

Sale los martes

NÚMERO EXTRA

Motor 16.com

+EXTRA FLOTAS
Y EMPRESAS
EMPIEZA LA
RECUPERACIÓN

1
POR
SÓLO
50
euros



Motor 16.com

+Interesante: Audi RS 7:
Así funciona el coche de
carreras sin piloto



Nº1.615
Del 28 de octubre al 3 de
noviembre de 2014

Dos grandes ahorradores, a fondo **VW Polo 1.4 TDI 90 CV**

3,4 l/100km



1,9 l/100km

Mitsubishi Outlander PHEV



Probamos las últimas novedades



Opel Corsa



Skoda Fabia



Mercedes Clase B



VW Passat

¿POR QUÉ NO PUEDO TENER EL SOCIO PERFECTO



CITROËN prefiere **TOTAL**

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN C4 CACTUS: 3,1 - 4,6/82 - 107

NUEVO CITROËN C4 CACTUS BUSINESS,
3,1 l/100 km. y 82 g de CO₂/km.

Trabaja por ti.

Si para ti tu negocio es lo primero, para nosotros también. Por eso queremos presentarte el nuevo Citroën C4 Cactus, el coche que responde a las preguntas de hoy y que te permite ser más eficiente en tu trabajo, gracias a su bajo consumo, su diseño funcional y su completo equipamiento. Ahora los negocios, se hacen de otra manera.

TECHO ACRISTALADO PANORÁMICO DE ALTA PROTECCIÓN TÉRMICA | PANTALLA TÁCTIL 7"
ASIENTO CON ESPÍRITU SOFÁ | AIRBUMP® | TECNOLOGÍA AIRBAG ROOF | MAGIC WASH

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

¿Un Amigos?



Si, de



TORRE de
BARREDA

www.bodegas-barreda.com

entre nosotros



Ángel
Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Cuestión de 'porcientos'

La caída del precio del petróleo para más duradera, pero sigue siendo inaceptable la lentitud con que se traslada al consumidor esa bajada.

No sé qué opinión tiene usted, pero yo cada vez que leo una noticia relacionada con la caída del precio del petróleo me siento injustamente tratado, como usuario del automóvil. En concreto, me cuesta trabajo aceptar la ya tradicional lentitud con la que las petroleras que operan en nuestro país deciden aplicar el abaratamiento del crudo a las estaciones de servicio. Exactamente al revés de lo que ocurre cuando es al contrario. Por ejemplo, en la actualidad el precio del petróleo ha caído el 20 por ciento desde agosto pasado, hasta llegar a 82,6 dólares por barril. Una bajada que tiene su explicación en la debilidad de la demanda europea y asiática. Esto, junto a que la producción en Estado Unidos ha crecido un 56 por ciento, gracias al sistema fracking (inyectar en la tierra un gel compuesto), ha dado lugar a una guerra de precios en los mercados internacionales. Lo bueno es que a diferencia de otras veces, en esta ocasión la caída del precio tiene toda la pinta de ser bastante más duradera. Esto es una estupenda noticia para una economía como la nuestra que tiene una factura energética de 40.000 millones de dólares y que consume más de un millón de barriles diarios. Además de un beneficio importante de competitividad en todos los órdenes y especialmente en el del transporte en carretera, tanto de mercancías como de viajeros.

De la misma forma que el efecto psicológico de la bajada en el precio de los combustibles puede animar al consumo y por consiguiente a la utilización del automóvil. Es verdad que el precio del gasóleo ha bajado la última semana un 1,85 por ciento, y el de la gasolina un 2,87 por ciento, pero de ahí a poder beneficiarse del desplome actual del petróleo, hay mucho trecho. Llegados a este punto conviene aclarar que al precio de la materia prima hay que añadir los costos de refinado y transformación, así como el porcentaje en impuestos que representa el 51 por ciento en el caso de la gasolina y el 45 por ciento en el del gasóleo. Esto no quita para que el precio antes de impuestos siga estando entre los más altos de la zona euro. Con razón el ministro de Industria, José Manuel Soria, sigue en su cruzada contra las petroleras y la forma de aplicar los 'porcientos', tan parecidos y puntuales en el tiempo.

visto en internet

UN PORSCHE EN LA CAPILLA SIXTINA

Definitivamente, el Papa Francisco va a ser el Papa de los coches. Hace meses se le vio con un Renault 4, regalado por un feligrés, o bendiciendo una Harley o desplazándose por Corea en un Kia Soul. Pero lo de ahora tiene más miga. El Vaticano –se supone que con el beneplácito de su Santidad– ha alquilado la Capilla Sixtina para un evento privado de una empresa por primera vez en la historia al mismo tiempo que anuncia que reducirá el número de visitantes del lugar a 6 millones al año.

El evento ha tenido como protagonista a Porsche, que reunió unas 20 personas en un concierto con cena posterior bajo la 'mirada' de los personajes de Miguel Ángel. Era parte de una experiencia de 5 días en la que exclusivos clientes de la marca han recorrido Italia a un precio por persona de cerca de 5.000 euros.

¿Un sacrilegio?... Pues no, tal vez los únicos que lo piensen sean los responsables de Ferrari a los que la marca alemana rival por excelencia, se les ha adelantado.



no te lo pierdas

EL AUDI QUE PILOTA SOLO

No dejará de sorprendernos la industria del automóvil con nuevas tecnologías y desarrollos sorprendentes. Conocíamos ya coches que se conducían solos, pero lo de este Audi RS7 tiene mucha miga. Porque no sólo circula sin conductor sino que lo hace a ritmo de carrera, como demostró la pasada semana en el circuito de Hockenheim durante una prueba del DTM. El prototipo de la marca de los aros demostró que se puede correr, y mucho, sin que haya un piloto que ponga talento y riesgo al volante. Como en una Playstation a tamaño real. Tal vez dentro de unos años los coches de carreras serán así; pero de momento, a nosotros nos gusta más que tenga factor humano.



Síguenos
en...



@motor16
/Motor16

Motor16.tv
Motor16



QUÉ PASA

8
BMW M4 DTM CHAMPION EDITION

Sólo 23 unidades BMW lanza el M4 DTM Champion Edition, exclusiva serie limitada de la que sólo se fabricarán 23 unidades, en referencia al dorsal de Marco Wittmann ganador del campeonato.

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 todo ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.



DE BUENA FUENTE

10
EMPIEZA LA ERA MARCHIONNE

Los años que cambiaron Ferrari

La era de Marchionne en Ferrari está a punto de empezar con importantes retos para mejorar el legado de Montezemolo que cambió totalmente la marca italiana. Amedeo Felissa, consejero delegado de Ferrari desde 2008, y Marco Mattiacci, responsable de la Gestión Deportiva, deberán cobrar un mayor protagonismo en esta era



11
MCLAREN

A la caza de Ferrari

Desde hace años, McLaren le sigue los pasos a Ferrari con el objetivo de llegar algún día a su mismo nivel, y ya ha conseguido que sus modelos de producción continúen el camino del éxito de sus monoplasas de F-1. El McLaren P1 es un ejemplo; y su versión GTR, la demostración de las posibilidades de desarrollo de la marca.

EN PORTADA

12
MITSUBISHI OUTLANDER PHEV

Un híbrido casi único

Mitsubishi tiene ya a la venta un híbrido casi perfecto y en un formato poco habitual por no decir casi único. Es un todocamino

CUATRO RUEDAS

22

TOYOTA YARIS

Un utilitario para todos
La nueva generación del Yaris es ahora más atractivo, dinámico y equipado. Un modelo que además de versiones diésel y de gasolina cuenta con una versión híbrida. Y en gasolina estrena un revolucionario tres cilindros casi tan 'tacaño' en consumo y emisiones como la variante híbrida.



híbrido enchufable de gasolina, muy avanzado técnicamente.

CUATRO RUEDAS

18
VOLKSWAGEN POLO

Mejor en casi todo

Tras su actualización gana puntos en capítulos importantes, pues además de evolucionar estéticamente adopta tecnologías dignas de la clase 'premium'. Y estrena motores, como este diésel 1.4 TDI de tres cilindros que respeta los 90 CV del 1.6 TDI anterior y homologa menos gasto, pero pierde en agrado.

28
OPEL CORSA

La quinta generación

La quinta entrega del Corsa, sin crecer de tamaño es más coche, pues adopta tecnologías avanzadas y un nuevo chasis. En su gama inicial, además, brilla el eficaz tricilíndrico 1.0 Turbo de gasolina, de 115 CV.

30
SKODA FABIA

Más atractivo

La tercera generación del Fabia nace desde una renovada plataforma que le permite ser más ligero y dinámico. Además, incorpora nuevos motores más eficientes y un diseño más atractivo.

32
VOLKSWAGEN PASSAT

A por los premium

Volkswagen sustituye su Passat cuando la berlina alemana es líder de ventas en España y cuando tres de los cuatro modelos que le siguen son rivales de Audi, BMW

CUATRO RUEDAS

26
MERCEDES CLASE B

Estrella para la familia

Para los que no paran y les encanta viajar en compañía de toda la familia, Mercedes propone su renovado Clase B, un monovolumen compacto, amplio y funcional, que suma energicos motores, versiones 4Matic, sistemas de seguridad activa... Así, se mantiene como el más práctico de la nueva familia de compactos de Mercedes Benz.



y Mercedes. Ahora el Passat está aún más cerca de ellos.

+INTERESANTE

36
AUDI RS7 SPORTBACK

El coche de carreras sin piloto

Que un coche conduzca solo ya es sorprendente. Pero que lo haga en un circuito como el de Hockenheim y marcando tiempos de piloto profesional parece cosa de ficción. Es el RS 7 Piloted Driving Concept.

DE CARRERAS

40
ATODOGAS

Las noticias del deporte del motor

42
PREVIOF-1 AUSTIN

El duelo Hamilton y Rosberg vivirán un



nuevo duelo en Austin camino de decidirse cuál es el campeón del mundo. Además, puede ser que se sepa, por fin el destino de Alonso.

SABER COMPRAR Y VENDER

45

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

De principio a fin

Qué pasa	8
De buena fuente	10
En portada	12
Cuatro ruedas	16
Bajo la lupa	24
La semana	30
+ Interesante	36
A la última	38
De carreras	40
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

AUDI	36
BMW	8
FERRARI	10
MERCEDES	26
MCLAREN	11
MITSUBISHI	12
OPEL	28
SKODA	30
VOLKSWAGEN	18, 32

66
EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 44

LUMMA CLR R: UN RANGE ROVER QUE METE MIEDO

Lumma Design presenta su preparación CLR R para el Range Rover LWB, que incluye neumáticos 305/35 con llantas de 22 pulgadas, escape deportivo y un kit exterior que radicaliza el aspecto de frontal, perfil y zaga, y ensancha el coche 10 centímetros.



EL MERCEDES GLA 45 AMG, SEGÚN BRABUS

Gracias al kit PowerXtra CGI B45, Brabus eleva la potencia del GLA 45 AMG a 400 CV, lo que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 4,4 segundos. El preparador también ofrece un kit para el GLA 220 CDI que extrae 210 CV.



NUEVO 'CONCEPT' DE AUDI EN LOS ÁNGELES

El nuevo jefe de Diseño de Audi, Marc Lichte, se estrenará en el Salón de Los Ángeles, que abre sus puertas el 19 de noviembre, con un nuevo prototipo que, según la marca germana, «encarna los valores progresistas de Audi», pues supondrá el inicio de una nueva era de diseño tanto en el exterior como en el interior. Lichte, de 45 años, fue nombrado en febrero, y anteriormente trabajaba para Volkswagen, donde intervino en Phaeton y Touareg, y en varias generaciones de Golf y Passat.

Sólo se fabricarán 23 unidades
BMW M4 DTM
Champion Edition

Pocas semanas después de que Marco Wittmann se alzara con el título de Pilotos en el Campeonato Alemán de Turismos al volante de un BMW M4, la firma de Munich lanza el M4 DTM Champion Edition, exclusiva serie limitada de la que sólo se fabricarán 23 unidades, en referencia al dorsal que ha lucido el piloto alemán durante su exitosa primera temporada en la especialidad. Y también se respetará el color del coche de carreras, pues sólo se ofrecerá en

Blanco Alpino. Otras señas de identidad del coche, firmado por la división BMW Individual, son el capó delantero y la tapa del maletero en color negro, que combinan a la perfección con el techo montado de serie en el M4, fabricado en CFRP para aligerar el conjunto y bajar el centro de gravedad. Además, conserva detalles tomados del M4 usado por Wittmann, como el número 23 en las puertas y la abreviatura 'WIT' en los cristales laterales traseros. También

muestra la referencia 'DTM Champion 2014' y la firma del piloto en varias zonas, y está dotado de llantas de 19 pulgadas, un 'splitter' aerodinámico frontal en negro, carcasas de los retrovisores en carbono y dos elementos de la gama M Performance Parts: el alerón posterior y un difusor trasero de carbono. El M4 DTM Champion Edition acelera de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos, gasta 8,8 l/100 km de media y homologa unas emisiones de CO₂ de 204 g/km.



◀ El coche usado por Marco Wittmann sirve de inspiración a la nueva serie limitada, que respeta los colores de carrocería y algunos rótulos, como el 'WIT' de las ventanas traseras.



▲ La firma del piloto alemán, que ha ganado el DTM en su primer año de participación en el certamen, aparece en varias zonas del habitáculo. Los 23 clientes del coche recibirán en Nürburgring un curso de conducción al que también asistirá Wittmann.



PARA PENSAR

230

kilómetros de autonomía tiene el Mercedes B Electric con Range Plus.

Se trata de un equipo opcional que aumenta el alcance 30 km al permitir cargar más la batería, lo que podría envejecerla más rápidamente si se usa con frecuencia esa función. O sea, que es una tecla 'para emergencias'.

EL PUNTAZO

Entre los días 4 y 7 de noviembre se celebra en Las Vegas el SEMA Show, dedicado al mundo del 'tuning' y que este año tendrá como protagonista al Mustang.



Y baja el precio un 20 por ciento
Mitsubishi actualiza su eléctrico i-MiEV

La firma japonesa introduce una serie de mejoras en el i-MiEV 2015, su vehículo totalmente eléctrico. Entre las novedades figuran una serie de pequeños cambios exteriores, la incorporación de faros delanteros de LED —aportan una iluminación más intensa y consumen menos electricidad— y mejoras en el equipamiento: la superficie calentada por los asientos calefactables es más extensa, incorpora un sistema de control de presión de neumáticos, adopta una función de iluminación de frenada regenerativa —al

decelerar mucho en marcha, las luces de freno se encienden para advertir a los conductores que circulan por detrás—, hay un avisador acústico para recordarnos que el cable de recarga está conectado y el equipo



▲ Los faros delanteros son ahora de LED, que consumen menos energía, y se añade un avisador acústico que nos recuerda que el cable de carga está conectado.

de sonido va integrado en el salpicadero. Además, se optimiza el motor eléctrico —sube de 18,4 a 20,0 mkg de par—, la autonomía máxima crece a 160 kilómetros y el precio disminuye hasta 24.400 euros, o 17.900 si se incluye el Plan Movele.



Desde 16.400 euros
Peugeot presenta el nuevo Boxer Combi

El Peugeot Boxer Combi está disponible con dos carrocerías: una 'normal', de 4,96 metros de largo y 2,25 de alto, y otra con 5,41 de largo y 2,52 de alto disponible en versiones de 8 y 9 plazas, y con un maletero de

4 metros cúbicos, aunque si elegimos la versión larga de 5/6 plazas, el maletero cubica 7 metros cúbicos. En todos los casos se ofrecen cuatro motores diésel: 2.2 HDi de 110, 130 y 150 CV, y 3.0 HDi de 180 CV.

PureTech de gasolina con 110 CV
El Citroën C3 estrena otro motor tricilíndrico

El Citroën C3 acaba de añadir a su gama el motor tricilíndrico 1.2 PureTech 110, dotado de Stop&Start y que sustituye al 1.6 VTI 120. La nueva mecánica, dotada de turbo e inyección directa, rinde 110 CV de potencia y tiene un par máximo de 20,9 mkg a sólo 1.500 rpm, cuando el cuatro cilindros relevado se conformaba con 16,3 mkg, y logrados a 4.250 vueltas. Además, el gasto se reduce un 17 por ciento, hasta 4,7 l/100 km de media, y las emisiones quedan en 107 g/km. Va acoplado a un cambio manual de cinco

marchas y al nivel de equipamiento Exclusive, siendo su precio de 16.380 euros.

También se ofrece desde ahora el motor 1.2 PureTech 82 con caja manual de cinco velocidades y gasto medio de 4,3 litros. Hay dos acabados: Tonic, por 12.600 euros, y Collection, por 13.150 euros. Todos los C3 PureTech cumplen la norma Euro 6.



La era Marchionne abre un periodo de nuevos desafíos

Los años que **cambiaron Ferrari**

Me viene a la memoria un artículo que escribí en 2008 ('Los 10 años que cambiaron Ferrari'), en el que pasaba revista a la era Montezemolo al frente de la marca italiana, y ahora me pregunto si el nuevo presidente Sergio Marchionne podrá conseguir algo similar.

Sergio Marchionne accede a la presidencia de Ferrari para compaginar su cargo con el de consejero delegado de FCA (Fiat Chrysler Automobile) Bien es verdad que Luca di Montezemolo atendía otros negocios secundarios (Tod's, etc) cuando dirigía la sexagenaria marca, pero su dimensión era bien diferente a la ciclópea FCA con sus diversas marcas de automóviles. La pregunta es evidente: ¿tendrá Marchionne el mismo grado de implicación? Debería ser que sí, pero no se va a evidenciar de la misma manera. Amedeo Felissa, consejero delegado de Ferrari desde 2008, y Marco Mattiacci, responsable de la Gestión Deportiva, deberán cobrar un mayor protagonismo que en la época anterior.

Entremos en el meollo de la cuestión. Al ingeniero Felissa le avalan más de 10 años de éxito al frente de la compañía; Mattiacci, por su parte, tiene ante sí el reto de igualar los resultados de la época Todt, aunque primero habrá de superar los de la época Domenicali. Pero la labor de un presidente no es sólo pedir cuentas a sus subordinados, y presentar a los accionistas de la compañía un balance con jugosos números negros. Su labor es también la de dar nuevos impulsos, afrontar otros retos, reforzar el liderazgo con ideas y hechos: ésa es la cuestión.

Los éxitos de la era

Montezemolo van más allá de los 14 Campeonatos del Mundo de Fórmula 1 (Pilotos y Constructores) logrados durante los últimos 15 años, desde 1999. Repasemos algunos de ellos y preguntémosnos qué puede hacer Marchionne para seguir cimentando el liderazgo de Ferrari.

-Proyecto Uomo. Trabajar en Ferrari sigue siendo la aspiración de numerosas personas, no sólo en Italia sino también en el extranjero, como es el reciente caso de Sebastian Vettel. Montezemolo hizo que los trabajadores de Ferrari se sintieran orgullosos de serlo, facilitándoles una calidad de vida y una valoración profesional como nunca antes se dio, expresadas en su Proyecto Uomo de cultura empresarial.

Marchionne debe revalidar el orgullo de la que es ahora su gente. Su apuesta para ello se basa, que sepamos, en volver a triunfar en Fórmula 1. Y no reparará en gastos para fichar a los ingenieros que hagan falta. Pero no será él quien dirija la



▲ Sergio Marchionne, presidente de Ferrari, tiene ante sí una larga serie de retos para que la marca italiana siga en la cúspide de la industria del automóvil.

Scudería, sino Marco Mattiacci, con una experiencia de sólo unos meses en alta gestión deportiva...

-Ferrari Classiche, Ferrari Store... Montezemolo diversificó el negocio, creando la división de coches clásicos y sacando sólidos beneficios. Asimismo, canalizó el 'merchandising'; en su día artesanal, hacia las exclusivas tiendas Ferrari Store: otro éxito sin paliativos, con una sólida con-

tribución a los resultados de la compañía. No menos decisiva en su gestión fue la entrada de los socios árabes en el accionariado; o los programas carreras/clientes para los ferraristas más adinerados; o el Museo...

La visión empresarial de Sergio Marchionne debería aportar nuevos valores añadidos a Ferrari y abrir nuevas vías de negocio para financiar el desarrollo tecnológico. Tendrá que mostrar más

habilidad incluso de la que desplegó para hacerse con Chrysler.

-Modelos de producción. Mejorar tan drásticamente cada nuevo modelo de producción lanzado al mercado como lo ha hecho Ferrari siempre ha sido un trabajo hercúleo. «Y seguirá siéndolo», me aseguraba el ingeniero Felissa en el Salón de París, cuando hablábamos del cambio de aires elegido por Roberto Fedeli, ex director técnico. Desde enero de 2014, Michael Leiters (ex Porsche) es el nuevo responsable de los modelos de producción.

La tecnología y las prestaciones evolucionan en Ferrari más que en cualquier otra marca; nunca ha vivido de las rentas sino de los saltos de gigante de sus coches. En mi opinión, seguir así es el mayor desafío del nuevo presidente. Obviamente el equipo lo tiene asumido; le toca a Marchionne ser uno más en ese sentido aportando todos los apoyos propios de su cargo, dándoles los medios para seguir marcando la pauta. ¿Debería propiciar la cada vez más estrecha relación con Maserati y Alfa Romeo? El tiempo lo dirá.

Sergio's view

Ya en el pasado mes de mayo, Sergio Marchionne, y no Luca di Montezemolo, dio su 'punto de vista' sobre la estrategia de Ferrari. Anunció la continuidad de modelos de producción limitada como los recién presentados F60 América y 458 Speciale Aperta. También confirmó el lanzamiento de un nuevo modelo anualmente, con un ciclo de vida de 4 años y posteriores versiones 'M' evolucionadas para otros 4 años

A nivel de volumen, Marchionne no se opondrá al incremento de la producción, en función

de la demanda; siempre se ha mostrado contrario a las largas listas de espera y a no satisfacer las peticiones del mercado. Al mismo tiempo, ha declarado que se preservarán la exclusividad y la excelencia técnica. Por el momento, Ferrari mantendrá un volumen de unas 7.000 unidades al año.

▼ Ferrari F60 América. Solamente se fabricarán 10 unidades.



SE DICE...

