209.778	11,5	490	
G 458 Speciale	269.022	13,3	605	
G F12 Berlinetta	309.860	16,3	741	
G FF-	298.204	16,3	660	
D 500 L3 1.6v Multijet 95 S&S Cult	19.150	3,7	95	
D 500 L3 1.6v Multijet 95 S&S Lounge	17.350	3,7	95	
D 500 GQ L3 1.6v Multijet 95cv Start&Stop	19.150	3,7	95	
D 500 S1.3 1.6v Multijet 95cv Start&Stop	17.350	3,7	95	
G 500 0.9 Turbo TwinAir 105cv Cult	18.100	4,2	105	
G 500 0.9 Turbo TwinAir 105cv Lounge	16.300	4,2	105	
G 500 L2 8v 69 CV Color Therapy	13.250	5,1	69	
G 500 L2 8v 69 CV Lounge	16.100	5,1	69	
G 500 L2 8v 69 CV Pop	14.300	5,1	69	
G 500 GQ 1.2 8v 69cv	12.250	5,1	69	
G 500 GQ 1.2 8v 69cv	18.100	4,2	105	
G 500 0.9 Turbo TwinAir 105cv	16.300	4,2	105	
G 500 S1.2 8v 69cv	14.300	5,1	69	
L 500 L2 8v 69 CV Lounge GLP	15.950	6,6	69	
D 500 Cabrio L3 1.6v Multijet 95 S&S Cult	21.950	3,7	95	
D 500 Cabrio L3 1.6v Multijet 95 S&S Lounge	20.150	3,7	95	
D 500 Cabrio GQ L3 1.6v Multijet 95 Start&Stop	21.950	3,7	95	
D 500 Cabrio S1.3 1.6v Multijet 95 CV Start&Stop	20.150	3,7	95	
G 500 Cabrio 0.9 Turbo TwinAir 105cv Lounge	19.100	4,2	105	
G 500 Cabrio 0.9 Turbo TwinAir 85cv Cult	20.900	4,2	105	
G 500 Cabrio L2 8v 69 CV Color Therapy	16.050	5,1	69	
G 500 Cabrio L2 8v 69 CV Lounge	18.900	5,1	69	
G 500 Cabrio L2 8v 69 CV Lounge	17.100	5,1	69	
G 500 Cabrio L2 8v 69 CV Pop	15.050	5,1	69	
G 500 Cabrio GQ 0.9 Turbo TwinAir 105cv	20.900	4,2	105	
G 500 Cabrio GQ 1.2 8v 69cv	18.900	5,1	69	
G 500 Cabrio L2 8v 69 CV Lounge	17.100	5,1	69	
G 500 Cabrio L2 8v 69 CV Lounge	15.050	5,1	69	
G 500 Cabrio GQ 0.9 Turbo TwinAir 105cv	20.900	4,2	105	
G 500 Cabrio GQ 1.2 8v 69cv	18.900	5,1	69	
G 500 Cabrio S1.2 8v 69cv	17.100	5,1	69	
D PANDA L2 Lounge 75cv Diésel E5+I	14.550	3,9	75	
G PANDA L2 Lounge 85cv TwinAir EU6	13.750	4,2	85	
G PANDA L2 Lounge 69cv EU6	12.200	5,2	69	
G PANDA L2 Pop 69cv EU6	10.450	5,2	69	
G PANDA L2 Young 69cv EU6	11.650	5,2	69	
L PANDA 0.9 Lounge 80cv TwinAir Gasolina/Metano	16.100	8,0		
L PANDA L2 Lounge 69cv Gasolina/GLP EU6	13.950	6,6	69	
D PANDA L3 75cv Diésel 4x4 ES+	17.850	4,7	75	
D PANDA L3 Trekking 75cv Diésel ES+	15.750	4,2	75	
G PANDA 0.9 85cv TwinAir 4x4 EU6	17.050	4,9	85	
G PANDA 0.9 Trekking 85cv TwinAir EU6	14.950	4,6	85	
D PLUNTO L3 Easy 75 CV Multijet ES+	16.550	4,2	75	
D PLUNTO L3 Pop 75 CV Multijet ES+	15.750	4,2	75	
D PLUNTO L3 Young 75 CV Multijet ES+	15.950	4,2	75	
G PLUNTO L2 8v Easy 67 CV Gasolina	13.750	5,2	69	
G PLUNTO L2 8v Easy 67 CV Gasolina	14.350	5,2	69	
G PLUNTO L2 8v Pop 67 CV Gasolina	13.550	5,2	69	
G PLUNTO L2 8v Young 67 CV Gasolina	13.150	5,2	69	
G PLUNTO L4 8v Easy 77 CV Gasolina	14.950	5,7	77	
G PLUNTO L4 8v Pop 77 CV Gasolina S&S EU6	14.150	5,7	77	
L PLUNTO L4 Easy 70 CV Nat. Power Gasolina/Metano	17.200	7,0		
L PLUNTO L4 8v Easy 77 CV Gasolina/GLP	16.850	7	77	
G SEDICI 1.6 16v Dynamic 120cv Gasolina 4x2	16.900	6,2	120	
D FIESTA 1.6 16v Easy 105 CV Diésel Multijet	18.390	4,4	105	
D BRAVO 1.6 16v Easy 105 CV Diésel Multijet ES+	18.690	4,3	105	
D BRAVO 1.6 16v Easy 120 CV Diésel Multijet ES+	19.390	4,5	120	
D BRAVO 1.6 16v Easy 120 CV Diésel Multijet ES+	17.990	4,3	105	
G BRAVO 1.4 16v Easy 90 CV Gasolina Fire	15.990	6,3	90	
G BRAVO 1.4 16v Pop 90 CV Gasolina Fire	15.290	6,3	90	
L BRAVO 1.4 16v Easy 90 CV Gasolina/GLP	17.890	8,3	90	
D 500L L3 1.6v Multijet II 85CV S&S Auto Lounge	20.900	4	85	
D 500L L3 1.6v Multijet II 85CV S&S Auto Lounge	20.950	4	85	
D 500L L3 1.6v Multijet II 85CV S&S Lounge	19.900	4,2	85	
D 500L L3 1.6v Multijet II 85CV Start&Stop	18.400	4,2	85	
D 500L L3 1.6v Multijet II 85CV Start&Stop	19.400	4	85	
D 500L L3 1.6v Multijet II 105CV S&S Lounge	21.400	4,5	105	
D 500L L3 1.6v Multijet II 105CV S&S Lounge	21.450	4,5	105	
D 500L L3 1.6v Multijet II 105CV Start&Stop	19.900	4,5	105	
D 500L L3 1.6v Multijet II 120CV S&S Lounge	22.200	4	120	
D 500L L3 1.6v Multijet II 120CV S&S Lounge	22.250	4	120	
D 500L L3 1.6v Multijet II 120CV Start&Stop	20.700	4	120	
D 500L Pop Star L3 1.6v Multijet II 85CV S&S	18.450	4,2	85	
D 500L Pop Star L3 1.6v Multijet II 105CV S&S	19.950	4,5	105	
D 500L Pop Star L3 1.6v Multijet II 120CV S&S	21.450	4,5	120	
D 500L Pop Star L3 1.6v Multijet II 120CV S&S	21.500	4,5	120	
D 500L Pop Star L3 1.6v Multijet II 120CV S&S	21.500	4,5	120	
D 500L Pop Star L3 1.6v Multijet II 120CV S&S	21.500	4,5	120	
D 500L Pop Star L3 1.6v Multijet II 120CV S&S	21.500	4,5	120	
D 500L Pop Star L3 1.6v Multijet II 120CV S				