Más de 56 millones de vehículos han sido llamados a revisión en lo que va de año en EE UU

...SE PODRÍA DECIR

Si en 1999 fueron llamados a revisión 55,6 millones de vehículos en EE UU, 2014 es ya el año récord en este tipo de incidencias. Sin embargo, la cifra sigue creciendo, porque la agencia de la seguridad en carretera NHTSA ha sugerido a los propietarios de 5,1 millones de vehículos que pasen por el taller. El motivo se debe a un problema en los airbags, fabricados por la empresa japonesa Takata, que podrían tener un funcionamiento defectuoso. De momento ya han sido más de 10 millones los vehículos que han sido revisados en todo el mundo por esta misma razón. Takata es proveedor de numerosos fabricantes de automóviles.



▲ La versión de pista GTR no se lanzará hasta que haya finalizado la fabricación de los 375 McLaren P1 previstos.

P1 GTR: cultura de producto y de empresa

McLaren, a la caza de Ferrari

Ferrari ya no está sola en el Olimpo del automóvil. Desde hace años, McLaren le sigue los pasos con el objetivo de llegar algún día a su mismo nivel, y ya ha conseguido que sus modelos de producción continúen el camino del éxito de sus monoplazas de Fórmula 1.

Ron Dennis, impulsor de McLaren y uno de sus principales accionistas, es un hábil hombre de negocios. Al mismo tiempo es un purista del automóvil, cuya trayectoria en el mundo de las carreras ha dejado una huella difícil de igualar. Desde que empezó como mecánico de competición, su obsesión por la perfección le colocó en un pedestal. Hoy, su visión financiera, su conocimiento del medio y su pasión por los coches han conducido a McLaren a ser la alternativa a Ferrari. Cierto es que Ferrari ya lo ha hecho casi todo, y que McLaren tiene mucho por hacer, pero ahí está parte de su fuerza. Su modelo fuera

de serie McLaren P1 es un ejemplo; y su versión GTR, la demostración de las posibilidades de desarrollo de la marca. «Antes de llevar el P1 GTR a la pista, cada uno de sus pilotos tendrá acceso como nadie hasta ahora a las instalaciones del Centro Tecnológico McLaren, incluyendo el simulador. Esto les permitirá un mayor conocimiento de las posibilidades del coche y de sus auténticas prestaciones, además de las referencias de frenada y trazado de la pista, así como analizar las condiciones del propio piloto. Es una preparación mental y física, como la que empleamos en F-1». Ésta es una de las explicaciones que da Paul Mackenzie, director del programa P1 GTR, sobre la filosofía de McLaren.

La marca británica es un mundo de detalles, que impresionan al neófito tanto como al conocedor. Cada particular requiere un tratamiento específico: el mejor.

Ésa es la cultura empresarial de Ron Dennis, uno de cuyos ejemplos está en el interior recién desvelado del P1 GTR.

«La pieza central es el ambiente del piloto es el volante de nuevo desarrollo, cuyo diseño se ha basado en el del MP4-23, que llevó a Lewis Hamilton a ser Campeón de F-1 en 2008. Como en un F-1, los controles principales se manejan desde el núcleo central, lo que permite al piloto ajustar los reglajes y las caracterís-

ticas del coche sin quitar las manos del volante», dice el comunicado de la marca.

Nuestros lectores ya conocen el McLaren P1 GTR, pero no está de más recordar algunos de sus datos: tecnología híbrida, 1.000 CV de potencia, chasis de fibra de carbono MonoCage, y un precio de venta de 2,5 millones de euros, en exclusiva para los propietarios de los 375 McLaren P1 que se fabriquen. Son unas características para impresionar a cualquier, incluso a un hombre tan frío como el nuevo presidente de Ferrari, Sergio Marchionne.



▲ Desde la parte superior del volante se controla también la aerodinámica del sistema Drag Reduction System (DRS) y el aumento de potencia Instant Power Assist System (IPAS)

NUEVO DIÉSEL DE FORD

Ford está desarrollando en Gran Bretaña un motor diésel 2 litros completamente nuevo, que llegará a la producción en serie en 2017. Destacará por sus bajas emisiones de óxidos de nitrógeno, y se producirá a un ritmo de 150.000 unidades anuales.

DAIMLER DIVERSIFICA

«Nuestra inversión no es necesaria para continuar nuestra cooperación técnica», dice un comunicado de Daimler, que ha vendido por 780 millones de dólares su 4 por ciento en Tesla (adquirido por 50 millones en 2009), y podría comprar el 25 por ciento de MV Agusta.





▲ Por fuera el Outlander se diferencia de sus hermanos en los logos específicos con el nombre de la versión y el de su condición de híbrido enchufable.

Si quieres saber más del Mitsubishi Outlander PHEV entra en... www.m16.in/90

El híbrido 'plug-in' como tiene que ser

Cuando muchos fabricantes todavía tienen dudas de cómo afrontar el desarrollo de un modelo híbrido, Mitsubishi tiene ya a la venta un híbrido casi perfecto y en un formato poco habitual por no decir casi único. Es un todocamino híbrido enchufable de gasolina, muy avanzado técnicamente y capaz de proporcionar muchas satisfacciones a su propietario.

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

El Outlander PHEV es el resultado de 40 años de investigación de Mitsubishi en coches eléctricos. Y llega a España respaldado por los premios de Tecnología del Año y Coche del Año en 2013 en Japón, donde desde enero del año pasado ya se han vendido más de 6.000 unidades. Aquí en España, el coche ha revolucionado el mercado de este tipo de vehículos porque desde el mes de junio se han vendido 124 unidades,

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTORES	1 DE GASOLINA Y 2 ELÉCTRICOS
Disposición motor gasolina	Delantero transversal
Cilindrada/potencia/par	1.998 cc/121 cv/19,4 mkg a 4.500 rpm
Disposición motores eléctricos	Uno en el eje delantero y otro en el trasero
Motor eléctrico delantero	Síncrono de imán permanente
Pot. nominal/Pot. max/Par	25 kw (34 cv) 60 kw (82 cv)/14,0 mkg
Motor eléctrico trasero	Síncrono de imán permanente
Pot. nominal/Pot. max/Par	25 kw (34 cv) 60 kw (82 cv)/19,9 mkg
Potencia total combinada	203 caballos

TRANSMISIÓN	
Tracción	Total permanente
Caja de cambios	Aut., 1 velocidad

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera asistida eléctrica, variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/55 R18 - 7,5x18"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.885
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.655 / 1.800 / 1.680
Capacidad maletero/depósito (l)	498-934 / 45

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	170 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	17,2
1.000 m salida parada	31,3
De 0 a 100 km/h	9,6
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en D	14,6
1.000 m desde 40 km/h en D	28,8
De 80 a 120 km/h en D	7,3

CONSUMOS		
	Bat. cargada	Bat. sincarga
EN CIUDAD		
A 23,7 km/h de promedio	3,5	6,7
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	3,1	5,9
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	5,1	7,5
A 140 km/h de cruce	7,9	9,5
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	3,5	6,5
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	1.235	642
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo mixto	1,9	

PRECIO INCLUIDO EL PLAN MOVELE **39.195 €**

EMISIONES DE CO2	NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES OFICIALES: 44 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
	PRECIO	*****

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR	EN CONTRA
Agrado de conducción. Consumo, sobre todo en el entorno urbano. Maniobrabilidad. Equipamiento. Calidad. Tecnología muy avanzada.	Imposibilidad de contar con 7 plazas. Capacidad del depósito de combustible. Peso elevado. Sin rueda de repuesto, sólo kit de reparación.





▲▲ El aumento de altura del piso y la decisión de no reducir la capacidad del maletero ha llevado a la marca japonesa a no ofrecer una tercera fila de asientos.



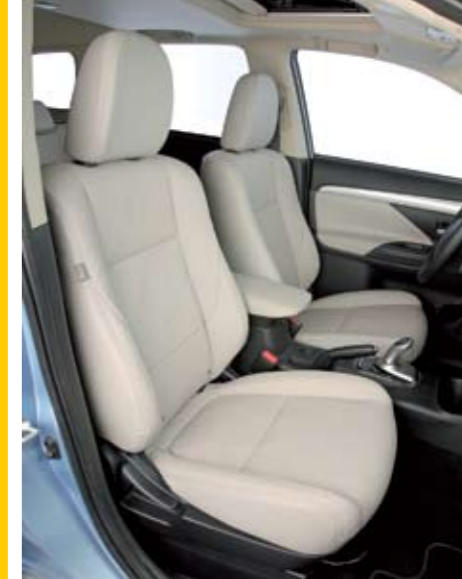
▲ Con la toma de enchufe convencional, las baterías del PHEV se cargan en 5 horas. Con la de carga rápida, se cargan al 80 por ciento en aproximadamente 30 minutos.

► El botón '4WD Lock' equivale al bloqueo de un diferencial central. Permite distribuir el par entre las 4 ruedas.



TODOCAMINO
EL OUTLANDER
PHEV VA BIEN
EN TODOS LOS
TERRENOS. SU
ALTURA LIBRE
AL SUELO DE 190
MILÍMETROS LE
PERMITE CIERTAS
ALEGRÍAS

CALIDAD TOTAL
LA CALIDAD DE
LOS AJUSTES Y
TAMBIÉN DE LOS
MATERIALES
DENTRO DEL
OUTLANDER PHEV
ES ELEVADA. Y LA
PRESENTACIÓN
ES MUY BUENA



▲▲ Los respaldos de los asientos traseros se pueden abatir para que los pasajeros vayan más cómodos. Todos los asistentes de conducción se pueden desconectar mediante su interruptor. Aunque algunos están muy escondidos.

lo que le ha situado en sólo cinco meses en la cuarta posición del mercado (de eléctricos y plug-in) y ha pasado de la noche a la mañana a convertirse en el híbrido enchufable más vendido del mercado. Todo una heroicidad, tanto para la marca, como para un modelo tan especial.

Pero no es casualidad. Mitsubishi lo tiene muy claro, en 2020 el 20 por ciento de su gama será eléctrica o 'plug-in' y ya trabajan en nuevas tecnologías con la mirada puesta en el año 2030, momento en el que, aseguran, la autonomía de los eléctricos se multiplicará por siete y los costes se reducirán a una cuádragésima parte, es decir se solucionarán justo las dos pegadas más importantes que encontramos ahora.

Sin embargo, mientras que llegue ese momento tan ansiado para unos y tan desastroso para otros (léase petroleras), el Outlander PHEV se atreve a presentarse como alternativa al Outlander 220 Di-D



Los 195 kilos extra se notan, sin embargo al estar en la parte más baja del coche no provocan excesivas inercias de la carrocería. Su comportamiento es muy sano.

que se mueve exclusivamente gracias a su motor turbodiésel. El PHEV cuesta 3.800 euros más y no puede contar con una tercera fila de asientos que sí lleva su hermano, sin embargo el sobrecoste es totalmente asumible si tenemos en cuenta la tecnología que derrocha y el dinero que nos podemos ahorrar durante 200 días al año si nos desplazamos con electricidad.

El Outlander PHEV ha sido el primer todocamino con tecnología híbrida enchufable en llegar al mercado. Su funcionamiento es, aparentemente, muy sencillo. El Outlander PHEV dispone de un motor de combustión de gasolina y de dos motores eléctricos, uno en cada eje, lo que le convierte en un tracción total permanente. Y sus baterías se pueden cargar mediante un enchufe o con el motor de combustión haciendo de generador (ver recuadro). Una carga da, según la marca, para hacer un máximo de 52 kilómetros en modo eléctrico.

Nosotros hemos conseguido hacer 50, pero la buena noticia es que no nos ha costado ningún esfuerzo. Eso sí, ese dato se consigue fácilmente en ciudad pero no en carretera a velocidad fija (por ejemplo, 120 km/h), entorno en el que no hemos conseguido hacer más de 37 kilómetros. Globalmente, el resultado es magnífico porque en ese modo eléctrico (recordemos que con un híbrido que no sea enchufable tan sólo se pueden recorrer 2 ó 3 kilómetros) estamos gastando alrededor de 2,3 euros cada 100 kilómetros, que es el coste de la recarga. Y viviendo en una casa unifamiliar con facilidad para enchufar el coche por la noche o en una oficina con punto de recarga para hacerlo mientras trabajas, la verdad es que es una gozada pasar la semana sin gastar una sola gota de combustible, si tenemos en cuenta que el trayecto de ida y vuelta va a entrar dentro de esa autonomía disponible.

En ese modo estrictamente eléctrico, el PHEV se mueve con un silencio y suavidad que enamoran y siempre, salvo que lleguemos tarde a una cita importante, conduciremos intentando ganarle kilómetros a la autonomía. En este sentido conviene resaltar que la frenada regenerativa se puede regular en cinco niveles desde unas levas en el volante (las habituales del cambio automático). Y es que la retención producida al levantar el pie del acelerador se convierte en energía gracias a que los dos motores eléctricos se transforman en generadores. Según el nivel seleccionado el sistema retiene más o menos y carga en mayor o en menor medida la batería. El aprovechamiento de este eficaz sistema de recarga requiere un tiempo de adaptación, pero una vez acostumbrados, permite utilizarlo muy a menudo e incluso detener el coche sin pisar el freno. Esta facilidad para regular la carga regenerativa se complementa con un

HASTA 52 KM PUEDE RECORRER EL PHEV EN MODO ELÉCTRICO



ASÍ FUNCIONA Con tres motores y tres modos

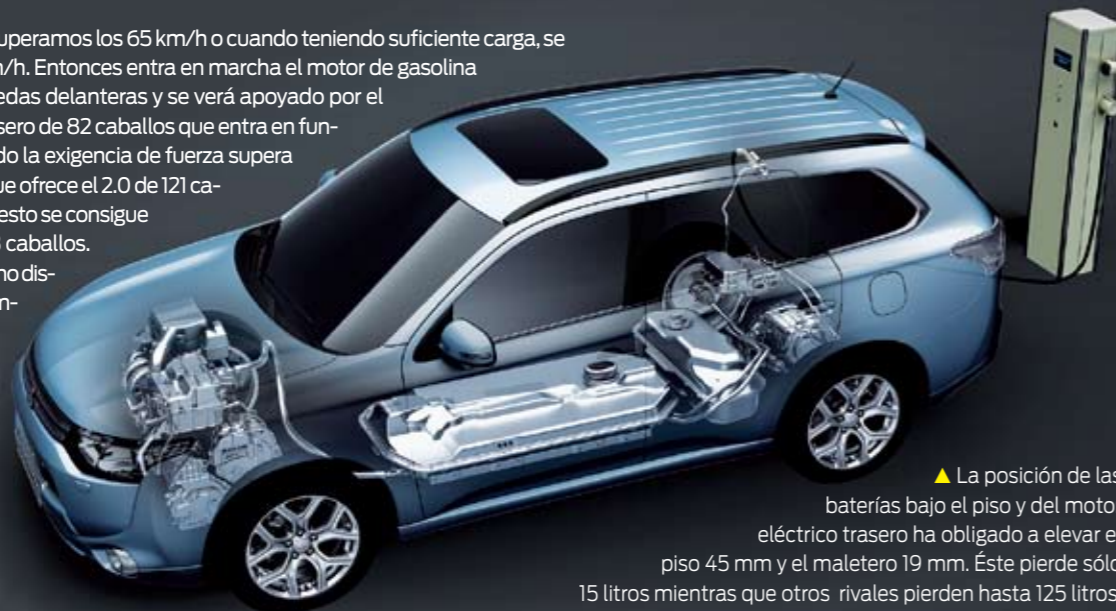
El Outlander Plug-in es el único híbrido enchufable del mercado cuyo funcionamiento se ajusta a tres modos diferentes. El modo EV, es exclusivamente eléctrico mientras no se pase de 120 km/h y las baterías estén cargadas. Entonces el coche se mueve gracias a los dos motores eléctricos delantero y trasero que suman un total de 82 caballos. Cuando las baterías se agotan, algo que sucede como mucho a los 52 kms, entra en funcionamiento el sistema híbrido en serie, siempre que no se superen los 65 km/h. Entonces el Outlander se sigue propulsando mediante los dos motores eléctricos aunque el de gasolina funciona como generador (no para mover las ruedas). En este modo, si fuera necesario, y gracias a que el generador produce más energía, los motores eléctricos podrían duplicar su potencia hasta los 164 caballos. El modo híbrido en paralelo entra en funcionamiento cuando se

► El conductor está informado en todo momento del modo utilizado por el coche para moverse. Y de los kilómetros de autonomía tanto en eléctrico como en modo híbrido.



agota la batería y superamos los 65 km/h o cuando teniendo suficiente carga, se superan los 120 km/h. Entonces entra en marcha el motor de gasolina que moverá las ruedas delanteras y se verá apoyado por el motor eléctrico trasero de 82 caballos que entra en funcionamiento cuando la exigencia de fuerza supera las posibilidades que ofrece el 2.0 de 121 caballos. En ese supuesto se consigue un máximo de 203 caballos.

El Outlander PHEV no dispone de caja de cambio, y la conexión entre el motor de gasolina y las ruedas se produce a través de un embrague multidisco y una sola relación de cambio.



▲ La posición de las baterías bajo el piso y del motor eléctrico trasero ha obligado a elevar el piso 45 mm y el maletero 19 mm. Éste pierde sólo 15 litros mientras que otros rivales pierden hasta 125 litros.



◀ Existe una aplicación de control remoto que permite activar y controlar algunos aspectos del Outlander PHEV.

modo 'Charge' que permite que el motor de gasolina se ocupe de cargar las baterías tanto en marcha (con un consumo mayor), como en parado. Y el modo 'Save' también permite reservar la carga para un mejor momento.

Pero hay un aspecto de este Outlander que hay que tener bien claro a la hora de comprar, para no llamarse a engaño. Y es

que cuantos más kilómetros seguidos hagamos, el consumo dejará de ser tan escandalosamente ajustado. Con batería a tope, los 100 primeros kilómetros siempre serán sorprendentemente baratos, pero en los siguientes el consumo aumentará y podría rondar, a una velocidad mantenida de 120 km/h, los 7,5 u 8 l/100 km, así y todo, un consumo verdaderamente interesante para un todocamino de ese peso y potencia en gasolina.

Aunque mide 4,65 metros de longitud, nuestro protagonista se mueve en ciudad como pez en el agua gracias a una gran capacidad de giro, a una visibilidad extraordinaria desde dentro y al agrado

de uso que produce el silencio de marcha y el saber que el coche se mueve sin gastar derivados del petróleo y sin contaminar.

En carretera, los 203 caballos disponibles nunca saben a poco, aunque cuando se agotan las baterías y se requiere una respuesta inmediata pisando el pedal derecho a fondo, el ruido del motor de gasolina, en esa situación específica, aumenta sin que se corresponda con la velocidad alcanzada. Afortunadamente, las transiciones entre eléctrico y gasolina son prácticamente imperceptibles y el agrado de uso es la nota predominante en la utilización de esta maravilla de la técnica.



ABOVE & BEYOND



RANGE ROVER EVOQUE

UNA MIRADA BASTA DESDE 31.600 €

landrover.es

Y por 2.500 € más llévate este equipamiento adicional:

- Park Assist
- Navegador Premium
- Pantalla táctil a color de 8"
- Sensor de aparcamiento delantero
- Llantas de aleación de 18"
- Sistema de Sonido Meridian Hi-Line 380W, 11 altavoces y doble conexión USB
- Asientos de piel
- Reposabrazos trasero
- Iluminación interior ambiente configurable

Red Oficial de Concesionarios Land Rover

Consumo combinado (l/100km) 5,0. Emisiones de CO₂ (g/km) 133.

Range Rover Evoque Pure 5 Puertas eD4 4x2 desde 31.600 € P.V.P. (IVA, transporte, descuento promocional, aportación de FGA CAPITAL SPAIN, EFC, SAU e impuesto de matriculación incluidos). Impuesto de matriculación (IEDMT) calculado al tipo general. No obstante, el tipo aplicable al IEDMT puede variar en función de la Comunidad Autónoma de residencia. Precio promocionado en exclusiva para unidades financiadas con FGA Capital Spain EFC, SAU según condiciones contractuales, con un importe mínimo a financiar de 19.000 €, a un plazo mínimo de 37 meses y una permanencia mínima de 24 meses. El vehículo mostrado puede no coincidir con el ofertado. Oferta válida para unidades disponibles hasta final de stock. Prueba realizada en circuito cerrado por profesionales.



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

Podemos estar a su lado y no darnos cuenta de que se trata del nuevo Polo, pues los cambios estéticos introducidos hace meses, centrados en frontal y zaga, no son llamativos. Cambian las ópticas o la forma de los paragolpes, y las entradas de aire delanteras son más grandes. Además, hay nuevas llantas y más colores de carrocería, pero conviene poner cerca al Polo actual y al anterior para descubrir las diferencias. En cualquier caso, no era el objetivo de la renovación, pues el diseño de esta generación, su-

pervisado en su día por Walter de Silva, satisface a la marca. Y al público, como demuestran las 721.000 unidades vendidas en 2013 de un utilitario que sólo se fabrica en dos plantas: Navarra y Sudáfrica, ésta última dedicada a los coches con volante a la derecha.

Pero que el aspecto exterior, que ahora es 'más Golf', varíe poco no significa que la evolución sea pequeña. Porque no lo es. De hecho, el Polo progresa mucho y en casi todos los capítulos: diseño interior, tecnologías disponibles, motores, chasis... E incluso la gama crece, pues si antes había sólo dos

acabados para elegir, ahora son tres: Edition –el más sobrio pero no disponible con el TDI 90 aquí probado–, Advance y Sport, siendo éste el analizado en estas páginas. Cuesta 1.150 euros más que el Advance, pero agrega tanto equipo de serie que la inversión extra compensará a los que quieran un coche 'pintón'. Faros antiniebla con luz de giro, detector de fatiga, cajones bajo las banquetas delanteras, asientos de diseño deportivo –más cómodos porque sujetan mejor– o apoyabrazos delantero con cofre son sólo algunos de los elementos añadidos. No queda ahí la cosa, pues

la casa germana regala ahora el 'Paquete Lanzamiento Nuevo Polo Sport', formado por climatizador, limpiaparabrisas con sensor de lluvia, espejo interior fotosensible, luces de marcha diurna, radio-CD Composition Media –con pantalla táctil a color de 5,8 pulgadas, 8 altavoces y lector CD–, volante multifunción y, como guinda, una de las novedades tecnológicas del Polo: control de velocidad de cruce adaptativo ACC –mantiene automáticamente la distancia de seguridad– con Front Assist –alerta si percibe riesgo de colisión e interviene para evitar el choque– y función de



PRECIO		19.270 €	
EMISIONES DE CO2		NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES OFICIALES: 88 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	COMPORTAMIENTO	*****	
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
	CONSUMO	*****	
	PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN			
A FAVOR		EN CONTRA	
+	Calidad general. Equipamiento mejorado y nuevas opciones. Consumo muy bajo. Comportamiento eficaz. Seguridad y confort de suspensión.	-	Vibración del motor al ralentí y a bajo régimen. Sonido más feo que 1.6 TDI. Facilidad para calarse. Tambores traseros. Airbag de cortina opcionales.