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)
G	QUATTROPORTE 3.0 V6 S Automático	120.342	10,4	410
G	QUATTROPORTE 3.0 V6 S4 Automático	125.094	10,5	410
G	QUATTROPORTE 3.8 V8 GTS Automático	169.212	11,8	530
G	GRANTCABRIO 4.7 V8 Automático	153.691	14,5	450
G	GRANTCABRIO 4.7 V8 Sport Automático	161.836	14,5	460
G	GRANTURISMO 4.2 V8 Automático	130.320	14,3	405
G	GRANTURISMO 4.7 V8 Sport	149.529	15,5	460
G	GRANTURISMO 4.7 V8 Sport Automático	143.252	14,3	460
G	GRANTCABRIO 4.7 V8 MC Automático	174.642	14,5	460
G	GRANTURISMO 4.7 V8 MC Stradale	176.000	14,4	460
Mazda Importador: Mazda Automóviles España S.A./C/ Arzobispo de Oviedo, 20. 28010 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 902 345 456. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 80 puntos de asistencia en carretera. Web: www.mazda-es.com				
G	MAZDA2 Pulse 1.3 75cv	13.300	5	75
G	MAZDA2 Sakura 1.3 75cv	15.520	5	75
G	MAZDA2 Sportive 1.5 102cv	15.400	5,7	102
G	MAZDA2 Style 1.3 75cv	13.600	5	75
G	MAZDA2 Style+ 1.3 75cv	14.100	5	75
G	MAZDA2 Style+ 1.5 102cv Auto	15.800	6,3	102
D	MAZDA3 2.2 DE 150v AT Luxury	28.400	4,8	150
D	MAZDA3 2.2 DE 150v AT Luxury Safety	30.400	4,8	150
D	MAZDA3 2.2 DE 150v AT Style	25.900	4,8	150
D	MAZDA3 2.2 DE 150v AT Style Comfort	26.300	4,8	150
D	MAZDA3 2.2 DE 150v MT Luxury	26.600	4,1	150
D	MAZDA3 2.2 DE 150v MT Luxury Safety	28.600	4,1	150
D	MAZDA3 2.2 DE 150v MT Luxury Safety+Premium	30.100	4,1	150
D	MAZDA3 2.2 DE 150v MT Luxury Safety+Premium B	30.250	4,1	150
D	MAZDA3 2.2 DE 150v MT Style	24.100	4,1	150
D	MAZDA3 2.2 DE 150v MT Style Comfort	24.500	4,1	150
G	MAZDA3 1.5 GE 100 MT Pulse	17.750	5,1	100
G	MAZDA3 1.5 GE 100 MT Style	19.800	5,1	100
G	MAZDA3 1.5 GE 100 MT Style Comfort	20.200	5,1	100
G	MAZDA3 2.0 GE 120 AT Luxury	24.900	5,6	120
G	MAZDA3 2.0 GE 120 AT Luxury Safety	26.900	5,6	120
G	MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style	22.400	5,6	120
G	MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style Comfort	22.800	5,6	120
G	MAZDA3 2.0 GE 120 MT Luxury	23.100	5,1	120
G	MAZDA3 2.0 GE 120 MT Luxury Safety	25.100	5,1	120
G	MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	20.600	5,1	120
G	MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style Comfort	21.000	5,1	120
G	MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style Visual	22.100	5,1	120
G	MAZDA3 2.0 GE 165 MT Luxury	24.600	5,8	165
G	MAZDA3 2.0 GE 165 MT Luxury Safety	26.600	5,8	165
G	MAZDA3 2.0 GE 165 MT Luxury Safety+Premium	28.100	5,8	165
G	MAZDA3 2.0 GE 165 MT Luxury Safety+Premium B	28.250	5,8	165
G	MAZDA3 2.0 GE 165 MT Style	22.100	5,8	165
G	MAZDA3 2.0 GE 165 MT Style Comfort	22.500	5,8	165
G	MAZDA3 2.0 GE 165 MT Style Visual	23.600	5,8	165
G	MAZDA3 2.0 GE 120 AT Luxury Safety SDN	27.400	5,6	120
G	MAZDA3 2.0 GE 120 AT Luxury SDN	25.400	5,6	120
G	MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style SDN	23.900	5,6	120
G	MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style SDN	23.900	5,6	120
G	MAZDA3 2.0 GE 120 MT Luxury Safety SDN	25.600	5,1	120
G	MAZDA3 2.0 GE 120 MT Luxury SDN	23.600	5,1	120
G	MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style SDN	21.100	5,1	120
D	MAZDA3 2.2 DE 150v MT Luxury Safety SDN	29.100	3,9	150
D	MAZDA3 2.2 DE 150v MT Luxury SDN	27.000	3,9	150
D	MAZDA3 2.2 DE 150v MT Style Comfort SDN	25.000	3,9	150
D	MAZDA3 2.2 DE 150v MT Style SDN	24.600	3,9	150
G	MAZDA3 1.5 GE 100 MT Style SDN	20.300	5,1	100
D	MAZDA6 2.2 DE 150v AT Luxury + Pack Prem. WGN	36.520	4,9	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150v AT Luxury + Pack Travel WGN	36.010	4,9	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150v AT Luxury + Prem. + Tr. WGN	37.550	4,9	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150v AT Luxury WGN	34.980	4,9	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150v AT Style + Pack Comfort WGN	32.360	4,9	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150v AT Style + Pack Safety WGN	33.490	4,9	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150v AT Style WGN	31.430	4,9	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150v Luxury + Pack Premium WGN	34.520	4,4	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150v Luxury WGN	32.980	4,4	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150v Style + Pack Comfort WGN	30.360	4,4	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150v Style + Pack Safety WGN	31.490	4,4	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150v Style WGN	29.430	4,4	150
D	MAZDA6 2.2 DE 175cv AT Luxury + Pack Travel WGN	37.630	4,9	175
D	MAZDA6 2.2 DE 175cv AT Luxury + Prem. + Tr. WGN	39.170	4,9	175
G	MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Comfort WGN	28.710	5,6	145
G	MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	29.240	5,6	145
G	MAZDA6 2.0 GE 145cv Style WGN	27.180	5,6	145
G	MAZDA6 2.5 GE 192cv AT Luxury + Prem. + Tr. WGN	36.000	6,4	192
D	MAZDA6 2.2 DE 150v AT Luxury	34.980	4,8	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150v AT Luxury + Pack Premium	36.520	4,8	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150v AT Luxury + Pack Travel	36.010	4,8	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150v AT Luxury + Prem. + Travel	37.550	4,8	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150v AT Style	31.430	4,8	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150v AT Style + Pack Comfort	32.360	4,8	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150v AT Style + Pack Safety	33.490	4,8	150
G	CLA 250 Aut.	43.150	5,5	211
G	CLA 250 Aut. AMG Line	45.468	5,5	211
G	CLA 250 Aut. Urban	43.813	5,5	211
G	CLA 250 Sport Aut.	49.850	6,6	211
G	CLA 250 Sport Aut.	47.400	5,8	211
G	CLA 45 AMG 4M Aut.	62.575	6,9	360
G	CLA 45 AMG 4M Aut. Edition 1	71.120	6,9	360
D	C180 CDI	32.625	4,9	120
D	C180 CDI Avantgarde	35.110	4,9	120
D	C180 CDI Elegance	35.110	4,9	120
D	C180 CDI Sport	39.675	4,9	120
D	C200 CDI	34.200	4,9	136
D	C200 CDI Avantgarde	36.685	4,9	136
D	C200 CDI Elegance	36.685	4,9	136
D	C200 CDI Sport	41.250	4,9	136
D	C220 CDI	36.900	5	170
D	C220 CDI 4MATIC	44.275	5,1	170
D	C220 CDI 4MATIC Avantgarde	46.584	5,1	170
D	C220 CDI 4MATIC Sport	51.149	5,1	170
D	C220 CDI Avantgarde	39.122	5	170
D	C220 CDI Elegance	39.122	5	170
D	C220 CDI Sport	43.514	5	170
D	C250 CDI	41.550	4,8	204
D	C250 CDI 4MATIC	46.550	5,4	204
D	C250 CDI 4MATIC Avantgarde	48.859	5,4	204
D	C250 CDI 4MATIC Elegance	48.859	5,4	204
D	C250 CDI 4MATIC Sport	53.423	5,4	204
D	C300 AMG	43.859	4,8	204
D	C250 CDI Sport	43.859	4,8	204
D	C300 CDI 4MATIC Avantgarde	54.400	7	231
D	C300 CDI 4MATIC Elegance	54.400	7	231
D	C300 CDI 4MATIC Sport	59.146	7	231
D	C350 CDI Avantgarde	49.625	5,9	265
D	C350 CDI Elegance	49.625	5,9	265
D	CX-5 2.2 150cv DE 2WD AT Style	25.770	5,3	150
D	CX-5 2.2 150cv DE 2WD Style	27.220	4,6	150
D	CX-5 2.2 150cv DE 4WD AT Luxury	36.550	5,9	156
D	CX-5 2.2 150cv DE 4WD Luxury	34.500	5,2	150
D	CX-5 2.2 150cv DE 4WD Style	30.800	5,2	150
D	CX-5 2.2 175cv DE 4WD AT Luxury	37.170	5,5	175
G	CX-5 2.0 160cv GE 4WD Luxury	34.300	6,6	160
G	CX-5 2.0 165cv GE 2WD Style	25.470	6	165
G	C200 Avantgarde	42.776	6,8	184
G	C200 Elegance	42.776	6,8	184
G	C200 Sport	40.375	6,8	184
G	C250 Avantgarde	47.522	6,8	184
G	C250 Elegance	46.309	6,9	204
G	C250 Sport	46.309	6,9	204
G	C250 Elegance	46.309	6,9	204
G	C250 Sport Estate	50.673	6,9	204
G	C350 Avantgarde	53.950	7,1	306
G	C350 Elegance	53.950	7,1	306
G	C350 Sport	58.696	7,1	306
D	C220 CDI Coupé	38.400	4,7	170
D	C220 CDI Sport Coupé	45.438	4,7	170
D	C250 CDI Coupé	44.350	4,9	204
D	C250 CDI Sport (P84) Coupé	52.350	5,3	204
D	C250 CDI Sport (P84) Sport Coupé	58.846	5,3	204
D	C250 CDI Sport Coupé	49.101	4,9	204
G	C180 Coupé	37.800	5,9	156
G	C180 Sport Coupé	43.330	5,9	156
G	C200 Coupé	40.925	6,8	184
G	C200 Sport Coupé	47.492	6,8	184
G	C250 Coupé	45.475	7	204
G	C250 Sport (P84) Coupé	52.550	7	204
G	C250 Sport (P84) Sport Coupé	56.185	7	204
G	C250 Sport Coupé	50.276	7	204
G	C350 Coupé	52.750	7	306
G	C350 Sport Coupé	57.001	7	306
G	C63 AMG Coupé	83.450	12	457
G	C63 AMG Edition 507 Coupé	98.009	12	507
G	C63 AMG Sport Coupé	87.224	12	457
G	C63 AMG Sport Coupé	97.584	12	507
G	C63 AMG Estate	83.025	12,2	457
G	C63 AMG Sport Estate	87.138	12,2	457
G	C63 AMG	81.150	12	457
G	C63 AMG Edition 507	95.709	12	507
G	C63 AMG Sport	85.263	12	457
D	E 200 CDI	42.500	4,8	136
D	E 200 CDI Avantgarde	45.156	4,8	136
D	E 200 CDI Avantgarde Plus	49.053	5	136
D	E 200 CDI Elegance	44.762	4,8	136
D	E 220 BlueTEC BE Edition Avantgarde	49.956	4,6	170
D	E 220 BlueTEC BE Edition Avantgarde Plus	50.793	4,5	170
D	E 220 BlueTEC BE Edition Elegance	49.577	4,6	170
D	E 220 CDI	47.400	4,6	170
D	E 220 CDI Avantgarde	48.006	4,7	170
D	E 220 CDI Avantgarde Plus	51.903	4,8	170
D	E 220 CDI BE Edition Avantgarde	46.193	4,7	170
D	E 220 CDI BE Edition Avantgarde Plus	49.942	4,6	170
D	E 220 CDI BE Edition Elegance	45.814	4,7	170
D	E 220 CDI BlueEFFICIENCY Edition	43.637	4,5	170
D	E 220 CDI Elegance	47.612	4,7	170
D	E 250 CDI	51.580	4,8	204
D	E 250 CDI 4MATIC	57.600	5,4	204
D	E 250 CDI 4MATIC Avantgarde	60.256	5,4	204
D	E 250 CDI 4MATIC Avantgarde Plus	61.126	5,4	204
D	E 250 CDI 4MATIC Elegance	59.862	5,4	204
D	E 250 CDI Avantgarde Plus	59.103	4,9	204
D	E 300 BlueTEC	53.812	4,8	204
D	E 300 BlueTEC Sportive	56.650	5,2	231
D	E 300 BlueTEC Avantgarde	59.306	5,5	231
D	E 300 BlueTEC Avantgarde Plus	60.790	5,6	231
D	E 300 BlueTEC Elegance	59.125	5,5	231
D	E 350 BlueTEC	59.550	5,5	252
D	E 350 BlueTEC 4MATIC	62.200	6,4	252
D	E 350 BlueTEC 4MATIC Avantgarde	64.856	6,4	252
D	E 350 BlueTEC 4MATIC Avantgarde Plus	65.726	6,4	252
D	E 350 BlueTEC 4MATIC Elegance	64.462	6,4	252
D	E 350 BlueTEC Avantgarde	62.206	5,5	252
D	E 350 BlueTEC Avantgarde Plus	63.076	5,5	252
D	E 350 BlueTEC Elegance	61.812	5,5	252
E	300 BlueTEC HYBRID	54.775	4,1	231
E	300 BlueTEC HYBRID Avantgarde	57.331	4,1	231
E	300 BlueTEC HYBRID Avantgarde Plus	58.168	4,1	231
E	300 BlueTEC HYBRID Elegance	56.952	4,1	231
D	CLS 250 CDI	6		

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
Porsche Importador/Importador: Porsche España, S.A. Avda. de Burgos, 87 28009 Madrid. Teléfono: 902 500 991. *Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de postventa: 42 puntos de asistencia en toda España. Web: www.porsche.com/spain	D MEGANE Business dCi 110 eco2	21.750	4,4	110
G BOXSTER 2.7	55.892	7,7	265	
G BOXSTER 3.4 S	71.265	8	315	
G CAYMAN 2.7	57.461	7,9	275	
G CAYMAN 3.4 S	74.388	8,2	325	
G BOXSTER GTS	81.039	8,2	330	
G CAYMAN GTS	85.383	8,2	340	
G 911 3.4 Carrera Cabrio	118.914	8,4	350	
G 911 3.8 Carrera S Cabrio	135.747	8,9	400	
G 911 Carrera 4 Cabrio	127.059	8,4	350	
G 911 Carrera 4S Cabrio	143.892	8,9	400	
G 911 3.4 Carrera Coupé	104.388	8,2	350	
G 911 3.8 Carrera S Coupé	121.221	8,7	400	
G 911 Carrera 4 Coupé	112.533	8,2	350	
G 911 Carrera 4S Coupé	129.366	8,7	400	
G 911 Targa 4	125.973	8,7	350	
G 911 Targa 4S	142.806	9,2	400	
G 911 Turbo Cabrio	204.165	9,9	520	
G 911 Turbo S Cabrio	240.546	9,9	560	
G 911 Turbo Coupé	189.639	9,7	520	
G 911 Turbo S Coupé	226.200	9,7	560	
G 911 3.8 Carrera S edición 50 aniversario	139.412	8,7	400	
G 911 3.8 GT3	157.874	12,4	476	
E 918 Spyder	787.069	3,1	850	
E 918 Spyder Weissach package	859.669	3,1	850	
D PANAMERA 3.0 Diesel 300cv	95.621	6,1	300	
E PANAMERA S e-Hybrid	107.729	3,1	416	
G PANAMERA 3.0 4S	124.255	8,9	420	
G PANAMERA 3.0 S	118.147	8,7	420	
G PANAMERA 3.6 V6	93.998	8,4	310	
G PANAMERA 3.6 V6 4	102.943	8,7	310	
G PANAMERA 4.8 GT5	104.681	10,7	440	
G PANAMERA 4.8 Turbo	168.510	10,2	520	
G PANAMERA 4.8 Turbo S	207.334	10,2	570	
G PANAMERA 3.0 4S Executive	153.306	9	420	
G PANAMERA 4.8 Turbo Executive	188.329	10,3	520	
G PANAMERA 4.8 Turbo S Executive	226.747	10,3	570	
D MACAN S Diesel	65.664	6,1	258	
D MACAN S Diesel neumáticos todo tiempo	63.153	6,1	258	
G MACAN S	68.175	6,7	340	
G MACAN Turbo	93.103	8,9	400	
D CAYENNE Diesel	75.144	7,2	262	
D CAYENNE S Diesel	96.072	8,3	385	
E CAYENNE S e-Hybrid	85.179	8,2	416	
G CAYENNE S	93.900	9,5	420	
G CAYENNE Turbo	148.879	11,5	520	
Renault Fabricante/Importador: Renault España Comercial Avda. de Burgos, 89 28009 Madrid. Teléfono: 900 100 000. *Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de postventa: 130 puntos en España. Web: www.renault.es	D TWINGO Emotion 2013 dCi 75	13.390	3,3	75
G TWINGO Emotion 2013 1.2 16v 75	11.390	5,1	75	
G TWINGO Night and Day 1.2 16v 75	11.440	4,7	75	
D CLO Collection dCi 75 eco2	14.620	4	75	
D CLO Collection 1.2 16v 75 ESb+	13.420	5,6	75	
D CLO Authentique dCi 75 eco2	14.700	3,6	75	
D CLO Business dCi 75 eco2	15.690	3,6	75	
D CLO Business Energy dCi 90 S&S eco2	16.990	3,6	90	
D CLO Dynamique dCi 90 EDC eco2	19.500	3,7	90	
D CLO Dynamique Energy dCi 90 S&S eco2	18.000	3,6	90	
D CLO Expression dCi 75 eco2	16.350	3,6	75	
D CLO Expression dCi 90 EDC eco2	18.800	3,7	90	
D CLO Expression Energy dCi 90 S&S eco2	17.250	3,6	90	
D CLO Technofeel dCi 90 eco2	17.750	3,6	90	
D CLO Authentique 1.2 16v 75	13.050	5,5	75	
D CLO Business 1.2 16v 75	14.400	5,5	75	
D CLO Dynamique Energy Tce 90 S&S eco2	16.050	4,5	90	
D CLO Expression 1.2 16v 75	14.700	5,5	75	
D CLO Expression Energy Tce 90 S&S eco2	15.600	4,5	90	
D CLO GT Tce 120 EDC	19.600	5,2	120	
D CLO Technofeel Tce 90 eco2	16.100	4,9	90	
L CLO Business 1.2 16v 75 GLP	14.940	7,2	72	
D CLO Monaco GP RS 200 EDC	29.750	6,3	200	
D CLO Renault Sport 200 EDC	25.400	6,3	200	
D CLO Sport Tou. Dynam. Energy dCi 90 EDC eco2	19.950	3,7	90	
D CLO Sport Tou. Dynam. Energy dCi 90 S&S eco2	18.550	3,6	90	
D CLO Sport Tou. Exp. dCi 90 EDC eco2	19.400	3,6	90	
D CLO Sport Tou. 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 Tou. Dynam. Energy Tce 90 S&S eco2	16.900	4,5	90	
G CLO Sport Tou. Exp. Energy Tce 90 S&S eco2	16.200	4,5	90	
G CLO Sport Tourer Authentique 1.2 16v 75	13.750	5,5	75	
G CLO Sport Tourer Expression 1.2 16v 75	15.300	5,5	75	
E ZOE Inters	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 Inters dCi 90 EDC eco2	19.930	3,9	90	
D CAPTUR Inters Energy dCi 90 S&S eco2	18.530	3,7	90	
D CAPTUR Life Energy dCi 90 S&S eco2	21.030	3,9	90	
D CAPTUR Zen dCi 90 EDC eco2	17.030	3,9	90	
D CAPTUR Zen Energy dCi 90 S&S eco2	19.630	3,7	90	
D CAPTUR Inters Energy Tce 90 S&S eco2	16.880	4,9	90	
D CAPTUR Inters Tce 120 EDC	18.980	5,4	120	
D CAPTUR Life Energy Tce 90 S&S eco2	15.380	4,9	90	
D CAPTUR Zen Energy Tce 90 S&S eco2	17.980	4,9	90	
D CAPTUR Zen Tce 120 EDC	20.080	5,4	120	
D MEGANE Coupé RS 2.0 16v 265 S&S	31.500	7,5	265	
D MEGANE Base EDC dCi 110 eco2	25.300	4,2	110	
D MEGANE Base Energy dCi 110 S&S eco2	24.300	3,5	110	
D MEGANE Base Energy dCi 130 S&S eco2	25.100	4	130	
D MEGANE Business dCi 110 eco2	21.750	4,4	110	
D MEGANE Business dCi 95 eco2	22.500	4,1	95	
D MEGANE Business Energy dCi 110 S&S eco2	22.350	3,5	110	
D MEGANE GT Style dCi 110 eco2	22.900	4,4	110	
D MEGANE GT Style dCi 95 eco2	21.200	4,1	95	
D MEGANE GT Style Energy dCi 110 eco2	24.100	4,2	110	
D MEGANE GT Style EDC dCi 110 S&S eco2	23.100	3,5	110	
D MEGANE Life dCi 95 eco2	19.650	4,1	95	
D MEGANE Limited dCi 110 eco2	21.750	4,4	110	
D MEGANE Limited dCi 95 eco2	23.350	4,2	110	
D MEGANE Limited dCi 95 eco2 EDC	20.450	4,1	95	
D MEGANE Limited Energy dCi 110 S&S eco2	22.350	3,5	110	
G MEGANE Base EDC Tce 130	24.300	5,6	130	
G MEGANE Base Energy Tce 130 S&S	22.800	5,4	130	
G MEGANE GT Style Energy Tce 115 S&S eco2	23.500	5,3	115	
G MEGANE Life Energy Tce 115 S&S	18.350	5,3	115	