El Polo, que Volkswagen fabrica en Navarra para toda Europa, es uno de los mejores utilitarios del momento, y tras su actualización gana puntos en capítulos importantes, pues además de evolucionar estéticamente adopta tecnologías dignas de la clase 'premium', como detector de fatiga, control de cruce adaptativo, función de frenado contra colisiones múltiples o nuevos sistemas de conectividad. Y estrena motores, como este diésel 1.4 TDI de tres cilindros que respeta los 90 CV del 1.6 TDI anterior y homologa menos gasto. Lástima que el relevo mecánico apareje una pérdida de agrado, más llamativa aún al tratarse de un producto tan 'redondo'.

Si quieres saber más del Volkswagen Polo entra en...
www.m16.in/73

Mejora todo... salvo el motor

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO) **UNICOS** Nuevos Carburantes de BP

MOTOR	1.4 TDI 90
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Diámetro x carrera (mm)	79,5 x 95,5
Cilindrada (c.c.)	1.422
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	90 CV / 3.500
Par máximo/rpm	23,5 mkg / 1.500-2.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,55
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Tambores

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: De rueda tirada con barra torsional, con muelles y amortiguadores	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	185/60 R15 - 6,0Jx15"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.151
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.972 / 1.682 / 1.453
Capacidad maletero/déposito (l)	280-952 / 45

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	184 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	18,6
1.000 m salida parada	34,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	12,5 (10,9)
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,1
400 m desde 50 km/h en 5ª	20,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,0
1.000 m desde 50 km/h en 5ª	38,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,5
De 80 a 120 km/h en 5ª	14,1

CONSUMOS		
	l/100 km	km/l litro
EN CIUDAD		
A 22,1 km/h de promedio	4,9	20,4
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	4,1	24,4
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	5,4	18,5
A 140 km/h de cruce	6,2	16,1
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	4,7	21,3
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	907	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extrurbano/mixto	4,0 / 3,1 / 3,4	

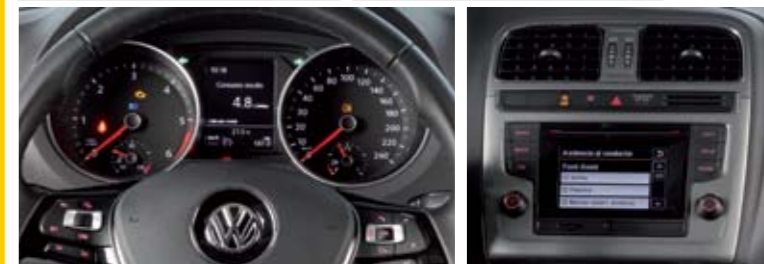




▲ Maletero de 280 litros, ampliable a 952 si abatimos la segunda fila, dotada de respaldo divisible 60:40 en los acabados Advance y Sport. La rueda de repuesto, de medida normal, también es de serie.



MUY AHORRADOR DURANTE NUESTRA PRUEBA, CON TODO TIPO DE RECORRIDOS Y ESTILOS DE USO, EL GASTO MEDIO FUE DE SÓLO 4,7 LITROS TERMINACIÓN CUIDADA EL POLO SIGUE SIENDO UN REFERENTE EN MATERIA DE CALIDAD ENTRE LOS UTILITARIOS DE MARCAS GENERALISTAS



▲ Instrumentación y consola central tienen nuevo diseño, aunque el mayor progreso tiene que ver con los equipos de audio y la conectividad.



▲ El Polo Sport cuesta 1.150 euros más que el Advance, pero añade reposabrazos central trasero, asientos delanteros de diseño deportivo y con cajones debajo, faros antiniebla, ordenador de viaje, climatizador, sensores de lluvia y oscuridad, control de crucero activo ACC con Front Assist y frenado de emergencia en ciudad...



▲ Nuestra unidad de prueba montaba la caja manual, de cinco marchas; pero por 1.500 más nos ofrecen el DSG7. Una tentación.

POLO TDI 90 CONTRA POLO TSI 90 NO HAY COLOR: GASOLINA



Nada menos que 1.620 euros separan los precios de los Polo 1.4 TDI 90 y 1.2 TSI 90, una cantidad que juega en contra de la versión diésel, pues para amortizar 269.000 de las antiguas pesetas a base de gastar menos necesitaremos dar dos vueltas al planeta. El diésel homologa 3,4 l/100 km de media, y 5,3 el de gasolina –con cambio DSG sus consumos son, respectivamente, de 3,9 y 4,9 litros–, pero en la práctica esa diferencia es menor: en un trayecto que incluía ciudad, carretera y autovía con las dos versiones de caja manual, el TDI necesitó 4,9 l/100 km, y 6,0 el TSI. Teniendo en cuenta los precios del combustible harán falta 82.000 kilómetros para recuperar el coste extra. Pero es, que, además, el 1.2 TSI 90 es un 'motorazo' –silencioso, suave, progresivo, brioso...– y el 1.4 TDI 90 no.

frenado de emergencia en ciudad, que sólo actúa en velocidades hasta 30 km/h. Y es que el Polo se convierte en referente del segmento en esta materia, porque hereda del Golf soluciones dignas de productos 'premium', como la función de frenado anticollisiones múltiples, de serie en toda la gama. Ahora podemos pedir, además, cámara trasera –260 euros–, el navegador Discover Media con pantalla de 6,5 pulgadas –575 euros– o el selector de perfiles de conducción Sport Select –365 euros–, con el que configuraremos la firmeza de amortiguación en dos modos: Comfort y Sport. Pero no hemos conducido aún ninguna unidad que montara este sis-

tema y no nos atrevemos a recomendarlo. Además, entre las numerosas opciones hay otra interesante, y más asequible: el tren de rodaje deportivo, que rebaja la suspensión 15 milímetros y cuesta sólo 145 euros. Y existe una tercera alternativa: dejar la suspensión de serie, que ya va suficientemente bien, exhibe equilibrio entre confort y eficacia, y parece adecuada para una versión diésel de 90 CV. De hecho, puestos a pedir una mejora en cuestión de seguridad preferiríamos que el Polo montase airbag de cortina de serie –en las plazas delanteras, los airbag laterales son de tipo tórax-cabeza–, porque para proteger la zona alta de los ocupantes traseros hay que pa-

gar los 715 euros de los airbag de cortina para la segunda fila. Y estaría bien que toda la gama montase discos traseros en vez de tambores, pues la frenada es buena –56,1 metros para paramos desde 120 km/h– pero podría ser mejor. Si seguimos con el repaso a los cambios introducidos hay que hablar de algunas mejoras en el interior, como el rediseño de instrumentación y consola central, la posibilidad de acceder a numerosas 'apps' gracias a la función MirrorLink o la inclusión de perfiles cromados que acentúan la impresión de refinamiento. O sea, que el acabado es tan bueno como antes –es el utilitario de marca generalista que más calidad trans-

mite– pero ahora la imagen 'enamora' más. El interior destaca por su amplitud –cuatro adultos viajan bien, o dos adultos y tres chavales– y el maletero, de 280 litros, está al nivel de sus principales rivales. Como vemos, estamos ante un coche que si ya antes era bueno, ahora progresa a mejor para situarse, por terminación, dotación y tecnología, a un paso de los pequeños 'premium', como Audi A1 o Mini, solo que con un mayor cuidado de aspectos funcionales y un precio netamente inferior, que elevaremos 550 euros si solicitamos cinco puertas en lugar de tres. Volkswagen también evoluciona positivamente en el apartado del consumo, pues con el

nuevo tricilíndrico 1.4 TDI homologa 3,4 l/100 km de gasto medio y 88 g/km de emisión de CO₂, cuando la anterior versión 1.6 TDI, de cuatro cilindros y similar potencia, anunciaba 4,2 litros y 109 gramos. En la práctica no hay tanta reducción del gasto, pero sí se liman unas decimillas muy meritorias y la media real durante nuestra prueba ha quedado en 4,7 l/100 km. Además, con un nivel de prestaciones que satisfará a una gran mayoría, pues solventa los adelantamientos con cierta soltura: 9,5 segundos para pasar de 80 a 120 km/h en cuarta y 14,1 en quinta. En proporción, la aceleración desde parado nos ha dejado más fríos, pues de los 10,9

segundos oficiales ha bajado a unos discretos 12,5 reales. Pero eso no es lo peor. Porque pasar del 1.6 TDI al 1.4 TDI tiene un efecto negativo: se pierde mucho agrado, pues hay más vibraciones, el ruido es feo y conduciendo a muy baja velocidad –en un garaje, por ejemplo– no admite bien el uso de la segunda marcha, porque la mecánica tiene tendencia a calarse, e incluso nos ha obligado a medir las recuperaciones en quinta desde 50 km/h, y no desde 40. El nuevo motor va mejor que el 1.4 TDI tricilíndrico 'bomba-inyector' usado hace años, pero desentona en un conjunto tan logrado. Es el precio a pagar por la 'dictadura' de la reducción de emisiones.



◀ La estructura frontal en forma de X, el rediseñado paragolpes trasero y los pilotos LED son los signos exteriores más distintivos del nuevo Yaris.



La ciudad es para él

Hace apenas un mes se inició la comercialización de la nueva generación del Yaris, ahora más atractivo, dinámico y equipado. Pero el primer modelo urbano que cuenta con una versión híbrida destaca además por su revolucionario tres cilindros de gasolina, casi tan 'tacaño' en consumo y emisiones como la combinación electricidad/combustión. Y para los que quieren más, están el 1.33 de gasolina y el 1.4 diésel, también mejorados.

Gasolina, diésel e híbrido, carrocería de tres y cinco puertas, tres acabados y la posibilidad de contar con cambio automático MultiDrive en el gasolina más potente. Son las opciones que ofrece el Yaris, una gama que dispone de 18 versiones para elegir desde 9.991 euros, incluidos descuentos y PIVE, ayuda de la que se pueden beneficiar todos los Yaris de combustión interna e hí-

bridos. Además, la oferta de lanzamiento se refuerza especialmente en los acabados más altos del diésel, hasta el punto de colocar el Active de tres y cinco puertas por debajo del City, una promoción muy especial, porque supone pagar 400 euros menos por un acabado superior. Promoción que también afecta al Advance (sólo disponible en cinco puertas) que supera en 1.901 euros al

City, teniendo como contrapartida un equipamiento dos niveles superior, que supone, por ejemplo, disfrutar del Toyota Touch 2 con pantalla táctil de siete pulgadas, volante de cuero, climatizador bizona, elevelunas eléctricos, sensor de luz y lluvia o cámara de visión trasera.

Una política de dar más por menos que se extiende al pack City, que se queda en 0 euros, y

al Look, por el que se paga 400 € cuando el precio es 700 €; se añade el Touch 2 & Go por sólo 600 euros.

Pero los argumentos que aumentan el atractivo del primer Toyota desarrollado por y para Europa van más allá de un equipamiento más sofisticado y completo y un aspecto exterior más moderno y dinámico. Interior, comportamiento y motores también se han mejorado.

Por dentro, la tercera generación del Yaris marca notables diferencias con su antecesor,



▶ Mayor sensación de amplitud y dinamismo en un interior en el que mejora la calidad de todos los elementos. El cambio automático está limitado al motor de gasolina más potente y a la versión híbrida.

Si quieres saber más del Toyota Yaris entra en... www.m16.in/328



▶ La consola central se ha elevado 23 centímetros y se reduce en 30 mm la longitud de la palanca de cambio. También ha aumentado el tamaño de la pantalla táctil.

aumentando la sensación de amplitud interior con un diseño simplificado, un salpicadero más horizontal y atrevido y el aumento de las zonas blandas. A eso se une la mejora de la calidad percibida, acabados más sofisticados y mayor variedad de colores. Además, los cambios introducidos en la

plataforma, una suspensión rediseñada y una estructura de carrocería más rígida mejoran el confort de marcha y reducen notablemente ruido, vibraciones y asperezas.

También las modificaciones realizadas en los propulsores que conforman la oferta del Yaris han contribuido a esa



EL SISTEMA HÍBRIDO MEJORADO BAJA CONSUMO Y EMISIONES



APUESTA POR EL HÍBRIDO

La opción más verde

Si de consumo y ecología se trata el Yaris hybrid es una apuesta segura. Extremadamente económico y limpio, además de silencioso, el pequeño Toyota acerca al gran público una tecnología que conoce bien la marca japonesa, bajo una envoltura idéntica a la de sus hermanos de gama de los que exteriormente sólo lo diferencia el emblema Hybrid matizado de azul que aparece en laterales y zaga.

Disponible en carrocería de cinco puertas, el Yaris más ecológico añade ahora el acabado básico del resto de la gama, pues el objetivo es acercar esta versión ahorradora y verde al mayor número posible de clientes, dado que con los descuentos de la marca y el PIVE del Gobierno se puede disfrutar del Yaris hybrid City por 14.340 euros. También cuentan con campaña de lanzamiento los Active y Advance, que mantienen los precios de la anterior generación y están disponibles por 14.990 y 17.290 euros, respectivamente.

Acaparador de un tercio de las ventas del Yaris, el híbrido más asequible que se vende en el mercado español se convierte en el modelo más eficiente del segmento B, gracias al consumo y emisiones récord logrados tras la puesta a punto realizada por Toyota en una tecnología que domina a la perfección y ya se ajusta a la norma Euro 6. Los cambios realizados se traducen en una mejora del ciclo de recuperación de energía en desaceleraciones y frenadas para bajar el consumo a 3,3 l/100km en ciclo combinado y las emisiones a 75 gramos de CO₂ por kilómetro, lo que supone 0,2 l/100km menos que la versión anterior y la reducción de 4 g/km de CO₂. Todo ello sin penalizar habitáculo y maletero, puesto que la batería va ubicada bajo la banqueta de las plazas traseras para ofrecer el mismo espacio que con motorización convencional.



▶ Sólo el logo Hybrid matizado en azul diferencia estas versiones, que mantienen el precio de la anterior generación e incorporan el acabado base para hacer más accesible esta ecológica tecnología.

reducción de ruido y vibraciones, que figuraba como prioritaria en la hoja de ruta de los ingenieros europeos encargados del nuevo modelo. A los acertados cambios del sistema híbrido (ver recuadro) se une el trabajo desarrollado en el 1.0 de tres cilindros para bajar el consumo sin penalizar rendimiento, en una mecánica que cumple la nor-

mativa Euro 6. El aumento de la relación de compresión y de la refrigeración de los pistones para retrasar la detonación, junto con una admisión rediseñada, bajan el consumo combinado a 4,3 l/100 km y

el CO₂ a 99 g/km, permitiendo con sus 69 caballos acelerar de 0 a 100 km/h en 15,3 segundos y alcanzar los 155 km/h. La oferta mecánica la completan el 1.33 de gasolina de 99 CV, disponible con cam-

bio manual y automático (4,9 l/100 km y 114 g/km de CO₂) y el 1.4 diesel de 90 caballos (3,8 l/100 km y 99 g/km de CO₂), que también han sido revisados y permiten al Yaris llegar a los 175 km/h.



RENAULT CLIO

DEJA QUE LA PASIÓN TE LLEVE



Modelo visualizado: Renault Clio IV Dynamique Energy TCe S&S 66kW (90CV) con opciones (llantas de aleación de 17", pintura metalizada especial y pack de personalización Nivel 1). PVPR con promociones y Plan PIVE-6: 12.500€.

barcelona
world race



POR **9.600€***
CLIO AUTHENTIQUE 1.2 16V 75CV CON PACK BASIC

RADIO MP3 CON BLUETOOTH Y USB

AIRE ACONDICIONADO

1 AÑO DE SEGURO GRATUITO

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

*Oferta y PVP recomendado en Península y Baleares para Renault Clio IV Authentique 1.2 16V 54kW (75CV) con Pack Basic. Incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y promociones ofrecidas por RECSA y Plan PIVE-6. Aplicable a particulares y autónomos siempre que cumplan las condiciones del Plan PIVE-6 y que financien a través de Multiestreno con RCI Banque SA Sucursal en España. Permanencia mínima de 24 meses. Importe mínimo a financiar: 6.000€. Regalo de los mantenimientos preconizados con un máximo de 2, durante 2 años o 30.000 kms (la condición que suceda antes). Seguro a todo riesgo gratuito durante el primer año con franquicia de 600€ con Mapfre. Mantenimiento y seguro regalados por RECSA. Incompatible con otras ofertas financieras. Oferta válida para pedidos realizados del 1 al 31 de octubre 2014. Modelo visualizado: Renault Clio IV Dynamique Energy TCe S&S 66kW (90CV) con opciones (llantas de aleación de 17", pintura metalizada especial y pack de personalización Nivel 1). PVPR con promociones y Plan PIVE-6: 12.500€.

Renault recomienda **elf**

DRIVE THE CHANGE



Hiperactivo

Si eres de los que no paran y te encanta viajar en compañía de toda la familia, Mercedes te propone su renovado Clase B, un monovolumen compacto, amplio y funcional, que suma enérgicos motores, versiones 4Matic, sistemas de seguridad activa... Así, se mantiene como el más práctico de la nueva familia de compactos de Mercedes Benz.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

La llegada de los nuevos compactos de Mercedes Benz ha potenciado fuertemente las ventas de la marca de la estrella. A, CLA, GLA y este Clase B la componen actualmente, y en primavera se suma el CLA Shooting Brake.

De todos, el Clase B fue el primero en aparecer, y ahora la estética de este monovolumen compacto –es cuatro centímetros más largo que un BMW Serie 2 Active Tourer– se actualiza para asemejarse a sus hermanos de gama.

Style, Urban y AMG Line son las líneas de acabado que ofrece el Clase B, que van de lo clásico a lo deportivo, dependiendo de los gustos o necesidades del cliente. Ahora todos los Mercedes Clase B equipan de serie faros LED, y también el Collision Prevention Assist Plus, que mide la distancia con el vehículo que nos precede e incluso detiene nuestro vehículo en caso de que el conductor no ac-



La dinámica del Clase B es de primer nivel, más aún con el AMG Line, que cuesta 2.100 euros. Carece de diferentes modos para configurar su comportamiento, algo ya habitual.



La pantalla central queda expuesta. El volante es nuevo, como los relojes. En su pantalla visualizamos todos los sistemas de seguridad activa.



PRECIO DESDE 28.125 €	
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: DE 94 A 156 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DE 0 A 4,75 %	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Habitabilidad. Practicidad. Calidad. Comportamiento. Gama eficiente. Seguridad.	Precio alto. Detalles de equipamiento. Motores 200 y 220 CDI ruidosos. Opción 4Matic cara.

túe. Mercedes afirma que los accidentes por alcance con un vehículo de su marca, se han reducido un 14% desde 2011.

El habitáculo también recibe pequeños cambios, pero sin afectar a su funcionalidad, con un maletero espacioso y unas plazas traseras amplias –mejoraría con unos asientos individuales y no con una banqueta desplazada de dos piezas, opcional–.

La gama mecánica es muy completa, con cuatro propulsores de gasolina y tres diésel. Todos ellos cuentan con turbo e inyección direc-



Asientos cómodos y una buena amplitud. El maletero tiene doble fondo y el respaldo del acompañante se puede abatir. Opcionalmente.

ta, además de con sistema de arranque y parada automático ECO, por lo que la eficiencia es una de sus cartas de presentación. También todos pueden equipar el cambio 7G-DCT, un cambio de doble embrague cuyo selector se ubica en la columna de

dirección, liberando espacio en la consola central.

Novedad es la llegada de las versiones con tracción total 4Matic, que amplían la funcionalidad del Clase B, y precisamente fue las que probamos, combinada con los motores 250 y 220 CDI.

El primero de ellos ofrece prestaciones de deportivo, mientras que el diésel no se queda atrás, pero su refinamiento y sonoridad son mejorables, aunque nos obsequia con un consumo más ajustado –medimos 6,2 l/100 km por los 7,8 del 250–. Eso

sí, al superar en el 220 CDI los 120 g/km de CO₂, paga impuesto de matriculación y la opción 4Matic se dispara 3.775 euros –5.825 en un 200 CDI que además añade el cambio 7G-DCT–.

Su comportamiento es intachable, apartado en el que destaca con el AMG Line, con suspensiones deportivas, discos delanteros perforados, neumáticos 225/45 R18...

Los precios oscilan entre los 28.125 euros de los B180 CDI –motor 1.5 dCi de origen Renault– y los 40.250 euros del B 220 CDI 4Matic, 1.500 euros más que un Clase A.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	180	200	220	250	180 CDI	200 CDI	220 CDI
Disposición	Del. transversal	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	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.595	1.595	1.991	1.991	1.461	2.143	2.143
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	2	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	122/5.000	156/5.300	184/5.500	211/5.500	109/4.000	136/3.200-4.000	177/3.600-3.800
Par máximo (mkg)/rpm	20,4/1.250-4.000	25,5/1.250-4.000	30,6/1.200-4.000	35,7/1.200-4.000	26,5/1.750-2.500	30,6/1.400-3.000	35,7/1.400-3.400
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Del. o 4Matic	Delantera	Del. o 4Matic	Del. o 4Matic
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Automática, 7 vel.	Automática, 7 vel.	Manual, 6 vel.	Man, 6 v. ó DCT 7 v.	Automática, 7 vel.
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	195/65 R15	205/55 R16	205/55 R16	225/45 R17	195/65 R15	205/55 R16	205/55 R16
Peso (kg)	1.395	1.395	1.505	1.465 (4M: 1.505)	1.420 (BE: 1.395)	1.485 (4M: 1.575)	1.505 (4M: 1.575)
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.393/1.786/1.557	4.393/1.786/1.557	4.393/1.786/1.558	4.393/1.786/1.562	4.393/1.786/1.557	4.393/1.786/1.558	4.393/1.786/1.558
Capacidad del depósito (l)	50	50	56	50 (4M: 56)	50 (BE: 40)	50 (4M: 56)	50 (4M: 56)
Volumen del maletero (l)	488/1.547	488/1.547	488/1.547	488/1.547	488/1.547	488/1.547	488/1.547
De 0 a 100 km/h (s)	9,3 (BE: 9,3)	8,6	7,5	6,8 (4M: 6,7)	11,6 (BE: 11,6)	9,9 (4M: 9,8)	8,3 (4M: 8,3)
Velocidad máxima (km/h)	200 (BE: 190)	220	225	240 (4M: 235)	190 (BE: 190)	210 (4M: 207)	224 (4M: 220)
Consumo mixto (l/100 km)	5,6 (BE: 5,2)	5,6	6,5	6,1 (4M: 6,6)	4,1 (BE: 3,6)	4,3 (4M: 5,0)	4,1 (4M: 5,0)



Si quieres saber más del Mercedes Clase B entra en... www.m16.in/575





Si quieres saber más del Opel Corsa entra en...
www.m16.in/241



▲ El Corsa ofrece la segunda generación del Opel Eye, con lector de señales de tráfico, alerta por cambio de carril, asistente de luces largas o aviso de colisión frontal.