G MEGANE Limited Energy Tce 115 S&S eco2	19.450	5,3	115	
D MEGANE Coupé Base EDC dCi 110	25.950	4,2	110	
D MEGANE Coupé Base Energy dCi 110 S&S	24.950	3,5	110	
D MEGANE Coupé Base Energy dCi 130 S&S	25.750	4	130	
D MEGANE Coupé GT Style dCi 110	23.150	4,4	110	
D MEGANE Coupé Base Energy dCi 130 S&S	25.750	4	130	
D MEGANE Coupé GT Style dCi 95	21.850	4,1	95	
D MEGANE Coupé GT Style EDC dCi 110	24.750	4,2	110	
D MEGANE Coupé GT Style Energy dCi 110 S&S	23.750	3,5	110	
D MEGANE Coupé Intens dCi 95	21.150	4,1	95	
D MEGANE Coupé Limited dCi 110 eco2	22.400	4,4	110	
D MEGANE Coupé Limited dCi 110 eco2 EDC	24.000	4,2	110	
D MEGANE Coupé Limited dCi 95 eco2	21.100	4,1	95	
D MEGANE Coupé Limited Energy dCi 110 S&S eco2	23.000	3,5	110	
G MEGANE Coupé Base EDC Tce 130	24.950	5,6	130	
G MEGANE Coupé Base Energy Tce 130 S&S	23.450	5,4	130	
G MEGANE Coupé GT Style Energy Tce 115 S&S	20.850	5,3	115	
G MEGANE Coupé Intens Energy Tce 115 S&S	20.100	5,3	115	
D MEGANE Coupé-Cabrio Dynamique En. dCi 110 S&S	31.400	4,5	110	
G SCENIC XMOD Base Edition Energy Tce 130 S&S	24.500	4,4	130	
D MEGANE Coupé-Cabrio GT-Line dCi 110 EDC	33.800	4,8	110	
D MEGANE Coupé-Cabrio GT-Line Energy dCi 130 S&S	39.900	4,4	130	
G MEGANE Coupé-Cabrio Dynamique En. dCi 110 S&S	30.100	6,4	132	
G SCENIC XMOD Base Edition Energy Tce 130 S&S	25.750	6,4	130	
G SCENIC XMOD Selection Energy Tce 115	22.150	6,1	115	
D GRAND SCENIC Base Edition dCi 110 EDC 7p	28.950	4,7	110	
D GRAND SCENIC Base Edition Energy dCi 110 eco2 7p	27.650	4,1	110	
G SCENIC XMOD Base Edition Energy Tce 130 eco2 7p	25.750	6,4	130	
G SCENIC XMOD Selection Energy Tce 115 130 eco2 7p	22.150	6,1	115	
D GRAND SCENIC Limited Energy dCi 110 EDC 7p	27.500	4,7	110	
D GRAND SCENIC Limited Energy dCi 110 eco2 7p	25.350	4,1	110	
D GRAND SCENIC Limited Energy dCi 130 eco2 7p	25.850	4,1	110	
D GRAND SCENIC Limited Energy dCi 130 eco2 7p	28.950	4,4	130	
D GRAND SCENIC Limited Energy dCi 130 eco2 5p	27.150	4,7	110	
D GRAND SCENIC Limited Energy dCi 130 eco2 7p	27.150	4,4	130	
D GRAND SCENIC Limited Energy dCi 130 eco2 5p	25.850	4,1	110	
D GRAND SCENIC Limited Energy dCi 130 eco2 7p	27.150	4,4	130	
D GRAND SCENIC Limited Energy dCi 130 eco2 5p	25.850	4,1	110	
D GRAND SCENIC Selection Energy dCi 110 eco2 5p	25.050	4,1	110	
D MEGANE Sport Tourer Business dCi 110	23.150	4,4	110	
D MEGANE Sport Tourer Business dCi 95	21.850	4,1	95	
D MEGANE Sport Tourer Business Energy dCi 110 S&S	23.750	3,5	110	
D MEGANE Sport Tourer GT Style dCi 110	23.900	4,4	110	
D MEGANE Sport Tourer GT Style dCi 95	22.600	4,1	95	
D MEGANE Sport Tourer GT Style EDC dCi 110	25.500	4,1	110	
D MEGANE Sport Tourer GT Style Energy dCi 110 S&S	24.500	3,5	110	
D MEGANE Sport Tourer Life dCi 95	21.050	4,1	95	
D MEGANE Sport Tourer Limited dCi 110 eco2	23.150	4,4	110	
D MEGANE Sport Tourer Limited dCi 110 EDC eco2	24.750	4,1	110	
D MEGANE Sport Tourer Limited dCi 95 eco2	21.850	4,1	95	
D MEGANE Sport Tourer Limited Energy dCi 110 S&S	23.750	3,5	110	
G MEGANE Sport Tourer Base EDC Tce 130	25.700	5,6	130	
G MEGANE Sport Tourer Base Energy Tce 130 S&S	24.200	5,4	130	
G MEGANE Sport Tourer GT Style Energy Tce 115 S&S	21.600	5,3	115	
G MEGANE Sport Tourer Life Energy Tce 115 S&S	19.750	5,3	115	
G MEGANE Sport Tourer Limited Energy Tce 115 S&S	20.850	5,3	115	
D FLUENCE Expression dCi 110	23.300	4,6	110	
D FLUENCE Expression dCi 95	22.000	4,6	95	
D FLUENCE Limited dCi 110	24.000	4,6	110	
D FLUENCE Limited dCi 110 Auto EDC	25.300	4,4	110	
D FLUENCE Limited dCi 130	25.100	4,6	130	
D FLUENCE Expression 1.6 16v 110	21.000	6,8	110	
D FLUENCE Limited 1.6 16v 110	21.700	6,8	110	
E FLUENCE ZE Dynamique	27.000	95		
E FLUENCE ZE Expression	26.600	95		
E FLUENCE ZE Prime Time	27.070	95		
D LAGUNA Base Edition 2.0 Energy dCi 130 eco2	28.700	4,5	131	
D LAGUNA Base Edition 2.0 Energy dCi 150 eco2	29.500	4,5	150	
D LAGUNA Base Edition dCi 175 Auto	32.000	5,7	175	
D LAGUNA Dynamique R-Link 2.0 Energy dCi 130 eco2	28.200	4,5	130	
D LAGUNA Dynamique R-Link dCi 110 eco2	26.600	4,2	110	
D LAGUNA Dynamique R-Link dCi 110 EDC eco2	28.100	4,3	110	
D LAGUNA Emotion dCi 110 eco2	25.100	4,2	110	
D LAGUNA Emotion dCi 110 EDC eco2	26.600	4,2	110	
D LAGUNA GT 4Control 2.0 Energy dCi 150 eco2	31.800	4,5	150	
D LAGUNA Limited 2.0 Energy dCi 130 eco2	27.300	4,5	130	
D LAGUNA Limited dCi 110 eco2	25.700	4,2	110	
D LAGUNA Limited dCi 110 EDC eco2	27.200	4,3	110	
D LAGUNA Dynamique R-Link 2.0 16v 140	27.400	7,5	140	
G LAGUNA Limited 2.0 16v 140	27.400	7,5	140	
D LAGUNA G. Tour Base Ed. 2.0 Energy dCi 130 eco2	30.000	4,6	130	
D LAGUNA G. Tour Base Ed. 2.0 Energy dCi 150 eco2	30.800	4,6	150	
D LAGUNA G. Tour Base Edition dCi 175 Auto	33.300	5,7	175	
D LAGUNA G. Tour Dyn. R-Link 2.0 En. dCi 130 eco2	29.500	4,6	130	
D LAGUNA G. Tour Dynamique R-Link dCi 110 eco2	27.900	4,3	110	
D LAGUNA G. Tour Dynamique R-Link dCi 110 EDC eco2	29.400	4,3	110	
D LAGUNA G. Tour Emotion dCi 110 EDC eco2	27.900	4,3	110	
D LAGUNA G. Tour Emotion dCi 110 EDC eco2	27.900	4,3	110	
D LAGUNA G. Tour GT 4Control 2.0 En. dCi 150 eco2	33.100	4,6	150	
D LAGUNA G. Tour Limited 2.0 Energy dCi 130 eco2	28.600	4,6	130	
D LAGUNA G. Tour Limited dCi 110 eco2	27.000	4,3	110	
D LAGUNA G. Tour Limited dCi 110 EDC eco2	28.500	4,4	110	
D LAGUNA Coupé GT 4Control dCi 175 Auto	43.500	5,7	175	
D LAGUNA Coupé Limited 2.0 Energy dCi 150 eco2	32.700	4,5	150	
D LAGUNA Coupé Limited dCi 110 EDC eco				