AL MÁS ALTO NIVEL DE SERIE O EN OPCIÓN HAY FAROS DE XENÓN, CÁMARA DE VISIÓN TRASERA, DIRECCIÓN CON MODO 'CITY' Y MUCHO MÁS



▲▼ Habrá acabados Expression, Selective y Excellence, y tapicerías grabadas en volumen 3D. También se estrenan tapizados coloreados con una técnica pionera.



Otro quinto bueno

Cada nueva generación del Corsa –la primera nació en 1982– superaba en tamaño a su antecesor, progresión que se detiene con el nuevo modelo, pues el quinto Corsa respeta con mucha fidelidad las dimensiones del cuarto, ya que mide 4,02 metros de largo por 1,75 de ancho –1,74 en el caso de la carrocería de tres puertas– y 1,48 de alto. Y la distancia entre ejes es calçada: 2,51 metros. Sin embargo, el Corsa E –así lo llaman en Opel– parece más grande que el Corsa D gracias al nuevo diseño, con faros delanteros en forma de ala, una baja parrilla trapezoidal, las luces antiniebla muy esquinadas o, ya en la zaga, las ópticas situadas sobre los marcados 'hombros' laterales. Las variantes de tres y cinco puertas siguen diferenciándose mucho entre sí –el primero parece casi un coupé–, aunque comparten las cinco plazas y el volumen de maletero: 285 litros. La capacidad máxima abatiendo los respaldos sí difiere un poco: 1.090 litros en el Corsa 3P y 1.120 en el Corsa 5P.

Dicen que «no hay quinto malo». Pero fuera del ámbito taurino, inspirador de ese refrán, la máxima se confirma con esta quinta entrega del Corsa, que sin crecer de tamaño es más coche, pues adopta tecnologías avanzadas y un nuevo chasis. En su gama inicial, además, brilla el eficaz tricilíndrico 1.0 Turbo de gasolina, de 115 CV.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Dentro, lo primero que se aprecia es el esfuerzo de la marca por agradar. Nuevo diseño, con protagonismo para

un salpicadero que optimiza la sensación de espacio, y acabado correcto, con profusión de materiales mullidos. Aunque

también encontramos plásticos de aspecto discreto. Y el repaso al habitáculo permite descubrir otro detalle que ya se criticaba en el primer Corsa: el puesto de conducción parece pensado para ocupantes enormes, pues el respaldo del asiento no sujeta perfectamente en curva a tallas más normales –y el que esto escribe no es precisamente Kate Moss– y la palanca de cambios va algo retrasada, hasta el punto de que nuestro codo derecho chocará con el flanco del respaldo al engranar segunda, cuarta o, cuando la hay, sexta.

El nuevo chasis, con centro de gravedad 5 milímetros más bajo, subchasis más rígido, nueva geometría de la suspensión delantera y suspensión trasera con puesta a punto revisada, se traduce en una 'pisada' mejorada, aunque un corto recorrido por Francfort y sus atascados alrededores no son el mejor escenario para sacar conclusiones en este sentido. El cliente podrá elegir entre dos tipos de chasis: el normal, denominado 'Confort', y uno más dinámico –montado en las unidades



► El Corsa Expression de 3 puertas con motor 1.4 de 75 CV cuesta 13.540 euros. Y 525 euros más la versión de 5 puertas.



probadas –llamado 'Sport', con muelles y amortiguadores más firmes y una geometría específica de la nueva dirección eléc-

trica para ofrecer una respuesta más rápida. En autovía, a nuestro juicio, 'demasiado' rápida. En cuanto a motores, la

gama inicial incluye dos mecánicas diésel 1.3 CDTI actualizadas, con 75 y 95 CV, y gasto medio de 3,7 l/100 km,

aunque una inminente versión EcoFlex se conformará con 3,2 litros. Y en gasolina, cuatro alternativas de partida: los 1.4 atmosféricos de 75 y 90 CV –este último disponible con cajas manual, automática y manual pilotada Easytronic–, el 1.0 Turbo –un tres cilindros de rendimiento estupendo por empuje, agrado, silencio y ausencia de vibraciones– y el 1.4 Turbo, en una nueva versión con mucho par pero de sólo 100 CV, lo que nos deja algo fríos. Sobre todo porque, en breve, llegará un 1.0 Turbo de 90 CV que gastará sólo 4,3 l/100 km.

Del nuevo Corsa, que se fabrica en las plantas de Eisenach (Alemania) y Zaragoza, ya se admiten pedidos, y las primeras entregas en España comenzarán en enero de 2015.

FICHA TÉCNICA (5P)

MOTOR	1.4 75	1.4 90	1.4 TURBO	1.0 TURBO	1.3 CDTI 75	1.3 CDTI 95
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	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.398	1.398	1.364	998	1.248	1.248
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4	4
Potencia máxima/rpm	75/4.200-6.000	90/6.000	100/3.500-6.000	115/5.000-6.000	75/3.750	95/3.750
Par máximo/rpm	13,3/4.000	13,3/4.000	20,4/1.850-3.500	17,3/1.800-4.500	19,4/1.500-2.500	19,4/1.500-3.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Man. 5v./Aut. 6v.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	185/65 R15	185/65 R15	185/65 R15	185/65 R15	185/65 R15	185/65 R15
Peso en orden de marcha (kg)	1.163	1.163 (Aut: 1.199)	1.237	1.199	1.199	1.199
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.021/1.746/1.481	4.021/1.746/1.481	4.021/1.746/1.481	4.021/1.746/1.481	4.021/1.746/1.481	4.021/1.746/1.481
Capacidad del depósito (l)	45	45	45	45	45	45
Volumen del maletero (l)	285/1.120	285/1.120	285/1.120	285/1.120	285/1.120	285/1.120
De 0 a 100 km/h (s)	14,0	13,2 (Aut: 13,9)	11,0	10,3	14,8	11,9
Velocidad máxima (km/h)	167	175 (Aut: 170)	185	195	164	182
Consumo mixto (l/100 km)	5,1	5,1 (Aut: 5,9)	5,1	4,9	3,7	3,7

Más expresiva y atractiva en su diseño, la tercera generación del Fabia nace desde una renovada plataforma que le permite ser más ligero y dinámico. Además, incorpora nuevos motores más eficientes, se rodea de una dotación tecnológica mucho más avanzada en seguridad y presume de una gran habitabilidad y del maletero más capaz de su segmento. Llega a España en enero.



Si quieres saber más del Skoda Fabia entra en...
www.ml6.in/552



Las luces LED de conducción diurna son opcionales, lo mismo que el techo panorámico de cristal, que se ofrece por primera vez en un Fabia.



NUEVO FORMATO MÁS CORTO, MÁS ANCHO, MÁS BAJO Y CON UNA NUEVA PLATAFORMA, EL FABIA ES AHORA UN VEHÍCULO MÁS ÁGIL, LIGERO, DINÁMICO Y CONFORTABLE



El interior se viste de mayor calidad y es más habitable. El maletero aumenta hasta los 330 litros, récord en su clase.



Mejor y más guapo

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El primer Fabia vio la luz en 1999 y desde ese momento siempre ha sido un pilar básico de Skoda, pues desde entonces ha sumado unas ventas superiores a los 3,5 millones de unidades. Y eso que, pese a sus grandes cualidades, siempre ha sido para muchos el 'patito feo' frente a parientes como el Volkswagen Polo o el Seat Ibiza. Hasta ahora.

La tercera generación del modelo checo nace con nuevos bríos y con una estética que, ahora sí, entra mejor por los ojos. Su diseño es más emotivo y expresivo, no sólo por su frontal más dinámico, sino también por su nueva 'estampa'. Es 8 milímetros más corto, nada menos que 90 más ancho y rebaja su altura 31 milímetros en comparación con el modelo anterior.

Además, estira la distancia entre ejes 30 milímetros y

aumenta el ancho de vías, de forma que su pisada es más generosa. Y su centro de gravedad va ahora más bajo. Sí, lo habéis adivinado: dinámicamente ha dado un paso al frente.

En su mayor confort y su mejor agilidad en marcha tiene mucho que decir la nueva plataforma sobre la que nace. No es la modular transversal

MQB del grupo VW que sí lleva el Octavia, pero casi, porque incorpora una buena parte de sus atributos –motores, dirección electromecánica, tecnología o asistentes de seguridad–. Muy similar a la del VW Polo, el estreno se traduce, además, en un ahorro de peso de 65 kilos, situando a su versión más ligera en tan sólo 980 kilos.

También juega una baza fundamental la personalización del modelo, con la pintura bicolor como gran estrella invitada.

El interior ha sido rediseñado, y se rodea de una puesta en escena más llamativa y rematada con más calidad, aunque los plásticos empleados son todos ellos duros. Sí que resulta más habitable que antes, y que la media de sus rivales. Además, presume del mayor maletero de su clase: 330 litros, 15 más que antes.

La gama de motores contempla siete versiones diferentes, aunque una de ellas, la eficiente GreenLine diésel de 75 caballos y sólo 3,1 litros de consumo medio, no llegará hasta junio. El resto debutará en enero de 2015. Destacar que ganan por goleada las arquitecturas de tres cilindros, que hacen pleno en las variantes diésel 1.4 TDI de 90 y 105

CV, y copan la mitad de la gama de gasolina, gracias a los 1.0 MPI de 60 y 75 CV, tomados del Citigo. Más solventes y refinados son los 1.2 TSI de 90 y 110 CV.

Todos cuentan con función 'Start/Stop' y sistema de recuperación de la energía de frenado, uno de los motivos por el que el Fabia ha recortado un 17 por ciento el gasto medio. El cambio DSG está disponible en el TSI de 110 CV y en el TDI de

El diseño es más emotivo y dinámico que antes. Ya no habrá versión deportiva RS, pero sí una Montecarlo ligada al TSI de 110 CV que llegará en verano de 2015.



90; precisamente las versiones que probamos durante nuestra toma de contacto. El motor de gasolina es un prodigio de refinamiento en marcha, pues apenas se hace notar y recupera de maravilla. El diésel también ofrece un rendimiento notable, pero su naturaleza tricilíndrica sí le pasa factura en cuanto a rumorosidad y agrado general. En cualquier caso, el Fabia ha ganado en dinámica, confort y tacto general. Además, el diferencial electrónico XDS+ es de serie.

E incorpora tecnologías como detector de fatiga, freno anticolisión múltiple y de emergencia en ciudad, alerta de colisión, control de presión de los neumáticos, asistente de arranque en rampa, limitador de velocidad... y es el primer Skoda que ofrece la tecnología Mirror-Link y SmartGate, que permite conectar nuestro teléfono al vehículo y disfrutar de sus aplicaciones.

El Fabia llega en enero, también con carrocería Combi, que costará 800 euros más.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 MPI 60	1.0 MPI 75	1.2 TSI 90	1.2 TSI 110	1.4 TDI 90	1.4 TDI 105
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999	1.197	1.197	1.422	1.422
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	60/5.000-6.000	75/6.200	90/4.400-5.400	110/4.600-5.600	90/3.000-3.250	105/3.500-3.750
Par máximo (mkg)/rpm	9,7/3.000-4.300	9,7/3.000-4.300	16,3/1.400-3.500	17,9/1.400-4.000	23,5/1.750-2.500	25,5/1.750-2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Man. 6v. / Aut. 7v.	Man. 5v. / Aut. 7v.	Manual, 5 vel.
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Tambores	Tambores	Tambores	Discos	Tambores	Tambores
Neumáticos	175/70 R14	175/70 R14	175/70 R14	185/60 R15	175/70 R14	185/60 R15
Peso (kg)	1.055	1.055	1.109	1.129	1.156	1.165
Longitud/Anchura/Altura (mm)	3.992/1.732/1.467	3.992/1.732/1.467	3.992/1.732/1.467	3.992/1.732/1.467	3.992/1.732/1.467	3.992/1.732/1.467
Capacidad del depósito (l)	45	45	45	45	45	45
Volumen del maletero (l)	330-1.150	330-1.150	330-1.150	330-1.150	330-1.150	330-1.150
De 0 a 100 km/h (s)	15,7	14,7	10,9	9,4	11,1	10,1
Velocidad máxima (km/h)	160	172	182	196	182	193
Consumo mixto (l/100 km)	4,7	4,8	4,7	4,8 (Aut: 4,7)	3,4 (Aut: 3,6)	3,5



VARIANT LA VERSIÓN FAMILIAR TIENE UN INCREMENTO DE PRECIO DE ALREDEDOR DE 1.700 EUROS. TIENE 64 LITROS MÁS DE MALETERO

Volkswagen sustituye su Passat cuando la berlina alemana es líder de ventas en España y cuando tres de los cuatro modelos que le siguen son rivales de Audi, BMW y Mercedes.

COMPARATIVA DE PRECIOS PASSAT 2012 (B7) / 2015 (B8)

	Passat B7	Passat B8	Dif.
Edition TDI 110S	27.310 €	27.790 €	1,8%
Edition TDI 120			
Advance TDI 140cv	31.290 €		3,4%
Advance TDI 150cv		32.350 €	
Highline TDI 140cv	33.080 €		4,1%
Sport TDI 150cv		34.440 €	



El sistema de suspensión regulable DCC será de serie en los motores de más de 200 CV y opcional en el resto a partir de enero. El cuadro de instrumentos puede ser digital en los más equipados.

Si quieres saber más del Volkswagen Passat entra en... www.m16.in/542

HABLAMOS CON... FRANCISCO PÉREZ BOTELLO

Presidente de Volkswagen-Audi España y director general de Volkswagen España

El rival directo del nuevo Passat es el BMW Serie 3



—Tradicionalmente Volkswagen ha sido un poco más cara que el resto de marcas generalistas, sin embargo últimamente parece que los precios se han ajustado a la baja para ser más competitivos. ¿Tener precios parecidos a los demás afecta a la imagen de una marca que quiere estar más cerca de los 'premium'?

—Nosotros en términos relativos no hemos bajado los precios. Volkswagen se mantiene entre las marcas generalistas y las 'premium'. Pero sí que es cierto que como consecuencia de la presión que marcas como Hyundai, Dacia, Kia etc. están metiendo a las marcas generalistas tradicionales, éstas han tenido que ajustar sus precios. Por otra parte las 'premium' están atacando ahora las partes bajas del mercado. Nosotros nos hemos limitado a seguir el mercado, bajando precios pero manteniendo las distancias, un tema que cuidamos muchísimo. Creemos que esto no nos hace perder nuestro posicionamiento 'semi premium'.

—Ahora mismo en Grecia nuestro equipo comercial y el de todo el mundo, cerca de 20.000 personas, está conociendo el coche y asistiendo a un curso que contiene un módulo específico de info entretenimiento y servicios 'on line'. Este curso se ha estado revisando para que sea lo más completo posible y que al cliente que va a la concesión no le quede ninguna duda por resolver.

—Imagino que está todo calculado, pero ¿no debería ser preocupante a nivel de grupo, que el nuevo Passat, con esa presencia, empaque e imagen de calidad, pueda robarle ventas a un modelo 'premium' como el Audi A4?

—¿Hay presiones a la hora de definir equipamientos o precios?

—La filosofía de nuestro grupo es que las marcas compitan. Ahora bien, ni Audi tiene una estrategia comercial contra Volkswagen, ni Volkswagen contra Audi. La estrategia de Audi es competir contra BMW, Mercedes... Y la de Volkswagen es competir con BMW, Mercedes y las generalistas. Si como consecuencia de eso se pueden producir daños colaterales, no se tienen en cuenta porque la máxima del grupo Volkswagen es que cada uno tiene que competir en su parcela con los mejores medios que tenga.

—Volkswagen tiene una excelente imagen, como grupo y como marca. ¿Tiene todavía algún punto débil que cree usted que debería reforzarse en busca de la excelencia?

—Somos muy exigentes con nosotros mismos y aunque desde fuera parece que todo está muy bien, no nos gusta conformarnos con lo que tenemos y pienso que tenemos que mejorar mucho a la hora de transmitir y hablar de innovación. Creo que tenemos que comunicar mucho más el contenido de innovación que llevan nuestros coches y en este sentido nos va a ayudar mucho la llegada de los híbridos enchufables. Las investigaciones de mercado en España nos dicen que innovación y tecnología está asociado al eléctrico y al híbrido. Volkswagen está invirtiendo mucho en sistema de ayudas a la conducción y sin embargo eso no tiene tanto impacto en el cliente como un híbrido enchufable. Y ése el gran reto que tenemos por delante para los próximos años.

—¿Cree que hay en la actualidad algún modelo que le pueda hacer sombra o complicarle la vida al nuevo Passat dentro de su segmento? ¿Cuál es el rival directo de su nueva berlina?

—Los rivales del Passat son las marcas 'premium'. El posicionamiento del Passat es muy claro, nuestra intención es pelear por ese segmento colindante entre la parte alta de generalista y la parte baja de 'premium'. Cuando miramos a nuestros competidores, miramos a BMW y miramos a Mercedes. Sería demasiado arrogante decir que no te puede hacer sombra ningún generalista porque nuestros rivales tienen muy buenos coches. Pero entendemos que el nuevo Passat está en un salto cuántico por encima de ellos. El rival que consideramos más directo para el nuevo Passat es el BMW Serie 3.

—Si tuviera que destacar una cosa sobre el resto del nuevo Passat...

—El nuevo Passat hay que probarlo porque al margen de la tecnología, hay aspectos que no se pueden explicar o destacar con palabras. Estamos preparando un programa masivo de pruebas para clientes y una oferta muy amplia de coches de demostración en los concesionarios porque nos interesa mucho que el cliente compruebe que el Passat es una berlina de una categoría superior y eso sólo se aprecia sentándose al volante y dándose una vuelta.

—Repasando la tecnología que incorpora el nuevo Passat, solamente en info entretenimiento o conectividad, ofrece un mundo de posibilidades, ¿Cómo se ha está preparando el equipo comercial para transmitir al cliente todo lo que lleva el coche?

¡Temblad rivales!

Andrés Mas | amas@motor16.com

El trío de modelos 'premium' sigue siendo el objetivo de un Passat que ahora está mucho mejor preparado para tomar ventaja respecto al segmento generalista y estar cada vez más cerca del segmento superior, donde sin duda se ha movido y se moverá como pez en el agua. Hace dos semanas, nuestro compañero Alberto Mallo, realizaba en estas páginas la primera toma de contacto de este nuevo Passat con un porte más elegante, más espacio por todas partes, nueva plataforma MQB, aluvión de nuevos sistemas de ayudas a

la conducción, sofisticado sistema multimedia y motores nuevos o mejorados, para conformar inicialmente una gama de dos carrocerías, nueve motores, tracción delantera o total, cambio manual o DSG y acabados Edition, Advance y

Sport. Las primeras impresiones fueron magníficas y en esta segunda entrega centrados más en la versión 2.0 TDI de 150 caballos, la que más se venderá en nuestro país, el resultado no puede ser más positivo.

Probamos esta versión del



nuevo Passat con cambio DSG y un equipamiento en el que se incluye hasta la suspensión regulable DCC, opcional en los motores de menos de 200 caballos a partir de enero de 2015 junto con el acabado R-Line. Con más o menos equipamiento, esa combinación de motor TDI de 150 caballos y cambio DSG de 6 velocidades, nos parece la combinación ideal por ser la más equilibrada.

Los primeros metros a bordo del nuevo Passat transmiten sensación de 'cochazo', con una insonorización muy lograda, un aplomo de berlina de lujo, un interior de lujo minimalista y una respuesta casi de GTI. Los 60 kilos menos que pesa esta versión respecto a la anterior (la diferencia en la gama puede llegar a 85), son de gran importancia pero no se debería notar tanto, sin embargo la sensación de ligereza en el andar llama la atención desde los primeros compases. También la eficacia de la nueva plataforma y sus esquemas de suspen-

GAMA DE PRODUCTO Y EQUIPAMIENTO

	EDITION	ADVANCE	SPORT
		+2.150€	+2.100€
EQUIPAMIENTO DE SERIE (A DESTACAR)	Volante cuero multifunción./ Tempomat Bluetooth Conexión USB./ Park Pilot delantero y trasero./ Indicador presión neumáticos./ Keyless Go.	Front Assist./Pre-Crash./ Climatronic 3-zonas./Asientos delanteros ergoComfort./Paquete luz y visión./Sensor de lluvia	ACC con Front Assist./ Retrovisores plegables eléc./ Asientos en alcántara-cuero./ Asientos del. calefactables./ Inserciones interiores en aluminio cepillado.
PAQUETES SIN COSTE	Composition Media./Luces antiniebla delanteras./ Alfombrillas./Llantas aleación 16".	Discover Media./ Luces antiniebla delanteras./ Ordenador de viaje Premium./ Faros delanteros Led Basis./ Llantas aleación 17".	Discover Pro./VW Digital Cockpit./ Faros delanteros Led High./ Cámara trasera./Llantas aleación 18".



PRODUCCIÓN

▲ López-Schummer, García Legaz y Mario Armero.

Producción Se retoma el ritmo

La adaptación de las líneas de producción a la llegada de nuevos modelos está hecha y el ritmo de fabricación de las plantas españolas vuelve a estar en crecimiento. Las 214.964 unidades fabricadas en septiembre (11,65% más que el septiembre anterior), colocan las unidades fabricadas en los nueve primeros meses en 1.795.387, que suponen un 10,79% sobre ese periodo de 2013 y afianzan alcanzar los 2,4 millones de vehículos al finalizar el año. Destacable también el ritmo de las exportaciones que, como el presidente y vicepresidente ejecutivo de Anfac le hicieron llegar al secretario de Comercio Jaime García-Legaz, han subido un 7,17 por ciento en lo que va de año. Eso ha permitido a la fabricación de vehículos un superávit comercial de 10.741 millones de euros hasta agosto, cifra que debería de convertirse en 16.000 millones de euros a final de 2014.

Toyota En Europa y para Europa

Los nueve millones de unidades alcanza la producción de las fabricas europeas de Toyota. Desde que en 1971 comenzó a funcionar la primera en Portugal, ha abierto otras cinco de vehículos y tres de motores, invirtiendo más de 8.000 millones de euros.