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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G	FABIA Combi 1.2 TSI 85v Ambition	15.230	5,2	86
G	FABIA Combi 1.2 TSI 85v Ambition 2ª homolog.	14.890	5,2	86
G	FABIA Combi 1.2 TSI 85v Elegance	16.340	5,2	86
G	FABIA Combi 1.2 TSI 85v Elegance 2ª homolog.	16.050	5,2	86
D	ROOMSTER 1.2 TDI CR 75cv Ambition	16.640	4,5	75
D	ROOMSTER 1.2 TDI CR 75cv Greenline	17.790	4,2	75
D	ROOMSTER 1.6 TDI CR 105cv Elegance	18.810	4,7	105
D	ROOMSTER 1.6 TDI CR 90cv Ambition	17.140	4,7	90
D	ROOMSTER 1.6 TDI CR 90cv Elegance	18.260	4,7	90
G	ROOMSTER 1.2 TSI 105cv DSG Elegance	18.270	5,7	105
G	ROOMSTER 1.2 TSI 105cv Elegance	17.350	5,7	105
G	ROOMSTER 1.2 TSI 85cv Ambition	15.620	5,7	86
G	ROOMSTER 1.2 TSI 85cv Elegance	16.770	5,7	86
D	ROOMSTER 1.6 TDI CR 105cv Scout	20.320	4,7	105
D	ROOMSTER 1.2 TSI 105cv DSG Scout	20.010	5,7	105
D	ROOMSTER 1.2 TSI 105cv Scout	18.880	5,7	105
D	RAPID 1.6 TDI 90 Ambition Green Tec Spaceback	19.680	3,9	90
D	RAPID 1.6 TDI 90 Elegance Green Tec Spaceback	21.100	3,9	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 105 Active Green Tec Spaceback	19.310	3,9	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105 Ambition Green Tec Spaceback	20.390	3,9	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105 Elegance Green Tec Spaceback	21.810	3,9	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105v Active Spaceback	19.000	4,4	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105v Ambition	20.080	4,4	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105v Elegance Spaceback	21.550	4,4	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 90 Active Green Tec Spaceback	18.600	3,9	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90 Greenline Spaceback	18.930	3,6	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Active DSG Spaceback	19.950	4,5	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Active Spaceback	18.300	5,2	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Ambition DSG Spaceback	21.030	4,5	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Ambition Spaceback	19.380	5,2	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Elegance DSG Spaceback	22.500	4,5	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Elegance Spaceback	20.850	5,2	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 105v Active Green Tec Spaceback	18.740	5	105
G	RAPID 1.2 TSI 105v Elegance Green Tec Spaceback	20.210	5	105
G	RAPID 1.2 TSI 105v Active Green Tec Spaceback	17.660	5	105
G	RAPID 1.2 TSI 85v Active Spaceback	16.960	5,1	86
G	RAPID 1.2 TSI 85v Ambition Spaceback	18.040	5,1	86
G	RAPID 1.2 TSI 85v Elegance Spaceback	19.510	5,1	86
G	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Active Spaceback	20.110	5,8	122
G	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Ambition Spaceback	21.990	5,8	122
G	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Elegance Spaceback	22.660	5,8	122
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Active	19.460	4,4	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Active Green Tec	19.770	3,9	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Ambition	20.670	4,4	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Ambition Green Tec	20.980	3,9	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Elegance	22.240	4,4	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Elegance Green Tec	22.500	3,9	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active	18.760	4,4	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active DSG	20.410	4,5	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active Green Tec	19.060	3,9	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Ambition	19.970	4,4	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Ambition DSG	21.620	4,5	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Ambition Green Tec	20.790	3,9	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Elegance	21.540	4,4	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Elegance DSG	23.190	4,5	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Elegance Green Tec	21.790	3,9	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Greenline	19.130	3,8	90
G	RAPID 1.2 TSI 105cv Active	18.320	5	105
G	RAPID 1.2 TSI 105cv Green Tec Ambition	19.330	5	105
G	RAPID 1.2 TSI 105cv Green Tec Elegance	20.900	5	105
G	RAPID 1.2 TSI 85cv Active	17.420	5,1	86
G	RAPID 1.2 TSI 85cv Ambition	18.630	5,1	86
G	RAPID 1.2 TSI 85cv Elegance	20.200	5,1	86
G	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Active	20.570	5,8	122
G	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Ambition	21.780	5,8	122
G	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Elegance	23.350	5,8	122
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Active	21.690	3,8	105
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Active PRO (empresas)	21.990	3,8	105
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Ambition	23.240	3,8	105
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv DSG CR Ambition	24.860	3,9	105
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv DSG Elegance	25.810	3,9	105
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 110cv Ambition	24.990	3,8	110
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 110cv DSG CR Ambition	26.600	3,2	110
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv Active	25.140	4,1	150
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv DSG Ambition	26.760	4,5	150
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv DSG Elegance	27.710	4,5	150
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv DSG L&K	32.360	4,5	150
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv Elegance	26.090	4,1	150
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv L&K	30.740	4,1	150
G	OCTAVIA 1.2 TSI 105cv Active	19.560	4,9	105
G	OCTAVIA 1.2 TSI 105cv Ambition	21.110	4,9	105
G	OCTAVIA 1.2 TSI 105cv Ambition DSG	22.810	5	105
G	OCTAVIA 1.4 TSI 140cv Ambition	22.560	5,2	140
G	OCTAVIA 1.4 TSI 140cv DSG Ambition	24.260	5	140
G	OCTAVIA 1.4 TSI 140cv DSG Elegance	25.210	5	140
G	OCTAVIA 1.4 TSI 140cv Elegance	23.510	5,2	140
G	OCTAVIA 1.8 TSI 180cv DSG Elegance	27.830	5,7	180
G	OCTAVIA 1.8 TSI 180cv DSG L&K	32.480	5,7	180
G	OCTAVIA 1.8 TSI 180cv Elegance	30.780	6,1	180
L	OCTAVIA 1.4 TSI 110cv GNC Active	22.630	4	110
L	OCTAVIA 1.4 TSI 110cv GNC Ambition	24.181	4	110
L	OCTAVIA 1.4 TSI 110cv GNC Elegance	25.130	4	110
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Active PRO (empresas)	22.790	3,8	105
D	OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 105cv Active	22.490	3,8	105
D	OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 105cv Ambition	24.040	3,8	105
D	OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 105cv DSG	26.610	4	105
D	OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 105cv Elegance	24.990	3,8	105
D	OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 105cv Elegance 4x4	26.790	4,5	105
D	OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 110 Ambition	24.660	3,2	110
D	OCTAVIA Combi 1.6 TDI DSG CR 105cv	25.660	4	105
D	OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv Ambition	25.940	4,2	150
D	OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv DSG	27.560	4,5	150
D	OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv DSG Elegance	28.510	4,5	150
D	OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv DSG L&K	31.763	4,5	150
D	OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv Elegance	26.890	4,2	150
D	OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv Elegance 4x4	28.790	4,5	150
D	OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv L&K	31.390	4,2	150
G	OCTAVIA Combi 1.2 TSI 105cv Active	20.360	5,1	105
G	OCTAVIA Combi 1.2 TSI 105cv Ambition	21.910	5,1	105
G	OCTAVIA Combi 1.2 TSI 105cv DSG	23.610	5	105
G	OCTAVIA Combi 1.4 TSI 140cv DSG	25.060	5	140
G	OCTAVIA Combi 1.4 TSI 140cv DSG Elegance	26.010	5	140
G	OCTAVIA Combi 1.4 TSI 140cv Elegance	24.310	5,2	140
G	OCTAVIA Combi 1.8 TSI 180cv Elegance	26.930	6,1	180
G	OCTAVIA Combi 1.8 TSI 180cv L&K	31.430	6,1	180
G	OCTAVIA Combi 1.8 TSI DSG 180cv Elegance	28.630	5,7	180
G	OCTAVIA Combi 1.8 TSI DSG 180cv Elegance 4x4	30.500	6,7	180
G	OCTAVIA Combi 1.8 TSI DSG 180cv L&K	33.330	5,7	180
L	OCTAVIA Combi 1.4 TSI 110cv GNC Active	22.310	4	110
L	OCTAVIA Combi 1.4 TSI 110cv GNC Ambition	24.860	4	110
L	OCTAVIA Combi 1.4 TSI 110cv GNC Elegance	25.930	4	110
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 184cv DSG RS	32.250	5	184
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 184cv RS	30.620	4,6	184
G	OCTAVIA 2.0 TSI 220cv DSG RS	32.800	6,4	220
G	OCTAVIA 2.0 TSI 220cv RS	31.180	6,2	220
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 184cv DSG RS	33.050	5	184
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 184cv RS	31.420	4,6	184
G	OCTAVIA 2.0 TSI 220cv DSG RS	33.600	6,4	220
G	OCTAVIA 2.0 TSI 220cv RS	31.980	6,2	220
D	SUPERB 1.6 TDI CR Active	25.400	4,2	105
D	SUPERB 1.6 TDI CR Active Greenline	25.630	4,2	105
D	SUPERB 1.6 TDI CR Ambition	26.320	4,2	105
D	SUPERB 1.6 TDI CR Ambition Greenline	26.540	4,2	105
D	SUPERB 2.0 TDI CR 140cv 4x4 Ambition	31.090	5,3	140
D	SUPERB 2.0 TDI CR 140cv 4x4 Elegance	33.940	5,3	140
D	SUPERB 2.0 TDI CR 140cv Active	27.900	4,6	140
D	SUPERB 2.0 TDI CR 140cv Ambition	28.820	4,6	140
D	SUPERB 2.0 TDI CR 140cv DSG Active	31.100	5,2	140
D	SUPERB 2.0 TDI CR 140cv DSG Ambition	31.030	5,2	140
D	SUPERB 2.0 TDI CR 140cv DSG Elegance	33.880	5,2	140
D	SUPERB 2.0 TDI CR 140cv Elegance	31.670	4,6	140
D	SUPERB 2.0 TDI CR 170cv Ambition	30.960	4,6	170
D	SUPERB 2.0 TDI CR 170cv DSG 4x4	35.100	5,6	170
D	SUPERB 2.0 TDI CR 170cv DSG 4x4 L&K	40.000	5,6	170
D	SUPERB 2.0 TDI CR 170cv DSG Ambition	33.500	5,3	170
D	SUPERB 2.0 TDI CR 170cv DSG Elegance	35.850	5,3	170
D	SUPERB 2.0 TDI CR 170cv DSG L&K	38.400	5,3	170
D	SUPERB 2.0 TDI CR 170cv Elegance	33.810	4,6	170
D	SUPERB 2.0 TDI CR 170cv L&K	36.360	4,6	170
G	SUPERB 1.4 TSI Active	25.970	5,9	125
G	SUPERB 1.4 TSI Ambition	26.890	5,9	125
G	SUPERB 1.8 TSI 4x4 Ambition	30.570	8	160
G	SUPERB 1.8 TSI 4x4 Elegance	33.420	8	160
G	SUPERB 1.8 TSI Ambition	27.990	6,8	160
G	SUPERB 1.8 TSI DSG Ambition	30.450	7	160
G	SUPERB 1.8 TSI DSG Elegance	33.300	7	160
G	SUPERB 1.8 TSI Elegance	30.840	6,8	160
G	SUPERB 2.0 TSI DSG Elegance	34.980	7,9	200
G	SUPERB 2.0 TSI DSG L&K	37.530	7,9	200
G	SUPERB 3.6 V6 FSI 260cv DSG 4x4	39.860	9,3	260
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Active	23.240	3,8	105
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv DSG CR Ambition	24.860	3,9	105
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv DSG Elegance	25.810	3,9	105
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 110cv Ambition	24.990	3,8	110
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv Active	25.140	4,1	150
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv DSG Ambition	26.760	4,5	150
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv DSG Elegance	27.710	4,5	150
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv DSG L&K	32.360	4,5	150
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv Elegance	26.090	4,1	150
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv L&K	30.740	4,1	150
G	OCTAVIA 1.2 TSI 105cv Active	19.560	4,9	105
G	OCTAVIA 1.2 TSI 105cv Ambition	21.110	4,9	105
G	OCTAVIA 1.2 TSI 105cv Ambition DSG	22.810	5	105
G	OCTAVIA 1.4 TSI 140cv Ambition	22.560	5,2	140
G	OCTAVIA 1.4 TSI 140cv DSG Ambition	24.260	5	140
G	OCTAVIA 1.4 TSI 140cv DSG Elegance	25.210	5	140
G	OCTAVIA 1.4 TSI 140cv Elegance	23.510	5,2	140
D	OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 105cv Active	22.490	3,8	105
D	OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 105cv Ambition	24.040	3,8	105
D	OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 105cv DSG	26.610	4	105
D	OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 105cv Elegance	24.990	3,8	105
D	OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 110 Ambition	24.660	3,2	110
D	OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv Ambition	25.940	4,2	150
D	OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv DSG	27.560	4,5	150
D	OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv DSG Elegance	28.510	4,5	150
D	OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv DSG L&K	3		

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)
G	BEETLE 2.0 TSI 210cv R-Line	30.970	73 210	
G	BEETLE 2.0 TSI 210cv Sport	29.180	73 210	
D	BEETLE Cabrio 1.6 TDI 105cv Beetlemania	27.450	47 105	
D	BEETLE Cabrio 1.6 TDI 105cv Design	29.790	47 105	
D	BEETLE Cabrio 1.6 TDI 105cv Karmann	32.710	47 105	
D	BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv Design	31.130	51 140	
D	BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv DSG Design	33.020	56 140	
D	BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv DSG	35.390	56 140	
D	BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv DSG R-Line	34.970	56 140	
D	BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv DSG Sport	33.240	56 140	
D	BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv Karmann	33.500	51 140	
D	BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv Sport	33.070	51 140	
D	BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv Sport	31.350	51 140	
G	BEETLE Cabrio 1.2 TSI 105cv Beetlemania	24.760	61 105	
G	BEETLE Cabrio 1.2 TSI 105cv Design	27.100	61 105	
G	BEETLE Cabrio 1.2 TSI 105cv Karmann	29.480	61 105	
G	BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv Design	30.150	68 160	
G	BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv DSG Design	32.010	64 160	
G	BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv DSG R-Line	33.960	64 160	
G	BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv DSG Sport	32.240	64 160	
G	BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv R-Line	32.100	68 160	
G	BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv Sport	30.380	68 160	
G	BEETLE Cabrio 2.0 TSI 210cv DSG R-Line	37.500	75 210	
G	BEETLE Cabrio 2.0 TSI 210cv DSG Sport	35.710	75 210	
G	BEETLE Cabrio 2.0 TSI 210cv R-Line	35.570	75 210	
G	BEETLE Cabrio 2.0 TSI 210cv Sport	33.780	75 210	
D	GOLF Cabrio 1.6 TDI 105cv Bluetmotion Tech	30.480	44 105	
G	GOLF Cabrio 1.4 TSI 160cv DSG	33.390	63 160	
D	GOLF Advance 1.6 TDI 105cv BMT	23.200	38 105	
D	GOLF Advance 1.6 TDI 105cv BMT	23.820	38 105	
D	GOLF Advance 1.6 TDI 105cv BMT DSG	25.090	39 105	
D	GOLF Advance 1.6 TDI 105cv BMT DSG	25.710	39 105	
D	GOLF Variant 2.0 TDI 150cv BMT	24.940	41 150	
D	GOLF Advance 2.0 TDI 150cv BMT	25.560	41 150	
D	GOLF Advance 2.0 TDI 150cv BMT DSG	26.740	44 150	
D	GOLF Advance 2.0 TDI 150cv BMT DSG	27.360	44 150	
D	GOLF Bluetmotion 1.6 TDI 110cv	22.920	32 110	
D	GOLF Bluetmotion 1.6 TDI 110cv	22.920	32 110	
D	GOLF Bluetmotion Business 1.6 TDI 110cv	23.390	32 110	
D	GOLF Business & Nav 1.6 TDI 105cv BMT	23.140	38 105	
D	GOLF Business 1.6 TDI 105cv BMT	22.710	38 105	
D	GOLF Edition 1.6 TDI 105cv BMT	21.600	38 105	
D	GOLF Edition 1.6 TDI 105cv BMT	22.220	38 105	
D	GOLF Sport 1.6 TDI 105cv BMT	25.480	38 105	
D	GOLF Sport 1.6 TDI 105cv BMT	26.100	38 105	
D	GOLF Sport 1.6 TDI 105cv BMT DSG	27.370	39 105	
D	GOLF Sport 1.6 TDI 105cv BMT DSG	27.990	39 105	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150cv 4Motion BMT	30.470	47 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT	27.220	41 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT	27.840	41 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	29.010	44 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	29.630	44 150	
G	GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT	22.950	53 122	
G	GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG	23.250	53 122	
G	GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG	23.880	53 122	
G	GOLF Edition 1.2 TSI 105cv BMT	18.940	49 105	
G	GOLF Edition 1.2 TSI 105cv BMT	19.560	49 105	
G	GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT	25.960	47 150	
G	GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT	26.580	47 150	
G	GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT DSG	27.750	47 150	
G	GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT DSG	28.370	47 150	
G	GOLF Cabrio 2.0 TSI 210cv DSG GTI	39.600	77 210	
G	GOLF Cabrio 2.0 TSI 285cv DSG R	51.590	82 285	
D	GOLF 2.0 TDI 184cv DSG GTD BMT	33.550	45 184	
D	GOLF 2.0 TDI 184cv DSG GTD BMT	34.220	45 184	
D	GOLF 2.0 TDI 184cv GTD BMT	31.700	42 184	
D	GOLF 2.0 TDI 184cv GTD BMT	32.320	42 184	
G	GOLF 2.0 TSI 220cv DSG GTI BMT	33.550	64 220	
G	GOLF 2.0 TSI 220cv DSG GTI BMT	34.190	64 220	
G	GOLF 2.0 TSI 220cv GTI BMT	31.700	64 220	
G	GOLF 2.0 TSI 220cv GTI BMT	32.340	64 220	
G	GOLF 2.0 TSI 230cv DSG GTI Performance BMT	35.920	64 230	
G	GOLF 2.0 TSI 230cv DSG GTI Performance BMT	35.930	64 230	
G	GOLF 2.0 TSI 230cv GTI Performance BMT	33.430	6 230	
G	GOLF 2.0 TSI 230cv GTI Performance BMT	34.075	6 230	
E	GOLF e-Golf ePower 115cv	35.500	115	
G	GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion	39.690	71 300	
G	GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion	40.360	71 300	
G	GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion DSG	41.880	69 300	
G	GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion DSG	42.550	69 300	
D	GOLF SPORTSVAN Advance 1.6 TDI 110cv BMT	25.430	39 110	
D	GOLF SPORTSVAN Advance 1.6 TDI 110cv BMT DSG	27.310	4 110	
D	GOLF SPORTSVAN Advance 2.0 TDI 150cv BMT	26.830	43 150	
D	GOLF SPORTSVAN Advance 2.0 TDI 150cv BMT DSG	29.740	47 150	
D	GOLF SPORTSVAN Business & Nav 1.6 TDI 110cv BMT	24.840	39 110	
D	GOLF SPORTSVAN Business 1.6 TDI 110cv BMT	24.410	39 110	
D	GOLF SPORTSVAN Edition 1.6 TDI 110cv BMT	23.940	39 110	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 1.6 TDI 110cv BMT	28.370	39 110	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 1.6 TDI 110cv BMT DSG	30.240	4 110	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 2.0 TDI 150cv BMT	29.780	43 150	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	32.790	47 150	
G	GOLF SPORTSVAN Advance 1.4 TSI 125cv BMT	24.270	54 125	
G	GOLF SPORTSVAN Advance 1.4 TSI 125cv BMT	26.130	52 125	
G	GOLF SPORTSVAN Edition 1.2 TSI 105cv BMT	20.170	5 105	
G	GOLF Variant Sport 1.4 TSI 140cv BMT	27.910	53 140	
G	GOLF Variant Sport 1.4 TSI 140cv BMT DSG	28.530	5 140	
D	JETTA 1.6 TDI 105 DSG Advance Bluetmotion Tech	22.540	43 105	
D	JETTA 1.6 TDI 105cv Advance Bluetmotion Tech	21.680	42 105	
D	JETTA 1.6 TDI 105cv DSG Sport	25.600	47 105	
D	JETTA 1.6 TDI 105cv Sport	23.680	45 105	
D	JETTA 2.0 TDI 140cv Advance	23.850	48 140	
D	JETTA 2.0 TDI 140cv DSG Sport	27.810	53 140	
D	JETTA 2.0 TDI 140cv Sport	25.910	48 140	
E	JETTA 1.4 TSI DSG Hybrid	28.720	41 170	
E	JETTA 1.4 TSI DSG Hybrid Sport	30.320	41 170	
G	JETTA 1.2 TSI 105cv Advance Bluetmotion Tech	20.360	53 105	
G	JETTA 1.4 TSI 122cv Advance	21.430	62 122	
G	JETTA 1.4 TSI 122cv Sport	23.490	62 122	
G	JETTA 1.4 TSI 160cv Sport	24.910	63 160	
G	JETTA 2.0 TSI 210cv DSG Sport	29.520	76 210	
D	PASSAT 2.0 TDI 150cv Edition BMT	32.350	41 150	
D	PASSAT 2.0 TDI 150cv Advance BMT DSG	34.830	45 150	
D	PASSAT 2.0 TDI 150cv Edition BMT	30.200	41 150	
D	PASSAT 2.0 TDI 150cv Sport BMT	34.440	41 150	
D	PASSAT 2.0 TDI 150cv Sport BMT DSG	36.920	45 150	
D	PASSAT 2.0 TDI 150cv Sport BMT DSG	45.230	53 240	
G	PASSAT 1.4 TSI ACT 150cv Advance BMT	29.160	49 150	
G	PASSAT 1.4 TSI ACT 150cv Sport BMT	31.250	49 150	
D	PASSAT 1.6 TDI 105cv Advance Bluetmotion Tech	21.550	41 105	
D	PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Advance Nav BMT	29.260	43 105	
D	PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Bluetmotion	26.795	41 105	
D	PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Bluetmotion Nav	27.345	41 105	
D	PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Edition	26.555	43 105	
D	PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Edition BMT	27.115	43 105	
D	PASSAT 1.6 TDI 105cv Edition Bluetmotion Tech	27.310	43 105	
D	PASSAT 1.6 TDI 105cv Exclusive BMT	29.200	43 105	
D	PASSAT 2.0 TDI 140 DSG Advance Bluetmotion Tech	34.995	52 140	
D	PASSAT 2.0 TDI 140 DSG Business Advance Nav BMT	36.830	52 140	
D	PASSAT 2.0 TDI 140 DSG R-Line Bluetmotion Tech	37.190	52 140	
D	PASSAT 2.0 TDI 140cv Advance Bluetmotion Tech	31.290	46 140	
D	PASSAT 2.0 TDI 140cv Business Advance Nav BMT	31.315	46 140	
D	PASSAT 2.0 TDI 140cv Business Edition BMT	28.650	46 140	
D	PASSAT 2.0 TDI 140cv Business Edition BMT	29.210	46 140	
D	PASSAT 2.0 TDI 140cv DSG Exclusive BMT	35.480	52 140	
D	PASSAT 2.0 TDI 140cv Edition Bluetmotion Tech	29.890	46 140	
D	GOLF SPORTSVAN Advance 1.6 TDI 110cv BMT	25.430	39 110	
D	GOLF SPORTSVAN Advance 1.6 TDI 110cv BMT DSG	27.310	47 110	
D	GOLF SPORTSVAN Advance 2.0 TDI 150cv BMT	26.830	43 150	
D	GOLF SPORTSVAN Advance 2.0 TDI 150cv BMT DSG	29.740	47 150	
D	GOLF SPORTSVAN Business & Nav 1.6 TDI 110cv BMT	24.840	39 110	
D	GOLF SPORTSVAN Business 1.6 TDI 110cv BMT	24.410	39 110	
D	GOLF SPORTSVAN Edition 1.6 TDI 110cv BMT	23.940	39 110	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 1.6 TDI 110cv BMT	28.370	39 110	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 1.6 TDI 110cv BMT DSG	30.240	4 110	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 2.0 TDI 150cv BMT	29.780	43 150	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	32.790	47 150	
G	GOLF SPORTSVAN Advance 1.4 TSI 125cv BMT	24.270	54 125	
G	GOLF SPORTSVAN Advance 1.4 TSI 125cv BMT	26.130	52 125	
D	PASSAT Variant 1.6 TDI Business Advance Nav BMT	30.650	44 105	
D	PASSAT Variant 1.6 TDI Business Bluetmotion	28.135	43 105	
D	PASSAT Variant 1.6 TDI Business Bluetmotion Nav	28.685	43 105	
D	PASSAT Variant 1.6 TDI Business Edition BMT	27.945	44 105	
D	PASSAT Variant 2.0 TDI Business Edition Nav BMT	32.680	46 140	
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 140 Advance BMTon Tech	36.410	52 140	
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 140 DSG Exclusive BMT	36.920	52 140	
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 140 DSG Highline BMT	38.500	52 140	
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 140 DSG R-Line BMT	38.780	52 140	
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 140cv Edition BMT	31.280	46 140	
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 140cv Exclusive BMT	33.170	46 140	
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 140cv Highline BMTon Tech	34.690	46 140	
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 140cv Highline BMTon Tech	34.960	46 140	
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 140cv Highline BMTon Tech	39.620	52 177	
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 177cv DSG R-Line BMT	40.100	52 177	
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 177cv Highline BMT	37.370	47 177	
D	PASSAT Variant 2.0 TDI Business Advance Nav BMT	32.705	46 140	
D	PASSAT Variant 2.0 TDI Business Edition BMT	30.040	46 140	
D	PASSAT Variant 2.0 TDI Business Edition Nav BMT	30.590	46 140	
D	PASSAT Variant 2.0 TDI DSG Busin Advanc Nav BMT	36.435	52 140	
G	PASSAT Variant 1.4 TSI 122cv Edition Highline BMT	28.070	64 122	
G	PASSAT Variant 1.4 TSI 160cv DSG Highline BMT	37.290	62 160	
G	PASSAT Variant 2.0 TSI 210cv DSG Highline	41.320	79 210	
G	PASSAT Variant 2.0 TSI 210cv DSG R-Line	41.450	79 210	
D	PASSAT Variant 1.4 TSI 150cv Ecofuel DSG Advance	35.220	150	
L	PASSAT Variant 1.4 TSI 150cv Ecofuel BMT	32.890	150	
D	CC 2.0 TDI 140cv Advance Bluetmotion Tech	31.980	46 140	
D	CC 2.0 TDI 140cv Bluetmotion Technology	33.880	46 140	
D	CC 2.0 TDI 140cv DSG	36.920	51 140	
D	CC 2.0 TDI 140cv DSG R-Line Bluetmotion Tech	38.790	51 140	
D	CC 2.0 TDI 140cv R-Line Bluetmotion Tech	35.680	46 140	
D	CC 2.0 TDI 177cv Bluetmotion Technology	36.860	48 177	
D	CC 2.0 TDI 177cv DSG	39.320	52 177	
D	CC 2.0 TDI 177cv DSG R-Line Bluetmotion Tech	41.190	52 177	
G	CC 1.4 TSI 160cv DSG Bluetmotion Technology	33.100	63 160	
G	CC 1.4 TSI 160cv DSG Bluetmotion Technology	35.660	62 160	
G	CC 2.0 TSI 210cv DSG	39.980	77 210	
G	CC 2.0 TSI 210cv DSG R-Line	41.920	77 210	
D	PHAEON 3.0 V6 TDI 245cv 4Motion Tiptronic	87.650	85 245	
G	PHAEON 3.6 V6 280cv 4Motion Tiptronic			