HÁBITOS DE CONDUCCIÓN DE LOS ESPAÑOLES

Lo que sabemos, hacemos y pensamos

Dos estudios presentados casi a la par tienen al conductor español como protagonista, porque son sus opiniones las que sirven para analizar los hábitos que tenemos al volante y nuestra percepción del entorno que nos rodea cuando vamos al volante, ya sea en los largos desplazamientos como en el día a día de la conducción.

La fórmula de planificar el viaje, la valoración de las infraestructuras y los índices de responsabilidad centran el análisis del segundo trabajo de Ducit, el espacio abierto a los automovilistas españoles creado por el Real Autoóvil Club de España (RACE). En la actuación de los 1.700 encuestados destaca que no se usan las vías de peaje por ahorrar ese gasto. Situación que lleva al RACE a pedir descuento en los peajes y subir el lími-

te a 130 km/h en esas vías, que son, claramente, más seguras que las carreteras convencionales y en las que, al igual que en otros países europeos de baja siniestralidad se puede circular diez kilómetros por encima de nuestro actual límite, salvo condiciones adversas.

El informe también resalta la concienciación de los españoles cuando deben hacer más kilómetros y viajan en familia, aunque hay un 15,1% ciento que reconoce salir después del trabajo sin descansar y



cada cuatro confiesa que utiliza esas autopistas, reconociendo que fuera de nuestro país las carreteras son mejores, tanto por su estado como por la señalización e iluminación.

El otro estudio, la encuesta sobre el día a día de conductores, peatones, motoristas y ciclistas realizada por el Centro de Estudios Ponle Freno-AXA, refleja que uno de cada cinco conductores se ha puesto al volante tras beber alcohol, mientras el 61% no sabe cuál es la tasa legal bajo la que se puede conducir. En cuanto a la infracción de la norma, el 7% de los automovilistas y el 16 por ciento de los motoristas han sido sancionados por ese motivo en alguna ocasión, situación que baja al 1% en coche y el 7% en moto si se trata del consumo de drogas.

El estudio también refleja que más de la mitad no para a descansar cada dos horas y son los usuarios de moto los que declaran más comportamientos considerados peligrosos, como excesos de velocidad, pasar semáforos en ámbar o adelantar por la derecha. Unánime es la opinión de que el factor humano es el responsable de los accidentes de carretera y cuatro de cada diez encuestados ve un objetivo recaudatorio en los límites de velocidad.

A4, por un problema en el software de los airbag que no tiene nada que ver con el proveedor Tanaka.

Empleo El automóvil empuja con fuerza

Dice Anfac (Fabricantes) que uno de cada cuatro empleos de la industria manufacturera en España se lo apuntan las fabri-

cas de vehículos, que en los nueve primeros meses del año han creado 19.400 puestos de trabajo. Contratación que sigue, por ejemplo, con los 2.300 eventuales de Almussafes, que Ford España convertirá en fijos en los próximos tres años. Pero el tirón de las factorías españolas mucho tiene que ver con la competitividad, que da opciones a la adjudicación de nuevos modelos. Por eso, Nissan ha presentado un

plan en su planta de Ávila, que implica una reducción de plantilla del 10%. También PSA Peugeot Citroën busca mejorar la competitividad en Vigo, con una dura negociación con los trabajadores. La empresa propone congelación salarial hasta 2019, la supresión y reducción de los complementos y un recorte en salarios y paga extra para poder adjudicarse la nueva furgoneta por la que compite con Eslovaquia.

el puntazo

La Justicia contradice el criterio de la DGT para graduar sanciones por exceso de velocidad.

La Justicia vuelve a dar la razón a Automovilistas Europeos Asociados (AEA) con una sentencia que abre la posibilidad de reclamar más de 300.000 multas, con importe y puntos por encima de lo establecido en la Ley. Se trata del 'margen de error' del radar, que debe ser descontado de la velocidad que figura en las fotografías, algo que no hace la DGT.

la imagen

20 récords de velocidad para el Mazda6

Pendientes de ser homologados por la FIA están los 20 récords de velocidad pulverizados por el Mazda6 2.2 Skyactive-D en el circuito alemán de Papenburg. En ese trazado oval tres unidades del sedán japonés culminaban una maratónica jornada de 24 horas marcando el mejor de ellos una media de 221,072 kilómetros por hora, superando el récord para un diésel de producción con cilindradas de 2.0 a 2,5, establecido en 209,824 km/h. A eso se añaden récords en otras distancias.



la frase

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

«No tengo noticias de que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) haya probado posibles prácticas anticompetitivas en la distribución de automóviles de algunas marcas».

la cifra

12,4

millones de Opel Corsa se han vendido en el mundo, de los que 11,8 millones se han comercializado en Europa, desde que hace 32 años apareciera ese coche, que ha tenido en Figueruelas el principal centro de producción. También en la planta española, junto a Eisenach (Alemania), se hará la quinta generación.

Honda Los directivos se bajan el sueldo

Los más altos ejecutivos de la compañía japonesa se reducirán el salario durante tres meses. La decisión es el 'pago' por la nueva llamada a revisión de algunos de sus modelos en Japón con fallos en el sistema de transmisión.

LatinNCAP Por fin hay un cinco estrellas

VW Golf y Toyota Corolla son los primeros modelos que consiguen cinco estrellas LatinNCAP, el equivalente al EuroNCAP europeo, que califica a los coches por la seguridad que ofrecen al pasajero adulto. El Golf refuerza el éxito con otras cinco estrellas en el apartado de niños y sus resultados satisfacen especialmente en LatinNCAP por ser un modelo fabricado en México.



Control de Estabilidad Obligatorio en la UE

A partir de noviembre en los países de la Unión Europea no se podrán vender turismos e industriales ligeros sin Control Electrónico de Estabilidad (ESP) instalado de fábrica. Considerado junto al cinturón como el sistema de seguridad más eficaz que ha existido, la obligatoriedad de su instalación también llegará al resto de vehículos, con excepción de las motocicletas.

en breve

PREMIO FAEC El estudio sobre la capacidad de las carreteras para aprovechar la energía producida por el tráfico ha ganado el Premio de la Fundación Española de la Carretera (FAEC), dotado con 12.000 €.	USA EL CINTURÓN Para fomentar el uso del cinturón, las subvenciones del Consejo Superior de Deportes para los desplazamientos deportivos estarán condicionadas a que los vehículos cuenten con ese dispositivo.	«VERTEDERO CERO» Es la categoría alcanzada por la planta de General Motors en Figueruelas, que con ese reconocimiento reafirma su compromiso con el medio ambiente y la sostenibilidad.	TODOS CON SEGURO Ocho de cada diez hogares españoles tienen, al menos, un seguro de automóvil, con extremeños, murcianos, baleares y canarios con los mayores porcentajes.
---	---	---	--





Que un coche conduzca solo ya es sorprendente. Pero que lo haga en un circuito como el de Hockenheim y marcando tiempos de piloto profesional parece cosa de ficción. Pero no es ficción, sino ciencia. La que encierra el RS 7 Piloted Driving Concept, un prototipo con el que Audi demuestra que la conducción autónoma ha llegado... para quedarse.

A su bola

Si quieres saber más del Audi RS 7 Piloted Driving entra en... www.m16.in/525



El coche fantástico existe, pero no es un Pontiac Trans Am negro llamado Kitt, sino un RS 7 de 560 CV y tracción Quattro al que Audi llama Piloted Driving Concept. O traducido al castellano, 'prototipo de conducción pilotada'. No es la primera vez que la marca de Ingolstadt crea un vehículo de este tipo, pues en 2010 un TTS sin conductor completó a toda velocidad el trazado de la legendaria subida al Pike's Peak, en Colorado. Pero ahora alcanza el máximo nivel de dinamismo



▲ El RS 7 'autómata' tiene una velocidad punta de 305 km/h, y durante su vuelta al trazado de Hockenheim llegó a alcanzar los 240 km/h. El resultado, un tiempo de 2 minutos y 10 segundos reservado sólo a los mejores pilotos.

►► TOUAREG STANLEY Y GOLF 53+1: LOS PRECURSORES.-

El grupo Volkswagen trabaja desde hace tiempo en la conducción autónoma. Su primer prototipo 'público' fue el Touareg Stanley, que en octubre de 2005 ganó la Grand Challenge, una carrera de coches sin conductor disputada en Arizona.



Recorrió 212 kilómetros de desierto, en un recorrido que incluía angostas carreteras, caminos de ganado, un túnel de 46 metros y cruces con vías de tren o tendidos eléctricos, en 6 horas y 53 minutos. Un año más tarde, la casa de Wolfsburg exhibía el Golf GTI 53+1, un coche 'autómata' que en pistas de prueba, tras un giro 'de aprendizaje' a velocidad lenta, aceleraba, frenaba y maniobraba al ritmo del mejor piloto, lo que ayudaba a desarrollar mejoras del chasis rápidamente.

ASÍ ES EL RS 7 QUE CONDUCE SOLO TODA LA TECNOLOGÍA DE AUDI, EN UN MISMO COCHE

CÁMARA FRONTAL:

- Audi Active Lane Assist
- ACC con función Stop&Go
- Speed Limit Display
- Audi Pre Sense Front / Plus
- Audi Adaptive Light

SENSORES ULTRASÓNICOS LATERALES:

- Park Assist con display de situación del entorno

CÁMARA FRONTALES, TRASERAS Y SUPERIORES:

- Parking System Plus con cámaras frontal y trasera
- Park Assist con cámara frontal y trasera.

SENSORES ULTRASÓNICOS TRASEROS:

- Parking System Plus con cámaras frontal y trasera
- Park Assist con display de situación del entorno.

SENSORES ULTRASÓNICOS DELANTEROS:

- ACC con función Stop&Go
- Parking System Plus con cámaras frontal y trasera
- Park Assist con display de situación del entorno

CÁMARA INFRARROJA:

- Night Vision Assistant con alerta de detección de peatones.

Para orientarse, el prototipo de Audi utiliza principalmente señales GPS que se transmiten al vehículo vía WiFi, y de forma reiterada a través de radio de alta frecuencia. En paralelo, cámaras de vídeo 3D graban la pista, y un programa especial compara la información de las imágenes con los datos almacenados a bordo. El proyecto sirve, además, para acumular información de cara al desarrollo de funciones automáticas capaces de evitar situaciones críticas.

SENSORES DE RADAR DELANTEROS:

- ACC con función Stop&Go
- Audi Pre Sense Front / Plus

GPS DIFERENCIAL Y CÁMARA 3D FRONTALES Y TRASERAS:

- Cada cámara, con un ángulo de apertura horizontal de 103°

SENSORES DE RADAR TRASEROS:

- Audi Side Assist
- Audi Pre Sense Rear / Plus

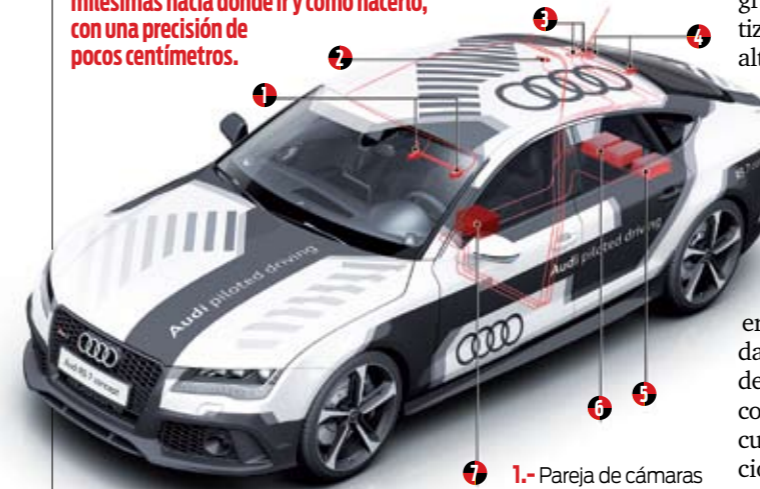
SENSORES DE COLISIÓN:

- Adaptabilidad de la protección frontal
- Protección lateral
- Protección contra impacto trasero

con este prototipo basado en el RS 7, cuyo bautismo oficial tuvo lugar hace días en Hockenheim, donde rodó a ritmo de carrera, y ante miles de espectadores, justo antes de comenzar la última prueba del DTM. Se trata de un coche 'casi' idéntico al de serie, pero su servodirección electromecánica, los frenos, la mariposa del acelerador y el cambio Tiptronic de ocho marchas —que distribuye la fuerza a la transmisión integral Quattro— están controlados automáticamente.

COMPONENTES DEL SISTEMA VE Y COMPRENDE

El RS 7 Piloted Driving Concept cuenta con un receptor de GPS más avanzado que el de los navegadores convencionales y cuatro cámaras 3D, cuyas imágenes son procesadas para que un ordenador decida en milésimas hacia dónde ir y cómo hacerlo, con una precisión de pocos centímetros.



- 1.- Pareja de cámaras 3D frontales, cada una con un ángulo horizontal de 'visión' de 103 grados.
- 2.- Antena del GPS diferencial.
- 3.- Antena para la transferencia de datos.
- 4.- Pareja de cámaras 3D traseras, cada una con un ángulo horizontal de 'visión' de 103 grados.
- 5.- Unidad central para el control de la conducción autónoma.
- 6.- Sistema de procesamiento y monitorización de imágenes.
- 7.- Sensor central.

La segunda parte, el control del vehículo al límite, se garantiza combinando la completa red de datos embarcada con la coordinación de alta precisión de cada sistema implicado en la conducción. Los ingenieros de Audi investigaron el pilotaje autónomo sometiendo al RS 7 experimental a miles de kilómetros de ensayos en diversos tipos de vía, aunque es en circuito donde se exige el máximo rendimiento: aceleración a tope en recta, frenada a fondo antes de las curvas, entrada precisa y reacceleración en cada viraje... Tomando como referencia el test de Hockenheim, los valores son espectaculares: en frenada, la fuerza de desaceleración superó los 1,3 g, mientras que la máxima aceleración lateral medida en curva alcanzó 1,1 g. El resultado, un tiempo de 2 minutos y 10 segundos digno de un piloto profesional; aunque el verdadero resumen de la exhibición va más allá: a la espera de vencer los lógicos obstáculos legales, la conducción autónoma está lista para usarse en vehículos de calle.

Dos son las claves para lograr una conducción automatizada eficaz: la orientación de alta precisión del vehículo sobre la calzada y el control absoluto de su comportamiento en los límites de adherencia. El primer objetivo se consigue usando señales GPS corregidas que generan datos precisos —pocos centímetros de error— para su envío a la unidad central del vehículo, donde se comparan en tiempo real con imágenes 3D captadas por cuatro cámaras y con informaciones gráficas almacenadas previamente. De hecho, el sistema busca cientos de rasgos conocidos, como el perfil de las edificaciones que sirven de fondo a la pista, usándolos como información adicional para posicionarse a la perfección.



NUEVA CAMPAÑA #STOP CHATEAR BP, Castrol y RACE han lanzado la campaña #StopChatear, que trata de concienciar a los usuarios de smartphones sobre la



peligrosidad de usarlos al volante. La iniciativa cuenta con el apoyo de la DGT y a la misma se han unido ya muchas caras conocidas del mundo del motor.

LEBRON JAMES EMBAJADOR DE KIA

Kia ya cuenta con otro embajador de renombre como representante de sus automóviles en el mundo. Se trata del famoso jugador de baloncesto de la NBA LeBron James, que será la nueva imagen del Kia K900. Antes de ser 'fichado' por la marca coreana, la estrella de los Cavaliers de Cleveland ya tenía en su garaje una unidad de esta impresionante berlina de lujo de más de cinco metros de largo, el primer modelo de propulsión trasera de la marca.

ATENTOS A... HASTA EL 30/11/15 El Museo de la Moto de Barcelona

tendrá abierta su exposición dedicada a Bultaco, en la que se pueden admirar 26 motocicletas y recorrer la historia de esta marca.



MERCEDES BENZ

La hazaña de Gunter Holtorf entrará en el Libro Guinness de los Récords.



El alemán Gunter Holtorf ha recorrido 890.000 kilómetros con un Mercedes Clase GD de 1988 recorriendo 215 países.

UN CLASE G DE RÉCORD

Más de 25 años es lo que ha tardado el alemán Gunter Holtorf en dar la vuelta al mundo con su Mercedes Benz 300GD. Un periplo en el que ha recorrido 215 países y ha sumado 890.000 kilómetros poniendo a prueba la robustez del Clase G en todo tipo de caminos y situaciones.

La aventura de Gunter Holtorf y su Mercedes Clase

G, al que llama cariñosamente 'Otto', comenzó en 1989 cuando este alemán dejó su trabajo en Lufthansa y decidió recorrer el mundo. Puso un anuncio buscando copiloto y así conoció a su compañera (posteriormente, su mujer) Christine, con la que comenzó el viaje recorriendo África. Cinco años tardaron en cruzar este continente.

América, Asia, Australia, Oriente Próximo y finalmente Europa de nuevo fueron las siguientes etapas recorridas por esta pareja incombustible a bordo de un Mercedes que ahora se expone en el Museo de la marca en Stuttgart, Alemania. El modelo conserva su motor original y prácticamente no ha sufrido averías a lo largo de estos años.

PREMIO BMW DE PINTURA EL MEJOR CUADRO

El próximo 6 de noviembre, la Reina Sofía presidirá en el Teatro Real de Madrid la entrega del 29 Premio BMW de Pintura, que este año ha ganado Daniel Merlín, de 29 años. Otros galardones concedi-

dos por la marca son la Beca Mario Antolín de Ayuda a la investigación Pictórica, para Victoria Irazo; el Talento más joven, para Paloma Ruiz Moreno, de 10 años; y el Premio a la Innovación, para Fernando Romero.



ARTE URBANO

La instalación 'Shadow Art', creada por Hyundai durante el Mundial de Brasil, ha entrado en el Libro Guinness. Mide 15,7 metros de largo y representa a un jugador de fútbol.

CITROËN

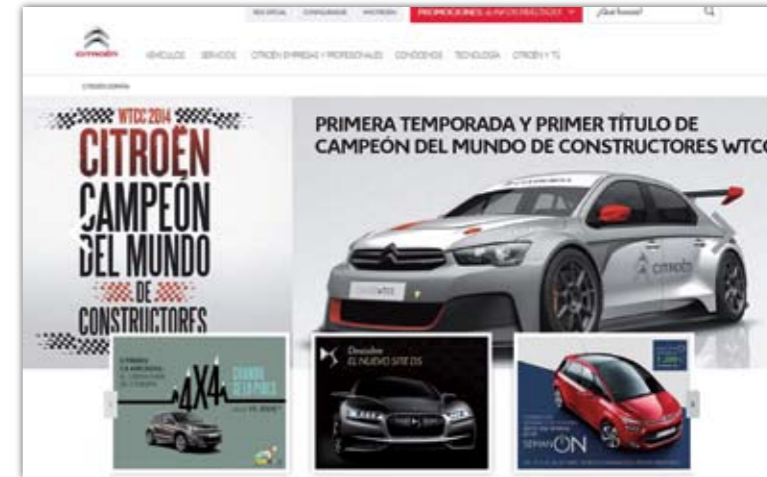
RENOVACIÓN EN INTERNET

Citroën acaba de renovar su página web con un nuevo diseño adaptativo que permite su consulta desde cualquier tipo de soporte (tablet, PC, smartphone...).

La nueva web ha sido desarrollada en 'html5', lo que también permite que las páginas consultadas por los seguidores de la marca se carguen muy rápido, y además ofrece mayor flexibilidad a la hora de

introducir los contenidos. Para esta nueva etapa, se ha buscado una presentación más sencilla de las informaciones, para que se pueda acceder a lo que se busca de una forma más fácil e intuitiva.

También se han aumentado las funcionalidades sociales de la página y en el futuro la navegación ofrecerá una experiencia más personalizada a cada visitante.



La web de Citroën ahora puede consultarse desde cualquier soporte.

LA EX PILOTO MUESTRA SUS FOTOGRAFÍAS

BALBA CAMINO: PASIÓN POR LA LUZ

La ex piloto Balba Camino ha mostrado otra de sus muchas facetas, la de fotógrafa, en una exposición que analiza la luz en las ciudades.

En el mundo del motor conocemos a Balba Camino porque durante más de 17 años se dedicó al automovilismo deportivo siendo la primera mujer en el mundo en ganar un Campeonato nacional abierto de GT. Pero esta mujer tiene muchas más caras, como han podido comprobar todos los que se han acercado a ver la exposición 'City Lights', celebrada recientemente en la sede de la Fundación Pons,

en Madrid. Allí, la ex piloto ha dado muestras de su talento fotográfico con una selección de imágenes en las que analiza la luz como elemento esencial de las ciudades.

Camino reconoce que siempre viaja con la cámara a cuestas, lo que le ha servido para desarrollar a lo largo de los años otra de sus pasiones. La exposición ya ha recalcado anteriormente en ciudades como París o Nueva York.



La fotografía es otra de las grandes pasiones de la ex piloto Balba Camino, como acaba de confirmar en la exposición 'City Lights'.

TWITTER

HAY UN POLO EN JUEGO

Volkswagen ha puesto en marcha un juego en Twitter, #SuperPoloMission, en el que premiará con un Polo al jugador/a que conduciendo una réplica virtual de este modelo complete el recorrido y consiga llegar a casa de María, la protagonista del anuncio de tele-

visión de la marca. En función de los tweets que envíe cada participante obtendrá más pistas para avanzar en el recorrido y hacerse con el premio final.



PUBLICIDAD

Con motivo del lanzamiento del nuevo Toyota Yaris, la marca ha estrenado una experiencia interactiva que permite a los jugadores de Xbox conocer el coche a través de Kinect.

MOTOGP MALASIA



Márquez iguala a Doohan

Marc Márquez logró en Sepang su duodécima victoria de la temporada, con lo que iguala el récord de Mick Doohan, el piloto que más carreras había ganado hasta ahora en un mismo año. Por detrás entraron las Yamaha, con Valentino Rossi segundo y Jorge Lorenzo tercero.

MOTO3 MALASIA

Habrá que esperar a Cheste

El triunfo del vizcaino Efrén Vázquez en la carrera del Gran Premio de Malasia y la segunda plaza lograda por el australiano Jack Miller impidieron que Álex Márquez, quinto esta vez, se proclamara campeón. Pero a Valencia viaja el de Cervera con 11 puntos de ventaja sobre Miller.



ERC RALLY DE VALAIS



Lappi se asegura el Europeo

Esapekka Lappi, al volante de un Skoda Fabia, se impuso en Suiza en el Rally de Valais, penúltimo de la temporada y donde el piloto finlandés, de 23 años, se aseguró el título del European Rally Championship. Segundo fue Craig Breen (Peugeot) y tercero, Sepp Wiegand (Skoda).



▼ Ogier no necesitaba vencer en Cataluña para llevarse el Mundial, pero ganó. El francés terminaba el viernes con 36 segundos de ventaja sobre Latvala, y luego se dedicó a administrar esa renta.



▲ Cuarta posición para Ostberg con el Citroën DS3. El noruego aventajó en la meta a Sordo por menos de 9 segundos.



▲ Una vez más, Sordo fue el mejor de Hyundai. Acabó quinto, pero podría haber sido tercero de no ser por un tonto error.

MOTO2 MALASIA

Esteve Rabat, campeón

El barcelonés 'Tito' Rabat se suma a la larga lista de pilotos españoles campeones del mundo, y lo hace cuando aún resta una carrera para el final. Partía desde la 'pole' e hizo una gran sa-



▲ 'Tito' Rabat celebró el título desde el podio, pues acabó tercero. El ganador fue Viñales.

lida, aunque el gerundense Maverick Viñales y el finés Mika Kallio se fueron tras él. Rabat fue práctico y rehuyó la pelea, de modo que cedió ante ellos hacia el ecuador de la prueba. Parecía que el triunfo sería para Kallio, pero Viñales le adelantó, camino del triunfo. Por detrás, Rabat era tercero, con el Mundial de Moto2 ya en el bolsillo.

WTCC SUZUKA INTERNATIONAL CIRCUIT



'Pechito' López logra el título de Pilotos del Mundial de Turismos

Citroën entonces el alirón hace un par de semanas en China al lograr, en el año de su estreno con los C-Elysée, el Campeonato del Mundo de Marcas; y a ese éxito suma ahora el título de Pilotos conseguido por el argentino José María 'Pechito' López, que en la pista de Suzuka, de 5.807 metros de longitud, volvió a protagonizar una actuación estelar. Todo empezó en los entrenamientos con un triplete de los Citroën encabezado por el argentino, 75 milésimas más rápido que su compañero, y vigente campeón, Yvan Muller, mientras que el otro francés del equipo, el nueve veces campeón del

mundo de rallies Sebastien Loeb, era tercero. El primer 'no-Citroën' era el francés Hugo Valente, con el Chevrolet Cruze de Campos Racing.

En la primera carrera, Ló-

pez aprovechaba su puesto de privilegio para comandar el pelotón con autoridad, secundado por Muller, que además, de compañero era su más directo rival en la general. Más atrás, Loeb



En la segunda carrera ganó el Honda Civic de Gabriele Tarquini. Segundo fue Borkovic (Chevrolet) y tercero, Michelisz (Honda).



◀ El argentino José María López se impuso en la primera carrera disputada en el circuito japonés, lo que le daba el título.

volvía a hacer una mala salida y caía a la quinta plaza, a espaldas de los Cruze de Chilton y Valente. López y Muller se marchaban de sus perseguidores, pero pocas vueltas después el dúo de cabeza se veía reducido a la mitad, pues Muller pinchaba y debía abandonar, lo que dejaba matemáticamente en poder de 'Pechito' el Mundial: 57 años después de Fangio, un argentino conseguía en automovilismo un campeonato del mundo. La segunda posición en la carrera era para Chilton, mientras que Loeb, finalmente, lograba subir al podio.

En la segunda carrera, con parrilla invirtiendo el orden de la primera manga, la victoria fue para Gabriele Tarquini (Honda Civic), seguido por Dusan Borkovic (Chevrolet) y Norbert Michelisz (Honda). López entraba sexto... pero muy feliz.

WRC RALLY DE ESPAÑA-CATALUÑA

Segundo campeonato para Ogier... por ahora

Tras los nueve Mundiales consecutivos logrados por Loeb, los dos que ya suma su compatriota Sébastien Ogier dan continuidad a un dominio galo en la especialidad que a muchos les recuerda el ejercido por nuestros pilotos en los certámenes de dos ruedas: mundial de motociclismo,

Además, Ogier se mete por derecho propio en el reducido grupo de pilotos de rallies que han revalidado título, como Kankkunen en 1987, Mäkinen en 1997 y, lógicamente, Loeb, que revalidó hasta la saciedad. Ogier llegaba al Rally de Cataluña, penúltima cita del año, con 27 puntos de diferencia sobre su compañero



▲ A Latvala no se le puede negar el esfuerzo realizado hasta el final, pues ganó los cuatro tramos del domingo. El finlandés de Volkswagen es un merecido subcampeón. Sobre estas líneas, Mikko Hirvonen, tercero con el Ford.

Duelo en el oeste

Es innegable que la próxima edición del Gran Premio de Estados Unidos presenta alicientes para poder superar la soporífera sensación que dejó el pasado Gran Premio de Rusia. Tanto dentro como fuera de la pista. No debería ser difícil. El duelo de Hamilton y Rosberg por el título es sólo uno de ellos.

Javier Rubio | motor16@motor16.com
Fotos: Sutton

Quizás sea el terreno extradeportivo en el que más noticias se esperan en Austin, al margen

de que al final se concreten o no. En cada cita desde Monza se especula con el anuncio sobre el futuro de Fernando Alonso, y sin embargo nada se ha concre-

tado desde entonces. Vivimos sin embargo en la paradójica situación de que sólo se conoce el comunicado de un equipo, Red Bull, que nos sirvió únicamen-

te para conocer que Sebastian Vettel no estará en Red Bull el próximo año, y que será Daniel Kvyat quien le sustituya.

Pero ni oficialmente Vettel y Ferrari han hecho público su matrimonio, ni Alonso acaba de anunciar la opción que se antoja más probable por simple descarte, esto es, el retorno a McLaren. En las últimas semanas han vuelto a correr los rumores de un posible anuncio en Austin al respecto, pero el futuro del piloto español se ha convertido en una nueva versión del cuento de 'Pedro y el lobo'.

Porque mientras en Mercedes no se confirme definitivamente la presencia de sus actuales pilotos en 2015, la Fórmula 1 nos ha enseñado que hay que tener abierta la mente a cualquier posibilidad. El fabricante alemán, eso

EN DATOS
PRIMER GRAN PREMIO
2012
GP ORGANIZADOS
2

LONGITUD
5.513 METROS
VUELTAS
56

CURVAS (IZDA./DRCHA.)
20 (9 DER./11 IZQ.)
VELOCIDAD MÁXIMA
320 KM/H

RECORD VUELTA
SEBASTIAN VETTEL
1.39.347
2012



Circuito de las Américas (Austin) curva a curva

1 2 3 Una zona única en el calendario de la Fórmula 1. La primera llega tras la recta en subida progresiva que es ciega arriba. La curva, que se toma en primera, se cierra mucho para luego salir en bajada hacia la segunda de derechas, muy rápida y enlazada con la tercera, de izquierdas, también muy amplia y rápida.

4 5 6 Curvas todas ellas enlazadas que requieren mantenerse muy cerca de sus respectivos 'picos' para lograr una trazada fluida.

7 8 De izquierdas, más lenta que las anteriores, pero exige meterse por dentro agresivamente para atacar el plano. A continuación llega la 8, también de izquierdas, tercera velocidad, lenta y en subida, casi ciega arriba, se toma por encima del plano, muy larga.

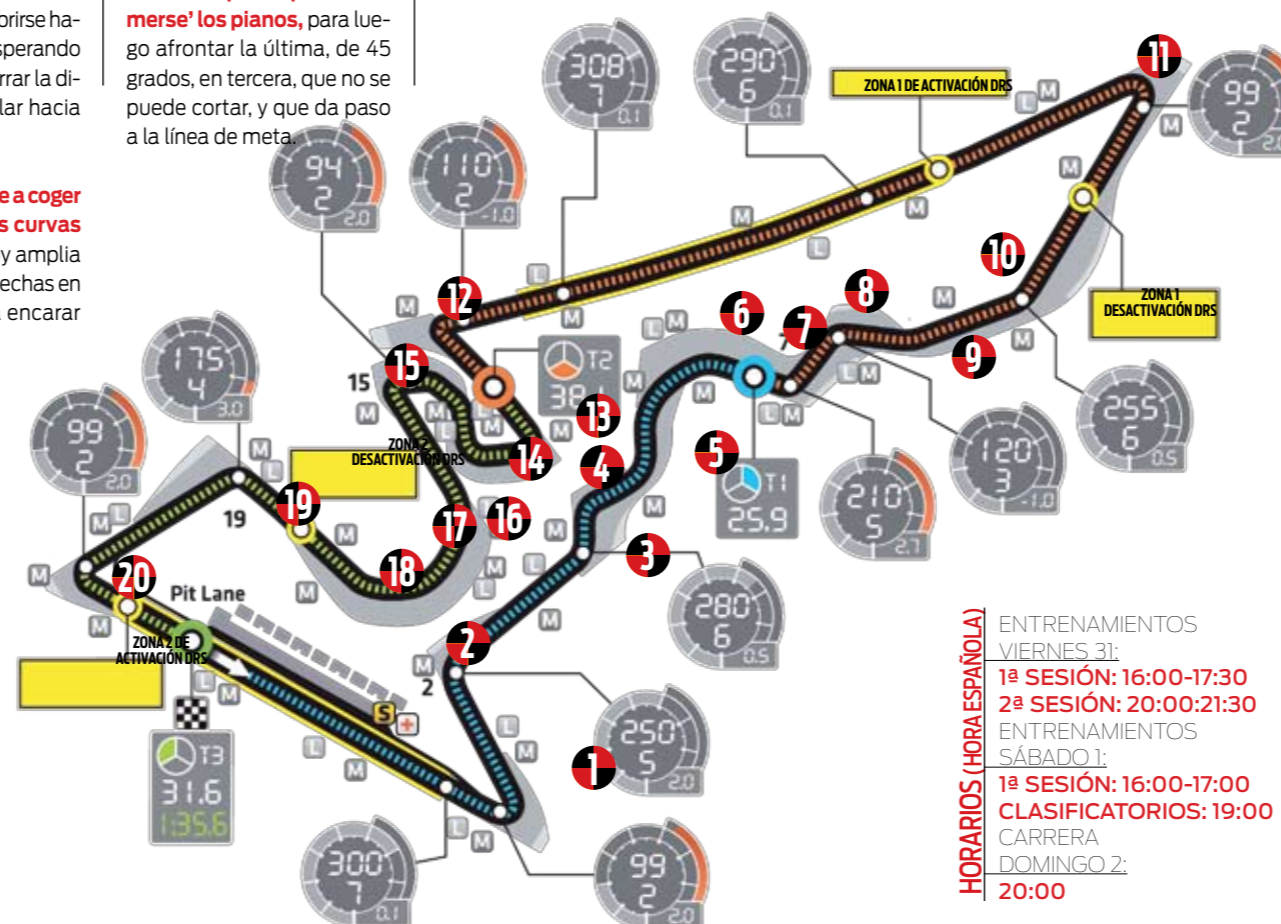
9 10 11 Las dos primeras enlazadas, y al salir de la segunda se aceleran a fondo en bajada para llegar a otra de las curvas más singulares de la pista, donde se reduce con una fuerte frenada hasta tercera. Aquí la pista se ensancha considerablemente, se baja a segunda en la cerrada horquilla, y se acelera a fondo hacia la recta, inicialmente en bajada para luego subir nuevamente.

12 13 14 La zona más lenta de la pista, la primera con una frenada brutal mientras se reduce hasta segunda velocidad, para luego encarar otra cerrada horquilla. La siguiente curva de derechas se toma a medio gas, sin acelerar demasiado porque en la siguiente curva se cierra nuevamente, entrando luego en una combinación de curvas enlazadas que se toman en tercera velocidad.

15 16 Las dos se convierten en una sola, pero tras la primera es necesario abrirse hacia el exterior, aunque esperando ligeramente antes de cerrar la dirección y poder así enfilarse hacia una corta recta.

17 18 La pista vuelve a coger ritmo con dos curvas rápidas, la segunda muy amplia que se va abriendo a derechas en plena aceleración para encarar otra pequeña recta.

19 20 Curva de tercera que requiere 'comerse' los planos, para luego afrontar la última, de 45 grados, en tercera, que no se puede cortar, y que da paso a la línea de meta.



HORARIOS (HORA ESPAÑOLA)
ENTRENAMIENTOS
VIERNES 31:
1ª SESIÓN: 16:00-17:30
2ª SESIÓN: 20:00-21:30
ENTRENAMIENTOS
SÁBADO 1:
1ª SESIÓN: 16:00-17:00
CLASIFICATORIOS: 19:00
CARRERA
DOMINGO 2:
20:00

sí, ha hecho todo lo posible para asegurarnos que Hamilton seguirá, pero sólo será a final de año cuando se firme su contrato. Por tanto, aunque mínimamente, también esta última puerta está abierta. Ante tanto rumor y noticia de diferente origen, será sólo la confirmación oficial de los interesados la que nos descubra dónde está el lobo. Porque parece que también puede irse a casa durante un año entero.

Si Fernando Alonso y Ferrari han firmado un pacto para la resolución anticipada de su contrato, cabe la posibilidad de que ambas partes hayan acordado esperar hasta el final de campeonato para anunciar su separación, así como el anuncio de Vettel. El Gran Premio de Estados Unidos podrá cerrar el final de una de las 'silly season' más incierta y movida de la última década, porque siempre son las principales estrellas de la Fórmula 1 simultáneamente protagonistas del mercado.

Entre bastidores y al margen del asfalto, la Fórmula 1 y su futuro dará mucho juego en Austin con la ausencia de Caterham y Marussia. La gran crisis económica que afecta a mitad de la parrilla y un esquema de funcionamiento económico demencial obliga-

rá a replantear la temporada 2015. Seguro que durante el fin de semana americano el tema de los equipos con tres coches o los 'monoplaza cliente' para completar las parrillas del futuro será objeto de debate. O el del control de gastos por equipo y temporada. Porque no sólo el futuro de Caterham está en peligro. Desde 2010 es la primera vez que los tres equipos que entraron en la Fórmula entonces -incluyendo el Hispania inicial- no estarán en la parrilla de salida.

Desde el punto de vista deportivo, ojalá el circuito de Austin sea un paraíso en comparación con la última carrera de Sochi. En el futuro comprobaremos si fue sólo la elección de neumáticos de Pirelli tan determinante para tan soporífero espectáculo, o el dominio de Mercedes que anestesió la carrera. Sin embargo, el artificial y forzado trazado de la antigua Villa Olímpica también parece que aportó lo suyo.

Pero en Austin nos encontramos en otro territorio. «El Circuito de las Américas, en mi opinión, es el mejor de la nueva cosecha de trazados, la naturaleza de las curvas es interesante, y es una pista que te hace trabajar y donde no tienes mucho respiro», explicaba Daniel Ricciardo como anti-

ALONSO EL DESTINO DEL ESPAÑOL SIGUE SIENDO LA GRAN DUDA



EN 2010 Vettel, de récord en récord

Sebastian Vettel no había sido derrotado en las siete carreras anteriores, y el Gran Premio de Estados Unidos tampoco fue la excepción. Además, el piloto alemán lograba el triunfo en una de las pocas pruebas que le faltaban en su palmarés. Pero, sobre todo, y si lo anterior no era suficiente, batía el récord de victorias consecutivas en una misma temporada en manos de su gran ídolo, Michael Schumacher, compartido con Alberto Ascari.

Vettel controló una ventaja de entre seis y diez segundos durante toda la carrera. Sólo algún duelo puntual entre Romain Grosjean y Mark Webber en la parte final de la prueba ofreció algún aliciente. Lotus 'copio' la estrategia del piloto de Red Bull al cambiar gomas. Después, se trató de alejarse del alcance del DRS del australiano, cuya suerte quedó sellada desde la primera curva mientras intentó superar a Vettel por el interior. Por su parte, los dos Mercedes llegaron con las gomas al límite, y sus pilotos controlando el ritmo de forma dramática para realizar sólo una parada en boxes. Hamilton logró terminar en la cuarta posición, lo que permitía al equipo alemán seguir aumentando la ventaja en Constructores sobre Ferrari.

A destacar también el sexto puesto de Hulkenberg con el Sauber, con lo que puntuaba por octava vez consecutiva con el equipo suizo. Una vuelta más en carrera y hubiera superado a Fernando Alonso. Por su parte Valtteri Bottas lograba sus primeros puntos en la Fórmula 1 con Williams.

En cuanto a Fernando Alonso, pasó días difíciles tras el incidente de Abu Dhabi, cuando pasaba violentamente por encima de un plano a consecuencia de lo cual sufrió la compresión de un nervio. El domingo, una gran parada en boxes del equipo le permitió superar a Sergio Pérez para terminar en la quinta posición final. Ferrari se quedaba ya casi sin opciones para superar a Mercedes en la segunda posición de Constructores de cara a la última cita en Brasil, con 15 puntos de ventaja para el equipo alemán.

como en Alemania o Hungría, o tras los problemas de la salida en Monza. Desde entonces, no sabe lo que es perder.

En cuanto a Fernando Alonso, las últimas carreras están suponiendo una verdadera agonía en su cuenta atrás con Ferrari. Salvo Singapur, desde Monza se han repetido los problemas, bien mecánicos, bien operativos en boxes. El F14 T sigue perdiendo ritmo frente a sus rivales, y cabe el peligro de que incluso McLa-

ren pueda superar también a los monoplazas italianos en la pista americana, como fue el caso de Sochi. Con Williams en gran estado de forma y Austin como pista favorable para Bottas y Massa, a un puesto entre los cinco primeros se antoja utópico para el piloto español.

Quién sabe, quizás Fernando Alonso pueda ser protagonista en el Gran Premio de Estados Unidos. Más bien, por lo que ocurra fuera de la pista.



▲ El duelo entre Hamilton y Rosberg será, sin duda, el principal aliciente sobre la pista americana.

po. Su diseño y construcción, como Sochi, también corrió a cargo de Hermann Tilke, y parece que en esta ocasión estuvo más afortunado. Pirelli cuenta con experiencia, además, para una elección más adecuada de compuestos.

«Muchas combinaciones de curvas me recuerdan a otros circuitos famosos del calendario», nos ilumina Sebastian Vettel, «por ejemplo la rápida combinación de la primera parte parece una mezcla de Silverstone y Suzuka, las famosas curvas de Maggotts y Becketts se utilizaron como modelo para esta parte del trazado, y el piloto disfruta mucho con estas curvas tan rápidas cuando el coche está bien equilibrado».

Vettel también nos recuerda la parte entre las curvas 12 y 15, «una sección tomada de la zona del Motodrom en Hockenheim». La curva más larga de esta parte, para el piloto alemán «me recuerda a la famosa curva 8 de Estambul».

Pues ojala Tilke encuentre en esta pista la posibilidad de

'redimirse' al ladrillo que nos ofreció la prueba anterior.

A modo del legendario 'OK Corral', el G.P. de Estados Unidos será una suerte de escenario del oeste para un nuevo duelo entre Lewis Hamilton y Nico Rosberg. El piloto británico viene de lograr por segunda vez cuatro victorias seguidas. Al margen del gran estado de forma de Hamilton, las estadísticas acumuladas con el desarrollo de la temporada confirman la superioridad de Hamilton, y sólo la mala fortuna en algunas sesiones de entrenamientos han impedido que la ventaja sea superior.

Rosberg gana por 8-7 en el parcial de poles, pero la superioridad de Hamilton el domingo ha invertido las cifras hasta acumular nueve triunfos por cuatro del alemán. El británico sabe también lo que es ganar en Austin —la primera edición—, de modo que también será gran favorito dado su excepcional rendimiento en 2014 incluso en aquellas carreras en las que fue lastrado el sábado,

saber **comprar y vender**

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Síguenos en...

Motor16.tv Motor16

preciosdecoches.motor16.com

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

Matriculaciones en Europa

GOLF Y FIESTA SE AFIANZAN COMO FAVORITOS

La preferencia de los europeos por el Golf lo deja muy claro la diferencia que mes tras mes aleja al modelo de VW de sus competidores, instalado cómodamente como líder del mercado rozando las 400.000 unidades a falta de tres meses para que termine el año. Mientras, en ese periodo, su inmediato seguidor, el Ford Fiesta, se distancia un poco más del Renault Clio con el que rivaliza por la segunda plaza, al haber cerrado septiembre con 38.729 matriculaciones, frente a las 26.963 del Renault (ver cuadro).

Acorde con el crecimiento del mercado en septiembre (6,4% en la UE), la subida de cuatro de los diez modelos más vendidos es de dos dígitos, destacando el Polo (32,0%) con una buena acogida en Gran Bretaña y Alemania. En el acumulado, el

mayor incremento es para el Audi A3 (23,5%), el tercer coche del Grupo VW que aparece en el 'top ten'. Fuera de los diez primeros, resalta el tirón de los nuevos Seat León y Peugeot 308, con el 60,8 y el 60,2 por ciento de subida, respectivamente, en lo que va de año.

Otro dato que destaca la consultora Jato es el avance de los 'crossover', con Renault Captur (4,5%), Opel Mokka (117,3%) y Peugeot 2008 (83,8%) incrementando ventas en septiembre.

Mención especial merece la acogida del eléctrico de lujo Tesla Model S, que supera a competidores como Audi A8, BMW Serie 7 y Jaguar XJ, siendo el Mercedes Clase S, con un 151,2%, el único del segmento que vende más en lo que va de del año.

LOS MÁS MATRICULADOS*

	Unidades Septiembre	% 14/13	Unidades Enero/Sep.	% 14/13
GOLF	53.888	19,3	399.118	15,0
FIESTA	38.729	15,6	243.813	9,0
POLO	28.379	32,0	207.886	3,2
CORSA	27.884	-1,3	194.826	3,3
CLIO	26.963	3,3	227.993	5,1
FOCUS	23.090	-7,0	174.557	-1,1
ZOE	22.350	-0,1	169.979	-10,4
A3	20.119	12,7	154.276	23,5
ASTRA	18.788	-10,6	142.015	-7,3
500	18.194	8,2	137.629	13,6

*FUENTE: JATO

Foro

ESTUDIOS DE MOVILIDAD

Convertirse en la plataforma de información de referencia sobre la movilidad en España es el objetivo del Foro de la Movilidad creado por la compañía de renting Alphabet, cuyo primer estudio se ha centrado en los hábitos de desplazamiento que imperan en las principales capitales españolas, donde el 71% de los ciudadanos invierte más de 30 minutos diarios en ir de un lugar a otro. Entre las conclusiones destaca la comodidad como principal prioridad de los españoles en sus desplazamientos, así como que el 31 por ciento emplea el coche, frente al 58 por ciento que usa el autobús.