TARJETA BP ¿QUÉ VENTAJAS TIENE?

Me han comentado que con la tarjeta BP Premierplus tengo posibilidad de descuentos en varios supermercados. ¿Cuáles son?

RESPUESTA

La tarjeta de fidelización BP Premierplus está asociada con supermercados líderes en sus respectivas áreas de influencia, como Supermercados Más, Consum, Coviran o HiperDino, que permiten que sus clientes tengan acceso a productos y servicios de máxima calidad, además de un ahorro sustancial en sus compras de carburante y/o alimentación

MOTOR ROTATIVO TIPO WANKEL

Juan Carlos Casado

¿Cómo funciona y cuáles son las ventajas del motor rotativo Wankel? ¿Por qué motivo no se sigue apenas utilizando? Gracias por su atención.

RESPUESTA

Vamos a tratar de explicarte su principio de funcionamiento de una manera sencilla, sin perdernos en 'tenebrosos' recursos técnicos. Este tipo de motores responden a un único cilindro de generosas proporciones y cuya forma es ovalada, en lugar de circular. En su interior se encuentra un pistón que tiene forma de triángulo, aunque sus lados están ligeramente curvos. En el centro presenta una corona dentada



CARTA DE LA SEMANA



GREEN TEC Y GREENLINE EN LA GAMA SKODA

Luis Antonio Fuentes

Tengo una duda respecto a las denominaciones Green Tec y GreenLine en la gama de modelos Skoda. Sé que son las variantes más eficientes de cara al consumo de la marca, pero veo que deben de tener alguna diferencia porque el consumo no es el mismo. ¿Sabrían decirme cuál?

RESPUESTA

Como bien dices se trata de las versiones más eficientes de cara al consumo que presenta Skoda en su gama. Al igual que hacen otras marcas, el fabricante checo dispone de modelos más ahorrativos que recortan el consumo y las emisiones considerablemente, vehículos a los que denomina Green Tec y GreenLine.

Las diferencias entre ambas son mínimas, pero existen. Vamos a poner un ejemplo para que lo entiendas mejor. Asociamos el motor 1.6 TDI al Spaceback y el consumo medio homologado es de 4,4 litros. Si a esta versión le añadimos el paquete Green Tec el consumo desciende hasta los 3,9 litros. El motivo es que incorpora un sistema de parada y arranque automático del motor (Start/Stop), una

circular que se engrana al cigüeñal y hace girar al pistón. Este motor responde a un ciclo de cuatro tiempos. En la admisión un vértice del pistón libera la entrada del colector. Al girar algo más, otro vértice tapa la entrada de admisión y la cámara donde se encuentra el aire reduce su tamaño. Es la fase de compresión y en ella se inyecta el combustible. La fase de explosión se produce tras la chispa de la bujía y provoca que el pistón de forma triangular siga

frenada regenerativa capaz de cargar la batería en las deceleraciones y monta unos neumáticos de baja resistencia a la rodadura.

Por último, observamos que la variante GreenLine asociada al mismo propulsor homologa 3,8 litros de media. Esto se debe a que esta última versión añade, a las soluciones aportadas por el GreenTec, una aerodinámica mejorada, optimizando la forma de los paragolpes, sellando las entradas de aire frontales y cubriendo el vano motor.

Comentarte, además, que la denominación Green Tec se puede asociar a varios motores y acabados; sin embargo, cuando veas GreenLine estarás ante la versión más eficiente y única de cada modelo. Por eso el Spaceback sólo presenta una variante GreenLine y hasta seis Green Tec.

girando y provoque movimiento sobre el cigüeñal. En su giro una de las paredes del pistón arrastra los gases resultantes hacia el colector de escape.

Las ventajas de un motor rotativo Wankel son que vibra menos y ofrece buenos valores de potencia, pero no son tan generosos en cuanto a par se refiere. El mayor problema es mantener las estanqueidad de los segmentos, sobre los vértices del pistón, por lo que aumenta el consumo de aceite.

estado y se trata, realmente, de un Lafer MP. Este modelo brasileño se fabricaba en Sao Paulo y tanto el chasis como el motor eran de origen Volkswagen. Si es del año 1988 el propulsor era un 1,6 litros de cuatro cilindros y 54 caballos que montaba dos carburadores. Funcionaba tanto con gasolina como con alcohol y el cambio era manual de cuatro relaciones. La propulsión trasera impulsaba a este modelo hasta los 135 km/h y homologaba un consumo de nueve litros.

LAFER MP

Alfonso Pertierra

Pues lo cierto es que resulta un capricho muy atractivo, si el vehículo se encuentra en buen

CONSULTAS RÁPIDAS

EL MÁS POTENTE ES MÁS BARATO

Julián Díaz

Pues es una cuestión meramente de marketing. El nuevo Peugeot 108 por el que preguntas monta dos propulsores, ambos tricilíndricos y de gasolina. Por un lado el más modesto de un litro que rinde 68 caballos, pero resulta más caro porque se asocia exclusivamente a una caja automática de cinco velocidades ETG5. La segunda opción es un 1.2 Pure Tech de 82

CV con caja manual. En Peugeot prefieren poner en 'precio' este último porque es un motor PSA, mientras que el primero, tanto el motor como el cambio son de origen Toyota. Recordar que el vehículo es un desarrollo conjunto entre PSA (Peugeot-Citroën) y Toyota.

▶ 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 extraerlas. Las respuestas sólo se publicarán y no se mantendrá correspondencia.