USADOS

El tirón de los usados «caros»

En el crecimiento del 3,5 por ciento que presentan hasta septiembre las ventas de usados, destacan las unidades con un valor residual alto, con un crecimiento de ese segmento de coches del 85% sobre los nueve primeros meses de 2013, mientras las transacciones de coches por debajo de ese valor residual han caído un 11 por ciento. Según los datos recabados por la consultora NSI para los

concesionarios (Faconauto) el valor residual del 40% de los vehículos de ocasión con menos de diez años vendidos en lo que va de año superaba los 15.000 euros. Eso también explica el imparable aumento del precio medio de los coches de ocasión, que se situó en septiembre en 11.821 euros (8,5% más que hace un año).

Ese 1.204.906 de unidades de turismos y todoterreno transferidos hasta septiembre, colocan en 6.697.000 euros el volumen de negocio del mercado del VO, un 6,4% sobre el mismo periodo de 2013, según Gamvam (vendedores), que también resalta que las ventas de profesionales ganan terreno, representando ya una tercera parte del total de unidades comercializadas.



Seguros

Coches más viejos, más seguros a terceros

Alargar la vida del automóvil conlleva un aumento de las pólizas a terceros, más baratas y con menos coberturas. Lo avalan los datos del Observatorio del Vehículo de Empresa, que promueve Arval, de los que se desprende que la contratación de esa modalidad ha

aumentado en los últimos tres años un 6% en el canal de particulares, pasando a ser la fórmula elegida por el 72,6% de los usuarios. Según Arval, esa rebaja de la cobertura tiene un impacto directo sobre las reparaciones, que han caído un 23% en el último trienio puesto que, a la reducción de las reparaciones por ser un coche viejo, se une la dejadez en las que afectan a la carrocería.



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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D	DS3 Cabrio 1.6 e-HDI 90 Sport	23.345	3,6	92
D	DS3 Cabrio 1.6 e-HDI 90 Style	21.940	3,6	92
D	DS3 Cabrio 1.6 e-HDI 90 Style	22.725	3,6	92
D	DS3 Cabrio BlueHDi 120 Sport	25.625	3,6	120
D	DS3 Cabrio e-HDI 90 Desire	21.950	3,6	92
G	DS3 Cabrio 1.2 VTi 62 Design	18.330	4,9	82
G	DS3 Cabrio 1.6 THP 155 Sport	24.250	5,9	156
G	DS3 Cabrio 1.6 THP 155 Sport	25.025	5,9	156
G	DS3 Cabrio 1.6 VTi 120 Style	21.700	5,7	120
G	DS3 Cabrio 1.6 VTi 120 Style	22.425	5,7	120
G	DS3 Cabrio PureTech 62 Design	16.455	4,9	82
D	NEMO Combi HDi 75cv Attraction	16.455	4,5	75
D	NEMO Combi HDi 75cv Seduction	17.555	4,5	75
D	NEMO Combi HDi 75cv XTR Plus	18.935	4,5	75
D	C3 PICASSO E-HDI 90cv CMP Seduction	20.405	4,3	92
D	C3 PICASSO HDi 115cv FAP Airream Exclusive	22.275	4,6	114
D	C3 PICASSO HDi 115cv FAP Airream Seduction	20.995	4,6	114
D	C3 PICASSO HDi 90cv Airream Attraction	17.360	4	92
D	C3 PICASSO HDi 90cv Airream Exclusive	21.265	4,1	92
D	C3 PICASSO HDi 90cv Airream Seduction	19.525	4	92
D	C3 PICASSO HDi 90cv Airream Style	19.985	4,1	92
D	C3 PICASSO VTI 120cv CMP Seduction	19.255	5,7	120
G	C3 PICASSO VTI 120cv Collection	18.995	6,4	120
G	C3 PICASSO VTI 120cv Exclusive	20.275	6,4	120
G	C3 PICASSO VTI 95cv Seduction	18.535	6,3	120
G	C3 PICASSO VTI 95cv Attraction	15.650	6,1	95
G	C3 PICASSO VTI 95cv Style	18.275	6,3	95
G	C3 PICASSO VTI 95cv Seduction	17.815	6,1	95
D	C4 CACTUS BlueHDi 100 Aodream Business	19.300	3,1	100
D	C4 CACTUS BlueHDi 100 Feet	19.300	3,4	100
D	C4 CACTUS BlueHDi 100 Feel Cool	20.380	3,4	100
D	C4 CACTUS BlueHDi 100 Feel Fine	19.530	3,4	100
D	C4 CACTUS BlueHDi 100 Live	17.950	3,4	100
D	C4 CACTUS BlueHDi 100 Shine	21.200	3,4	100
D	C4 CACTUS BlueHDi 100 Shine Edition Urban	21.900	3,4	100
D	C4 CACTUS e-HDI 92 ET66 Feel	19.200	3,5	92
D	C4 CACTUS e-HDI 92 ET66 Feel	20.280	3,5	92
D	C4 CACTUS e-HDI 92 ET66 Feel Edition Hello	20.400	3,6	92
D	C4 CACTUS e-HDI 92 ET66 Feel Fine	19.430	3,5	92
D	C4 CACTUS e-HDI 92 ET66 Live	17.850	3,5	92
D	C4 CACTUS e-HDI 92 ET66 Shine	21.100	3,5	92
D	C4 CACTUS e-HDI 92 ET66 Shine Edition Moonlight	22.050	3,6	92
G	C4 CACTUS 1.2 VTi Feel	17.100	4,6	82
G	C4 CACTUS 1.2 VTi Feel Cool	18.180	4,6	82
G	C4 CACTUS 1.2 VTi Feel Edition Silver	18.300	4,6	82
G	C4 CACTUS 1.2 VTi Feel Fine	17.330	4,6	82
G	C4 CACTUS 1.2 VTi Live	15.750	4,6	82
G	C4 CACTUS 1.2 VTi Shine	19.000	4,6	82
G	C4 CACTUS e-VTi 82 ET66 Feel	18.000	4,3	82
G	C4 CACTUS e-VTi 82 ET66 Feel Fine	18.230	4,3	82
G	C4 CACTUS e-VTi 82 ET66 Shine	19.900	4,3	82
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv CMP Intensive Auto	23.600	3,9	114
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv Collection	22.750	3,8	114
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv Collection	22.900	3,8	114
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv ET66 Collection	23.750	3,9	114
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv ET66 Exclusive	25.650	3,9	114
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv Exclusive	24.800	3,8	114
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv Seduction	22.250	3,7	114
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv Tourer	21.600	3,7	114
D	C4 CACTUS 90cv Business	19.750	4,1	92
D	C4 CACTUS 90cv Collection	21.450	4,2	92
D	C4 CACTUS 90cv Collection	21.600	4,2	92
D	C4 CACTUS 90cv Collection	20.950	4	92
D	C4 CACTUS 90cv Tonic	20.300	4	92
D	C4 2.0 HDi 150cv Exclusive	26.350	5	150
G	C4 1.4 VTi 95cv Business	18.200	6,1	95
G	C4 1.4 VTi 95cv Tonic	18.750	6,1	95
G	C4 1.6 THP 155cv CMP Exclusive	24.650	6,4	156
G	C4 1.6 VTI 120cv Collection	20.850	6,3	120
G	C4 1.6 VTI 120cv Seduction	20.250	6,2	120
G	C4 1.6 VTI 120cv Tonic	19.100	6,2	120
G	C4 PureTech 130cv Collection	21.400	4,9	130
G	C4 PureTech 130cv Exclusive	23.300	4,9	130
D	DS4 1.6 e-HDI 115cv ET66 Design	24.790	4,2	114
D	DS4 1.6 e-HDI 115cv ET66 Style	27.150	4,4	114
D	DS4 1.6 e-HDI 115cv STT Design	23.970	4,2	114
D	DS4 1.6 e-HDI 115cv STT Style	26.330	4,3	114
D	DS4 1.6 HDi 90cv Design	22.540	4,4	92
D	DS4 2.0 HDi 160cv Automático Sport	30.980	5,7	163
D	DS4 2.0 HDi 160cv Sport	29.580	4,9	163
D	DS4 2.0 HDi 160cv Style	28.050	4,9	163
G	DS4 1.6 THP 200cv Aut. Style	28.070	7,2	163
G	DS4 1.6 THP 200cv Sport	29.890	6,4	200
G	DS4 1.6 VTI 120cv Design	21.700	6,2	120
G	DS4 1.6 VTI 120cv Style	24.060	6,2	120
D	C ELYSEE HDi 90cv Exclusive	18.250	4,1	92
D	C ELYSEE HDi 90cv Millennium	18.250	4,1	92
D	C ELYSEE HDi 90cv Seduction	17.350	4,1	92
G	C ELYSEE PureTech 72cv ET6 Exclusive	15.900	5,1	72
G	C ELYSEE PureTech 72cv ET6 Seduction	15.000	5,1	72
G	C ELYSEE PureTech 72cv Exclusive	15.250	5,2	72
G	C ELYSEE PureTech 72cv Millennium	15.250	5,2	72
G	C ELYSEE PureTech 72cv Seduction	14.350	5,2	72
G	C ELYSEE VTI 115cv Exclusive	16.950	6,4	115
G	C ELYSEE VTI 115cv Millennium	16.950	6,4	115
G	C ELYSEE VTI 115cv Seduction	16.050	6,5	115
D	DSS BlueHDi 120cv Design	28.590	3,9	120
D	DSS BlueHDi 120cv Desire	28.990	3,9	120
D	DSS BlueHDi 120cv Style	31.010	3,9	120
D	DSS BlueHDi 180cv EAT6 Design	32.290	4,4	181
D	DSS BlueHDi 180cv EAT6 Desire	32.690	4,4	181
D	DSS BlueHDi 180cv EAT6 Sport	38.810	4,5	181
D	DSS BlueHDi 180cv EAT6 Style	34.710	4,5	181
D	DSS e-HDI 115cv CMP Design	28.190	4,3	114
D	DSS e-HDI 115cv CMP Style	30.960	4,3	114
D	DSS e-HDI 115cv ET66 Design	28.590	4,3	114
D	DSS e-HDI 115cv ET66 Desire	28.990	4,3	114
D	DSS e-HDI 115cv ET66 Style	31.010	4,3	114
D	DSS HDi 160cv Aut. Design	31.340	5,9	163
D	DSS HDi 160cv Aut. Desire	31.740	5,9	163
D	DSS HDi 160cv Aut. Sport	32.140	5,9	163
D	DSS HDi 160cv Aut. Style	32.540	5,9	163
D	DSS HDi 160cv Aut. Sport	36.210	6,1	163
D	DSS HDi 160cv Aut. Sport	36.260	6,1	163
D	DSS HDi 160cv Aut. Style	34.110	6,1	163
D	DSS HDi 160cv Design	29.800	4,8	163
D	DSS HDi 160cv Desire	30.200	4,8	163
D	DSS HDi 160cv Desire	30.600	4,8	163
D	DSS HDi 160cv Plus	36.670	4,9	163
D	DSS HDi 160cv Sport	36.720	4,9	163
D	DSS HDi 160cv Style	32.570	4,9	163
D	DSS HDi 160cv Style	32.620	4,9	163
E	DSS Hybrid4 Airream Design	36.940	3,8	200
E	DSS Hybrid4 Airream Design	37.340	3,8	200
E	DSS Hybrid4 Airream Desire	37.740	3,8	200
E	DSS Hybrid4 Airream Sport	43.810	4,1	200
E	DSS Hybrid4 Airream Style	43.860	4,1	200
E	DSS Hybrid4 Airream Style	39.710	4,1	200
E	DSS Hybrid4 Airream Style	39.760	4,1	200
G	DSS THP 155cv Aut. Design	29.360	7,1	156
G	DSS THP 155cv Collection	29.760	7,1	156
G	DSS THP 155cv Aut. Desire	30.160	7,1	156
G	DSS THP 155cv Aut. Style	30.560	7,1	156
G	DSS THP 155cv Aut. Style	32.180	7,3	156
G	DSS THP 200cv Sport	37.080	6,7	200
G	DSS THP 200cv Sport	37.130	6,7	200
G	DSS THP 200cv Style	32.980	6,7	200
G	DSS THP 200cv Style	33.030	6,7	200
D	C5 1.6 HDi 115cv Business	25.240	4,8	114
D	C5 1.6 HDi 115cv CMP Millennium	27.840	4,5	114
D	C5 1.6 HDi 115cv CMP Millennium	27.840	4,5	114
D	C5 1.6 HDi 115cv CMP Seduction	26.780	4,3	114
D	C5 1.6 HDi 115cv CMP Seduction	26.780	4,5	114
D	C5 1.6 HDi 115cv Millennium	26.920	4,8	114
D	C5 1.6 HDi 115cv Millennium	27.140	4,8	114
D	C5 1.6 HDi 115cv Seduction	25.860	4,8	114
D	C5 1.6 HDi 115cv Seduction	26.080	4,8	114
D	C5 2.0 HDi 140cv Business	26.670	5	140
D	C5 2.0 HDi 140cv Exclusive	31.900	5	140
D	C5 2.0 HDi 140cv Exclusive	32.120	5	140
D	C5 2.0 HDi 140cv Millennium	28.350	5	140
D	C5 2.0 HDi 140cv Millennium	28.570	5	140
D	C5 2.0 HDi 140cv Seduction	27.290	5	140
D	C5 2.0 HDi 140cv Seduction	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	32.130	6,2	163
D	C5 2.0 HDi 160cv Exclusive	32.920	4,9	163
D	C5 2.0 HDi 160cv Exclusive	33.140	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 1.6 THP 155cv CAS Exclusive	33.130	7,3	156
D	C5 1.6 THP 155cv CAS Exclusive	33.370	7,3	156
D	C5 1.6 THP 155cv Millennium	27.540	6,7	156
D	C5 1.6 THP 155cv Millennium	27.760	6,7	156
D	C5 1.6 THP 155cv Seduction	26.480	6,7	156
D	C5 1.6 THP 155cv Seduction	26.700	6,7	156
D	C5 1.6 VTI 120cv Business	24.830	6,2	120
D	C5 1.6 VTI 120cv Millennium	26.510	6,2	120
D	C5 1.6 VTI 120cv Millennium	26.730	6,2	120
D	C5 1.6 VTI 120cv Seduction	25.450	6,2	120
D	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 115cv Seduction Tourer	27.090	4,6	114
D	C5 1.6 HDi 115cv Seduction Tourer	27.380	4,6	114
D	C5 1.6 THP 155cv Exclusive Tourer	33.130	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	36.170	6,2	163
D	C5 2.0 HDi 160cv CAS Exclusive Tourer	36.460	6,2	163
D	C5 2.0 HDi 160cv Exclusive Tourer	34.150	5,1	163
D	C5 2.0 HDi 160cv Millennium Tourer	34.440	5,1	163
D	C5 2.0 HDi 160cv Millennium Tourer	31.120	5,1	163
D	C5 2.0 HDi 160cv Millennium Tourer	31.410	5,1	163
D	C5 2.2 HDi 200cv CAS Exclusive Tourer	38.030	6,1	204
D	C5 3.0 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	33.260	5,1	163
D	C4 PICASSO 1.6 e-HDI 115cv Attraction	24.000	4	115
D	C4 PICASSO 1.6 e-HDI 115cv ET66 Exclusive S&S	30.300	4	115
D	C4 PICASSO 1.6 e-HDI 115cv ET66 Intensive	27.500	4	115
D	C4 PICASSO 1.6 e-HDI 115cv ET66 Seduction	25.950	4	115

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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Limited Edition	G JAZZ 1.4 VTEC CVT ELEGANCE	27.600	4,5 140	107,90 5,5 99
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Titanium	G JAZZ 1.4 VTEC ELEGANCE	29.000	4,5 140	107,90 5,5 99
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Titanium Powershift	D CIVIC 1.6i VTEC EXECUTIVE	31.450	5,6 140	21.500 3,7 120
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium	D CIVIC 1.6i VTEC EXECUTIVE NAVI PACK1	30.800	4,5 163	21.500 3,7 120
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium Powershift	D CIVIC 1.6i VTEC EXECUTIVE NAVI PACK2	32.650	5,6 163	21.500 3,7 120
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S	D CIVIC 1.6i VTEC EXECUTIVE NAVI PACK1	33.400	5,6 163	21.500 3,7 120
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powershift	D CIVIC 1.6i VTEC EXECUTIVE NAVI PACK2	35.250	5,6 163	21.500 3,7 120
D MONDEO 2.2 TDCI 200cv Titanium S	D CIVIC 1.6i VTEC Sport NAVI	35.400	6 200	24.500 3,7 120
D MONDEO 2.2 TDCI 200cv Titanium S Auto	D CIVIC 1.6i VTEC Sport NAVI PACK1	37.250	6,5 200	24.500 3,7 120
D MONDEO 1.6 EcoBoost A-S-S 160cv Limited Edition	D CIVIC 1.6i VTEC Sport NAVI PACK2	24.950	6,4 160	21.500 3,7 120
D MONDEO 2.0 EcoBoost 240cv Titanium S Powershift	D CIVIC 1.4 VTEC Sport	38.250	7,7 240	21.500 5,5 100
D MONDEO 1.6 TDCI A-S-S 115cv Limited Ed. Sportb.	D CIVIC 1.8 VTEC Lifestyle	26.700	4,5 115	25.900 6,1 142
D MONDEO 2.0 TDCI 140 Titanium Powershift Sportb.	D CIVIC 1.8 VTEC Lifestyle NAVI PACK1	32.200	5,6 140	27.100 6,4 142
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Lim. Ed. Powers Sportb.	D CIVIC 1.8 VTEC Lifestyle NAVI PACK2	29.900	5,6 140	29.000 6,1 142
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Limited Ed. Sportbreak	D CIVIC 1.8 VTEC Lifestyle NAVI PACK1 AUTO	28.050	4,5 140	20.000 6,4 142
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Titanium Sportbreak	D CIVIC 1.8 VTEC Sport Auto	30.350	4,5 140	23.900 6,1 142
D MONDEO 2.0 TDCI 163 Titanium Powers. Sportb.	D CIVIC 1.8 VTEC Sport NAVI	36.000	5,6 163	25.000 6,1 142
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Sportb.	D CIVIC 1.8 VTEC Sport NAVI PACK1	34.150	5,3 163	26.200 6,4 142
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium Sportbreak	D CIVIC 1.8 VTEC Sport NAVI PACK2	31.550	4,5 163	25.900 6,1 142
D MONDEO 2.2 TDCI 200cv Titan. S Sportb. Auto	D CIVIC TOURER 1.6i H-TEC Executive NAVI PACK1	38.000	6,5 200	31.800 3,9 120
D MONDEO 2.2 TDCI 200cv Titanium S Sportbreak	D CIVIC TOURER 1.6i H-TEC Executive NAVI PACK2	36.150	6,4 160	27.200 3,9 120
D MONDEO 1.6 EcoB. A-S-S 160cv Lim. Ed. Sportb.	D CIVIC TOURER 1.6i H-TEC Lifestyle NAVI PACK1	25.700	6,4 160	22.200 3,9 120
D MONDEO 2.0 EcoBoost 240 Titan. S Powers. Sportb.	D CIVIC TOURER 1.6i H-TEC Lifestyle NAVI PACK2	39.000	7,7 240	24.500 3,9 120
D S-MAX 1.6 TDCI 115cv Auto S-5 Limited Edition	D CIVIC TOURER 1.6i H-TEC Sport NAVI	28.600	5,2 115	25.600 3,9 120
D S-MAX 1.6 TDCI 115cv Auto S-5 Trend	D CIVIC TOURER 1.6i H-TEC Sport NAVI PACK1	27.600	5,2 115	26.500 3,9 120
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Limited Edit. Powershift	D CIVIC TOURER 1.6i H-TEC Sport NAVI PACK2	31.800	6 140	25.400 3,9 120
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Limited Edition	D CIVIC TOURER 1.8 VTEC Lifestyle NAVI PACK1	29.900	7,7 240	32.000 6,2 142
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Titanium	D CIVIC TOURER 1.8 VTEC Lifestyle NAVI PACK2	33.500	5,7 140	23.100 6,2 142
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Titanium Powershift	D ACCORD 2.2i H-TEC Elegance	35.400	6 140	31.600 5,3 150
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Trend	D ACCORD 2.2i H-TEC Executive Piel	28.950	5,7 140	33.800 7 156
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Trend Powershift	D ACCORD 2.2i H-TEC Lifestyle	30.800	6 140	31.400 7 156
D S-MAX 2.0 TDCI 163cv Titanium	D ACCORD 2.2i H-TEC Luxury AT	34.900	5,7 163	31.400 7 156
D S-MAX 2.0 TDCI 163cv Titanium Powershift	D ACCORD 2.2i H-TEC Luxury AT	36.750	5,6 163	31.400 7 156
D S-MAX 2.0 TDCI 163cv Titanium S	D ACCORD 2.2i H-TEC Luxury AT	38.900	5,7 163	31.400 7 156
D S-MAX 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powershift	D ACCORD 2.2i H-TEC Luxury AT	40.750	6 163	31.400 7 156
D S-MAX 2.2 TDCI 200cv Titanium S	D CR-V 1.6i H-TEC 4x2 Elegance	41.900	6,6 200	28.600 4,5 120
D S-MAX 2.2 TDCI 200cv Titanium S Auto	D CR-V 1.6i H-TEC 4x2 Elegance NAVI	43.750	7,1 200	30.000 4,5 120
D S-MAX 2.2 TDCI 200cv Titanium X	D CR-V 1.6i H-TEC 4x2 Lifestyle	41.900	6,6 200	32.300 4,7 120
D S-MAX 2.2 TDCI 200cv Titanium X Auto	D CR-V 1.6i H-TEC 4x2 Lifestyle NAVI	43.750	7,1 200	34.500 4,7 120
D S-MAX 2.0 EcoBoost 240cv Titanium S	D CR-V 2.2i H-TEC Comfort	42.100	8,3 240	30.800 5,6 150
D GALAXY 2.0 TDCI 140cv DPF Titanium	D CR-V 2.2i H-TEC Elegance	38.900	5,7 140	33.800 6,6 150
D GALAXY 2.0 TDCI 140cv DPF Titanium Powershift	D CR-V 2.2i H-TEC Elegance AUTO	40.750	6 140	31.400 7 156
D GALAXY 2.0 TDCI 140cv DPF Trend	D CR-V 2.2i H-TEC Executive	36.300	5,7 140	36.100 6,6 150
D GALAXY 2.0 TDCI 140cv DPF Trend Powershift	D CR-V 2.2i H-TEC Executive AUTO	38.150	6 140	37.900 5,8 150
D GALAXY 2.0 TDCI 163cv DPF Titanium	D CR-V 2.2i H-TEC Executive AUTO	40.250	5,7 163	40.200 6,8 150
D GALAXY 2.0 TDCI 163cv DPF Titanium Powershift	D CR-V 2.2i H-TEC Executive AUTO	42.100	6 163	42.400 6,8 150
D GALAXY 2.2 TDCI 200cv DPF Titanium	D CR-V 2.2i H-TEC Executive AUTO	43.250	6,8 200	42.400 6,8 150
D GALAXY 2.2 TDCI 200cv DPF Titanium X	D CR-V 2.2i H-TEC Executive AUTO	45.100	7,1 200	42.400 6,8 150
D GALAXY 2.2 TDCI 200cv DPF Titanium X Auto	D CR-V 2.2i H-TEC Executive AUTO	47.250	6,8 200	42.400 6,8 150
D ECOSPORT 1.5 TDCI 90cv EcoSport	D CR-V 2.2i H-TEC Executive AUTO	19.500	4,6 91	35.400 7,6 155
D ECOSPORT 1.0 EcoBoost 125cv EcoSport	D CR-V 2.0 H-TEC Lifestyle	19.500	5,3 125	36.800 7,6 155
D KUGA 2.0 TDCI 140 4x2 Titanium	D CR-V 2.0 H-TEC Lifestyle NAVI	29.530	5,3 140	37.000 7,6 155
D KUGA 2.0 TDCI 140 4x2 Trend	D CR-V 2.0 H-TEC Lifestyle NAVI AUTO	27.600	5,3 140	39.000 7,6 155
D KUGA 2.0 TDCI 140 4x4 Titanium	D CR-V 2.0 H-TEC Luxury	31.350	5,9 140	41.000 7,6 155
D KUGA 2.0 TDCI 140 4x4 Titanium Powershift	D CR-V 2.0 H-TEC Luxury AUTO	32.850	6,2 140	39.000 7,6 155
D KUGA 2.0 TDCI 140 4x4 Titanium S	D CR-V 2.0 H-TEC Lifestyle	33.100	5,9 140	34.800 7,6 155
D KUGA 2.0 TDCI 140 4x4 Titanium S Powershift	D CR-V 2.0 H-TEC Lifestyle NAVI	35.600	5,9 163	36.800 7,6 155
D KUGA 2.0 TDCI 163 4x4 Titanium	D CR-V 2.0 H-TEC Lifestyle NAVI AUTO	32.350	5,9 163	37.000 7,6 155
D KUGA 2.0 TDCI 163 4x4 Titanium Powershift	D CR-V 2.0 H-TEC Lifestyle NAVI AUTO	33.850	6,2 163	39.000 7,6 155
D KUGA 2.0 TDCI 140 4x4 Titanium S	D CR-V 2.0 H-TEC Lifestyle NAVI AUTO	34.100	5,9 163	41.000 7,6 155
D KUGA 2.0 TDCI 163 4x4 Titanium S	D CR-V 2.0 H-TEC Lifestyle NAVI AUTO	35.600	6,2 163	42.400 6,8 150
D KUGA 1.6 EcoBoost 150 A-S-S 4x2 Titanium	D CR-V 2.0 H-TEC Lifestyle NAVI AUTO	37.500	6,6 150	42.400 6,8 150
D KUGA 1.6 EcoBoost 150 A-S-S 4x2 Trend	D CR-V 2.0 H-TEC Lifestyle NAVI AUTO	35.600	6,2 150	42.400 6,8 150
D KUGA 1.6 EcoBoost 180 4x4 Titanium Auto	D CR-V 2.0 H-TEC Lifestyle NAVI AUTO	31.850	7,7 180	42.400 6,8 150
D KUGA 1.6 EcoBoost 180 4x4 Titanium S Auto	D CR-V 2.0 H-TEC Lifestyle NAVI AUTO	33.600	7,7 180	42.400 6,8 150