ENVÍA TUS DUDAS A cartasaldirector@motor16.com

CONSULTAS RÁPIDAS

SI SOY PEATÓN ¿ESTOY OBLIGADO A SOMETERME A UN CONTROL DE ALCOHOLEMIA? ¿ME PUEDEN SANCIONAR SI DOY POSITIVO?

Precisamente ésta es una novedad de la última reforma de la Ley de Seguridad Vial que entró en vigor el 9 de mayo pasado. Efectivamente, además de los conductores, quedan obligados a someterse a las pruebas de detección de alcohol los demás usuarios de la vía, es decir, se está incluyendo a los peatones, pero siempre que se hallen implicados en un accidente o hayan cometido una infracción de las reguladas en la propia Ley de Seguridad Vial. Esta obligación, por sí misma, no implica una infracción, ni lleva aparejada una sanción, es decir, si el peatón que estuviese obligado a someterse a las pruebas, se negase, ya sí podría ser sancionado administrativamente como autor de una infracción muy grave. Pero en cambio, si el peatón, cumpliendo con su obligación, realizase las pruebas y diese positivo, no podría ser sancionado, porque la Ley de Seguridad Vial no ha tipificado dicha conducta como infracción, ni tampoco ha fijado tasa al efecto; tan sólo tiene fijadas las tasas máximas que no podrán sobrepasar los conductores pero, sin hacer ningún tipo de referencia al resto de usuarios. Por tanto, aunque el peatón estuviese implicado en un accidente de tráfico, no podría ser sancionado administrativamente, aunque el resultado de su prueba fuese positivo. Eso sí, la citada prueba tendrá su valor para delimitar las responsabilidades por el accidente de circulación.

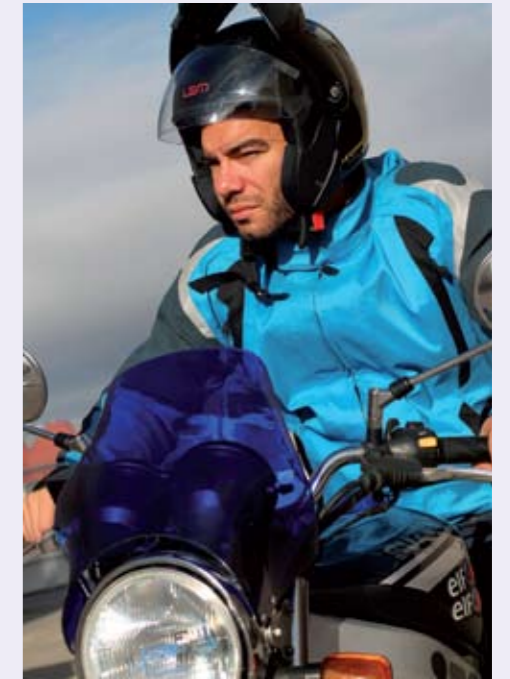
BUENA PREGUNTA

EL CASCO, SIEMPRE ABROCHADO Y HOMOLOGADO

¿Me pueden denunciar si conduciendo en moto llevase el casco sin abrochar?

RESPUESTA

Tanto la Ley de Seguridad Vial, como el Reglamento General de Circulación, al regular la obligación de uso del casco por aquellos conductores que conduzcan una moto, establecen que debe ser usado 'adecuadamente', por tanto es evidente que el uso adecuado implica, tanto la correcta colocación, como su correcto broche o cierre. Además, se debe recordar que el casco siempre tiene que ser homologado o certificado según la legislación vigente, por tanto un uso indebido o el uso de un casco no homologado supondría cometer la infracción, al igual que si no se llevase el mismo, lo que podría suponer una sanción, por infracción grave, de multa por importe de 200 euros y la pérdida de tres puntos.



LAS OBRAS EN LA VÍA PÚBLICA DEBEN TENER SU OBLIGADA AUTORIZACIÓN

Tengo una empresa dedicada a la realización de excavaciones y zanjas. Normalmente realizo trabajos para empresas de telefonía y suministradoras de energía eléctrica, y habitualmente se necesita invadir la calzada para llevar a cabo la obra. Hace unos días un agente de Policía me dijo que me podría denunciar por ello. ¿Es cierto?

RESPUESTA

Efectivamente, la Ley de Seguridad Vial establece que la realización de obras en la vía, sin la autorización correspondiente, es una infracción muy grave que puede ser sancionada con multa de entre 3.000 y 20.000 euros. Para evitar este tipo de infracciones la empresa que lleva a cabo las citadas obras, antes de iniciar las mismas, debe tener la autorización del

organismo titular de la vía. Si es en un municipio, la concesión de la autorización corresponderá al Ayuntamiento, y si es en vías interurbanas la autorización deberá ser concedida, bien por el Ministerio de Fomento o bien por las Diputaciones Provinciales, en función de quien sea el titular y responsable de la citada vía. La autorización debería concretar la entidad a la que se concede, el motivo de la obra y el tiempo de duración, y siempre sería recomendable que estuviese en la propia obra a disposición de los agentes que la pudiesen solicitar. Del mismo modo, si se tuviese la citada autorización, también existe la obligación de comunicar el inicio de las obras a la autoridad responsable de la gestión y regulación del tráfico y cumplir las instrucciones de dicha autoridad, ya que, de lo contrario, también se estaría cometiendo una infracción considerada grave y que podría ser sancionada con multa de 200 euros.



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 LEECTORES
15%
MOTOR 16



LEGALITAS

FIAT RENOVABA EL UNO, QUE ERA PROTAGONISTA DE UNA PRUEBA



En cuanto a los nuevos Renault 21 de 5 puertas, cuyo portón trasero incrementaba el peso en 25 kilos y cuya longitud disminuía en 67 milímetros, hay que decir que perdía 70 litros de capacidad en su maletero, quedando en 420 litros, pero ganaba un asiento trasero abatible. Los R 21 de 5 puertas se venderían al mismo precio que los de 4 y aparecían casi como un nuevo R 21.

El coche probado era una 'mezcla ascendente', era el Bertone Freeclimber (3.600.000 pesetas y 116 CV), que combinaba la estética de Bertone con la mecánica de 2.5 litros y 6 cilindros de BMW. Un motor potente, un buen acabado y una cuidada presentación eran las cualidades de este todoterreno y unas llantas delicadas, una escasa protección de bajos y una rueda de repuesto sin llave eran sus defectos.

Otro coche probado era el renovado Fiat Uno 60 S (1.219.159 pesetas y 57 CV). Esta práctica opción radicalmente cambiada ofrecía ahora una mejora general en su conjunto, así como una considerable habitabilidad y unos consumos escasos (7,3 litros cada 100 km a 120 km/h). No obstante el equipo no era considerable, la quinta resultaba muy larga y el selector de la palanca de cambios seguía siendo impreciso.

La prueba comparativa se ocupaba de tres representantes de una nueva oferta de turismos seguros de altas prestaciones, los 4x4 de 16 válvulas, representados para la ocasión por el Opel Vectra 2000 16V (3.281.014 pesetas y 156 CV), el Citroën BX 16V (3.009.135 pesetas y 160 CV) y el Peugeot 405 Mi 16 (3.198.088 pesetas y 160 CV), así como sus versiones

Nº 313

21 OCTUBRE 1989

La portada



La comparativa entre Citroën BX, Opel Vectra y Peugeot 405 era nuestro principal tema de portada. También había espacio para el nuevo Renault 21 de 5 puertas y para la prueba a fondo del nuevo Fiat Uno.

en las que primaba la seguridad fuera de consideraciones deportivas, que eran el Opel Vectra 4x4 (2.820.018 pesetas y 129 CV), el Citroën BX 4x4 (2.527.534 pesetas y 107 CV) y el Peugeot 405 GR 4x4 (2.712.193 pesetas y 110 CV).

En los 16V de Opel brillaba su motor elástico y de considerables prestaciones, cuyo chasis perdía motricidad, que se veía corregida en su versión 4x4. Los BX destacaban siempre por frenos y confort pero no por su rumorosidad y los 405, estables y habitables no podían presumir de acabado.

En el terreno deportivo cabía recordar la victoria del Lancia Delta Integrale de Biasion y Siviero en el Rally de San Remo.

4x4 y 16V, cifras de moda

Tres modelos que contaban en su gama con variantes de tracción total y otras de cuatro válvulas por cilindro se enfrentaban en las páginas de la revista en un doble duelo. Citroën BX, Opel Vectra y Peugeot 405 mostraban por un lado sus variantes más deportivas y por otro su tecnología más eficaz en marcha.

Ramón Roca Maseda | Fundación Cultural RACE

Hace ahora 25 años había bastantes novedades, desde los próximamente comercializados Ford Fiesta XR 2 i con sus 110 CV y su acabado deportivo, y Honda Civic 1.6-16V, que era una oferta más con sus 130 CV para militar en el campo de los GTI, a novedades que se acercaban a nuestro merca-

do, como la gama Peugeot 605, los Renault 21 de 5 puertas o el novedoso Lotus Elan, éste en versiones normal y SE de 130 ó 165 CV, procedentes de su 4 cilindros Isuzu delantero transversal, versiones las dos capaces de motorizar al nuevo deportivo biplaza descapotable que era el Lotus Elan.

Lee este número en 'La máquina del tiempo' www.motor16.com/revistas



ENFRENTATE A LOS DRAGONES DE KOMODO

¡ADELÁNTATE!

Te esperan en la Guardería de Dragones de Faunia.

ENTRADA ONLINE DESDE SOLO **14,90 €**



NUEVO PEUGEOT 508

CONQUISTA LA CARRETERA

NUEVOS MOTORES
BlueHDi

PANTALLA TÁCTIL
CON NAVEGADOR

TECNOLOGÍA
FULL LED

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

Gama Nuevo Peugeot 508: Consumo mixto (l/100 km): desde 4 hasta 5,8. Emisiones de CO₂ (g/km): desde 104 hasta 135.

Con las nuevas motorizaciones BlueHDi del nuevo Peugeot 508, llega la tecnología más eficaz, más completa y más innovadora para dominar el trazado en cada kilómetro. Optimiza el consumo, reduce drásticamente las emisiones de CO₂ y elimina hasta el 99,9% de las partículas. Porque para conquistar la carretera, sólo tienes que conducir el Nuevo Peugeot 508 con los nuevos motores BlueHDi.

PEUGEOT FINANCIACIÓN

NUEVO PEUGEOT 508

MOTION & EMOTION



PEUGEOT