Hyundai
 Importador: Hyundai Motor España S.A. C/ Quintanilla, 2, 28050 Madrid. Teléfono: 916056160. Red de postventa: 190 puntos de asistencia en toda España. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Web: www.hyundai.es

Honda
 Importador: Honda Automóviles España S.A. C/ Diana M. 18, 08020 Pineda de Mar (Barcelona). Teléfono: 932434466. *Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 62 puntos de asistencia en toda España. Web: www.honda.es

Infiniti
 Importador: Infiniti Spain C/ Antonio Maura, 18, 28120 Madrid. *Teléfono: 91230302. Red de postventa: 30 puntos de asistencia en toda España. *Garantía: 3 años o 100.000 km. Web: www.infiniti.es

Lancia
 Importador: Fiat Auto España. Carretera de Barcelona km 27500, 28050 Alcala de Henares (Madrid). Teléfono: 918653700. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 76 puntos de asistencia en toda España. Web: www.lancia.es

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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D IX35 2.0 CRDI 136cv Tecno Auto 4x4	G Q70 3.7 V6 VVEL S PREMIUM AUTO	32.250	6,8 136	66.730 10,2 320
D IX35 2.0 CRDI 136cv Tecno Sky 4x2	D IX35 2.0 CRDI 136cv Tecno Auto 4x4	29.200	5,4 136	29.200 5,4 136
D IX35 2.0 CRDI 136cv Tecno Sky 4x2	D IX35 2.0 CRDI 136cv Tecno Sky 4x2	29.700	5,5 136	29.700 5,5 136
D IX35 2.0 CRDI 136cv Tecno Sky 4x4	D IX35 2.0 CRDI 136cv Tecno Sky 4x4	31.250	5,5 136	31.250 5,5 136
D IX35 2.0 CRDI 136cv Tecno Star 4x2	D IX35 2.0 CRDI 136cv Tecno Star 4x2	31.590	5,8 136	31.590 5,8 136
D IX35 2.0 CRDI 136cv Tecno Star 4x4	D IX35 2.0 CRDI 136cv Tecno Star 4x4	33.200	6,8 136	33.200 6,8 136
D IX35 2.0 CRDI 136cv Tecno Sky Nav 4x2	D IX35 2.0 CRDI 136cv Tecno Sky Nav 4x2	30.990	5,5 136	30.990 5,5 136
D IX35 2.0 CRDI 136cv Tecno Star Auto 4x4	D IX35 2.0 CRDI 136cv Tecno Star Auto 4x4	32.750	5,8 136	32.750 5,8 136
D IX35 2.0 CRDI 136cv Tecno Star Sky 4x2	D IX35 2.0 CRDI 136cv Tecno Star Sky 4x2	31.750	5,5 136	31.750 5,5 136
D IX35 2.0 CRDI 136cv Tecno Star Sky 4x4	D IX35 2.0 CRDI 136cv Tecno Star Sky 4x4	33.750	6,8 136	33.750 6,8 136
D IX35 2.0 CRDI 136cv Tecno Star Sky Auto 4x4	D IX35 2.0 CRDI 136cv Tecno Star Sky Auto 4x4	34.700	6,8 136	34.700 6,8 136
D IX35 2.0 CRDI 184cv Go Brasil Plus Auto 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Go Brasil Plus Auto 4x4	37.200	6,9 184	37.200 6,9 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv SLE 4x2	D IX35 2.0 CRDI 184cv SLE 4x2	28.890	5,9 184	28.890 5,9 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv SLE 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv SLE 4x4	30.690	6,1 184	30.690 6,1 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv SLE Sky 4x2	D IX35 2.0 CRDI 184cv SLE Sky 4x2	29.790	5,9 184	29.790 5,9 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv SLE Sky 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv SLE Sky 4x4	31.590	6,1 184	31.590 6,1 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Auto 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Auto 4x4	30.700	5,9 184	30.700 5,9 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star 4x2	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star 4x2	32.750	5,5 184	32.750 5,5 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x4	34.700	6,8 184	34.700 6,8 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky Auto 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky Auto 4x4	37.200	6,9 184	37.200 6,9 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x2	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x2	30.690	6,1 184	30.690 6,1 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x4	31.590	6,1 184	31.590 6,1 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky Auto 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky Auto 4x4	34.700	6,8 184	34.700 6,8 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x2	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x2	32.750	5,5 184	32.750 5,5 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x4	34.700	6,8 184	34.700 6,8 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky Auto 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky Auto 4x4	37.200	6,9 184	37.200 6,9 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x2	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x2	30.690	6,1 184	30.690 6,1 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x4	31.590	6,1 184	31.590 6,1 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky Auto 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky Auto 4x4	34.700	6,8 184	34.700 6,8 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x2	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x2	32.750	5,5 184	32.750 5,5 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x4	34.700	6,8 184	34.700 6,8 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky Auto 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky Auto 4x4	37.200	6,9 184	37.200 6,9 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x2	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x2	30.690	6,1 184	30.690 6,1 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x4	31.590	6,1 184	31.590 6,1 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky Auto 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky Auto 4x4	34.700	6,8 184	34.700 6,8 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x2	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x2	32.750	5,5 184	32.750 5,5 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x4	34.700	6,8 184	34.700 6,8 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky Auto 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky Auto 4x4	37.200	6,9 184	37.200 6,9 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x2	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x2	30.690	6,1 184	30.690 6,1 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x4	31.590	6,1 184	31.590 6,1 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky Auto 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky Auto 4x4	34.700	6,8 184	34.700 6,8 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x2	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x2	32.750	5,5 184	32.750 5,5 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x4	34.700	6,8 184	34.700 6,8 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky Auto 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky Auto 4x4	37.200	6,9 184	37.200 6,9 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x2	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x2	30.690	6,1 184	30.690 6,1 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x4	31.590	6,1 184	31.590 6,1 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky Auto 4x4	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky Auto 4x4	34.700	6,8 184	34.700 6,8 184
D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x2	D IX35 2.0 CRDI 184cv Tecno Star Sky 4x2	32.750	5,5 184	32.750 5,5 184
D IX35 2.0 CRDI				

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D	FREELANDER 2.2 e4 4x4	33.700	6	150
D	FREELANDER 2.2 e4 S Dynamic 4x4	39.100	6	150
D	FREELANDER 2.2 S4 Auto HSE 190cv	48.330	7	190
D	FREELANDER 2.2 S4 Auto SE 190cv	39.990	7	190
D	FREELANDER 2.2 S4 Auto SE Dynamic 190cv	45.620	7	190
D	FREELANDER 2.2 T84 HSE Auto 4x4 150cv	47.200	7	150
D	FREELANDER 2.2 T84 HSE Stop/Start 150cv	44.700	6,2	150
D	FREELANDER 2.2 T84 S Auto 4x4 150cv	34.480	7	150
D	FREELANDER 2.2 T84 SE Auto 4x4 150cv	31.980	6,2	150
D	FREELANDER 2.2 T84 SE Dynamic Auto 4x4 150cv	44.540	7	150
D	FREELANDER 2.2 T84 SE Dynamic Stop/Start 150cv	42.040	6,2	150
D	FREELANDER 2.2 T84 SE Stop/Start 150cv	36.410	6,2	150
D	DISCOVERY 3.0 SDV6 HSE 255cv	68.600	8	256
D	DISCOVERY 3.0 SDV6 SE 255cv	61.400	8	256
D	DISCOVERY 3.0 TDV6 E 211cv	49.200	7,8	211
D	DISCOVERY 3.0 TDV6 HSE 211cv	66.100	7,8	211
D	DISCOVERY 3.0 TDV6 S 211cv	52.200	7,8	211
D	DISCOVERY 3.0 TDV6 SE 211cv	58.900	7,8	211
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L e4 150CV 4x4 Prestige	45.000	5	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L e4 150CV 4x4 Pure	46.100	4,9	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L e4 150CV 4x4 Pure	35.200	5	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L e4 150CV 4x4 Pure	36.300	4,9	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L e4 150CV 4x4 Pure Tech	38.700	5	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L e4 150CV 4x4 Pure Tech	39.800	4,9	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L S4 190CV 4x4 Prestige	50.000	5,7	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L S4 190CV 4x4 Prestige	51.000	5,7	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L S4 190CV 4x4 Prestige Auto	52.500	6	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L S4 190CV 4x4 Prestige Auto	53.600	5,8	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L S4 190CV 4x4 Pure	40.200	5,7	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L S4 190CV 4x4 Pure	41.300	5,7	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L S4 190CV 4x4 Pure Auto	42.700	6	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L S4 190CV 4x4 Pure Auto	43.800	5,8	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L S4 190CV 4x4 Pure Tech	43.700	5,7	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L S4 190CV 4x4 Pure Tech	44.800	5,7	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L S4 190CV 4x4 Pure Tech	46.200	6	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L S4 190CV 4x4 Pure Tech	47.300	5,8	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Prestige	46.900	5	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Prestige	48.000	4,9	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Prestige	49.400	6	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Prestige Auto	50.500	5,8	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure	37.100	5	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure	38.200	4,9	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Auto	39.600	6	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Auto	40.700	5,8	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Tech	40.600	5	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Tech	41.700	4,9	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Tech	43.100	6	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Tech	44.200	5,8	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Prestige	55.300	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Prestige	56.400	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure	45.200	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure	46.300	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure Tech	48.700	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure Tech	49.800	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L e4 150CV 4x4 Dynamic	44.200	5	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L e4 150CV 4x4 Dynamic	45.300	4,9	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L S4 190CV 4x4 Dynamic	49.200	5,7	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L S4 190CV 4x4 Dynamic	51.700	6	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L S4 190CV 4x4 Dynamic	52.800	5,8	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic	46.100	5	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic	47.200	4,9	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic	48.600	6	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic	49.700	5,8	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	54.400	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	55.500	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	56.600	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	57.700	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	58.800	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	59.900	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	61.000	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	62.100	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	63.200	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	64.300	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	65.400	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	66.500	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	67.600	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	68.700	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	69.800	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	70.900	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	72.000	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	73.100	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	74.200	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	75.300	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	76.400	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	77.500	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	78.600	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	79.700	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	80.800	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	81.900	7,8	240



Maserati
 Importador: Maserati España S.A. P.O. de Castellana, 50. 6º. 28046 Madrid. Teléfono: 914 113 480. Red de postventa: Ocho puntos de asistencia en toda España. Garantía: 3 años. Web: www.maserati.es



Mazda
 Importador: Mazda Automóviles España, S.A. C/ San Ángel de la Cruz, 6. 28002 Madrid. Teléfono: 902 345 456. Garantía: 3 años. 100.000 kilómetros. Red de postventa: 25 puntos de asistencia en toda España. Web: www.mazda-es.com



Lexus
 Importador: Lexus España S.A. Avda. Burgos, 16. 28050 Madrid. Teléfono: 902 380 983. Garantía: 3 años. 5 años o 100.000 km. Red de postventa: 12 puntos. Web: www.mundolexus.es



Mercedes
 Importador: Mercedes-Benz España, S.A. Avda de Burgos, 16. 28050 Madrid. Teléfono: 914 681 000. Garantía: 3 años. 5 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 12 puntos de asistencia en toda España. Web: www.mercedes-benz.es

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G	CLA 180 Urban	32.313	5,4	122
G	CLA 200	33.950	5,4	156
G	CLA 200 AMG Line	36.268	5,4	156
G	CLA 200 Urban	31.613	5,4	156
G	CLA 250 4M Aut.	45.600	6,6	211
G	CLA 250 4M Aut. AMG Line	47.918	6,6	211
G	CLA 250 4M Aut. Urban	46.263	6,6	211
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 45 AMG 4M Aut.	49.850	6,6	211
G	CLA 250 Sport Aut.	47.400	5,8	211
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 Elegance	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	C250 CDI Avantgarde	43.859	4,8	204
D	C250 CDI Elegance	43.859	4,8	204
D	C250 CDI Sport	48.424	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	C350 CDI Sport	54.190	5,9	265
D	C180	33.725	5,9	156
D	C180 Avantgarde	36.210	5,9	156
D	C180 Elegance	36.210	5,9	156
D	C180 Sport	40.775	5,9	156
D	C200	37.225	6,8	184
D	C200 Avantgarde	39.534	6,8	184
D	C200 Elegance	39.534	6,8	184
D	C200 Sport	44.099	6,8	184
D	C250	42.925	6,9	204
D	C250 Avantgarde	45.234	6,9	204
D	C250 Elegance	45.234	6,9	204
D	C250 Sport	49.799	6,9	204
D	C350 4MATIC Avantgarde	53.275	6	306
D	C350 4MATIC Elegance	53.275	6	306
D	C350 4MATIC Sport	58.021	6	306
D	C350 Avantgarde	49.950	6	306
D	C350 Elegance	49.950	6	306
D	C350 Sport	54.515	6	306
D	C220 BlueTEC	39.450	4	170
D	C220 BlueTEC AMG Line	44.321	4	170
D	C220 BlueTEC Avantgarde	41.793	4	170
D	C220 BlueTEC Exclusive	49.225	4	170
D	C220 BlueTEC Sportive	43.685	4	170
D	C220 BlueTEC Sportive AMG	45.162	4	170
D	C220 BlueTEC Sportive Exclusive	43.685	4	170
D	C250 BlueTEC	46.400	4,3	204
D	C250 BlueTEC AMG Line	51.271	4,5	204
D	C250 BlueTEC Avantgarde	48.743	4,3	204
D	C250 BlueTEC Exclusive	49.275	4,3	204
D	C180	34.950	5,5	156
D	C180 AMG Line	41.385	5,4	156
D	C180 Avantgarde	37.293	5,5	156
D	C180 Exclusive	37.825	5,5	156
D	C200	39.850	5,3	184
D	C200 AMG Line	44.913	5,3	184
D	C200 Avantgarde	38.285	5,3	184
D	C200 Exclusive	42.838	5,3	184
D	C250	42.200	5,3	211
D	C250 AMG Line	47.263	5,6	211
D	C250 Avantgarde	44.635	5,3	211
D	C250 Exclusive	45.188	5,3	211
D	C250 4MATIC Avantgarde Estate	50.599	5,5	204
D	C250 4MATIC Elegance Estate	50.599	5,5	204
D	C250 4MATIC Sport	54.025	5,5	204
D	C250 CDI 4MATIC Sport Estate	55.123	5,5	204
D	C250 CDI Avantgarde Estate	45.534	4,9	204
D	C250 CDI Elegance Estate	45.534	4,9	204
D	C250 CDI Estate	43.225	4,9	204
D	C250 CDI Sport Estate	50.099	4,9	204
D	C180 CDI Avantgarde Estate	36.810	4,8	120
D	C180 CDI Elegance Estate	36.810	4,8	

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D MINI Cooper SD	25.950	4,1	143	
D MINI Cooper S Auto	28.956	5,3	143	
D MINI Cooper SD Fluor	24.500	7,1	143	
D MINI Cooper D	18.200	3,9	90	
D MINI One Fluor D	18.900	7,1	122	
D MINI Cooper	20.350	7,1	122	
D MINI Cooper Auto	21.977	7,1	122	
D MINI Cooper Fluor	19.900	7,1	98	
D MINI One	17.350	7,1	98	
D MINI One 75 CV	15.950	5,4	75	
D MINI One Auto	18.977	7,1	98	
D MINI One Fluor	17.900	7,1	98	
D MINI One Fluor 75 CV	16.500	7,1	75	
D MINI One Minimalism Line 75 CV	15.350	5,1	75	
D MINI COOPER D CABRIO	26.050	4	112	
D MINI COOPER SD CABRIO automático	28.723	5,3	111	
D MINI COOPER SD CABRIO	30.550	5,4	143	
D MINI COOPER SD CABRIO automático	33.399	5,4	143	
D MINI COOPER CABRIO	25.300	6,6	122	
D MINI COOPER CABRIO automático	26.950	6,6	122	
D MINI ONE CABRIO automático	23.100	6,6	98	
D MINI ONE CABRIO	21.450	6,6	98	
D MINI COOPER ROADSTER	24.360	6,6	122	
D MINI COOPER ROADSTER automático	26.000	6,6	122	
D MINI COOPER COUPÉ	22.150	6,4	122	
D MINI COOPER COUPÉ automático	23.800	6,4	122	
D MINI Cooper S	25.950	7,1	184	
D MINI Cooper S Auto	27.577	7,1	184	
D MINI Cooper S Fluor	24.500	7,1	184	
D MINI COOPER S CABRIO	30.550	6,6	184	
D MINI COOPER S CABRIO automático	32.200	6,6	184	
D MINI JOHN COOPER WORKS automático	38.700	7,3	211	
D MINI JOHN COOPER WORKS CABRIO	35.700	6,8	211	
D MINI COOPER SD ROADSTER	29.550	6,6	143	
D MINI COOPER SD ROADSTER automático	32.360	5,4	143	
D MINI COOPER S ROADSTER	29.550	6,6	184	
D MINI COOPER S ROADSTER automático	31.200	6,6	184	
D MINI COOPER SD COUPÉ	27.800	6,4	143	
D MINI COOPER SD COUPÉ automático	30.541	6,3	143	
D MINI COOPER S COUPÉ	27.800	6,4	184	
D MINI COOPER S COUPÉ automático	29.450	6,4	184	
D MINI John Cooper Works	31.700	7,1	211	
D MINI John Cooper Works Auto	34.652	7,1	211	
D MINI JOHN COOPER WORKS ROADSTER	34.750	7,3	211	
D MINI JOHN COOPER WORKS ROADSTER automático	37.172	7,3	211	
D MINI JOHN COOPER WORKS COUPÉ	33.450	7,1	211	
D MINI JOHN COOPER WORKS COUPÉ automático	36.361	7,1	211	
D MINI COOPER D	22.100	3,8	116	
D MINI COOPER D automático	23.800	3,7	116	
D MINI ONE D	19.550	3,5	95	
D MINI COOPER	20.550	4,8	136	
D MINI COOPER automático	22.250	4,7	136	
D MINI ONE	17.950	4,7	102	
D MINI ONE automático	18.250	4,8	102	
D MINI ONE FIRST	16.550	5	75	
D MINI COOPER SD	26.750	4	170	
D MINI COOPER S	25.950	5,4	192	
D MINI COOPER S automático	27.700	5,2	192	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN	25.400	4,2	112	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN ALL4	27.450	4,7	112	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN ALL4 automático	29.100	5,9	111	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN automático	28.000	5,6	111	
D COUNTRYMAN ONE COUNTRYMAN	22.900	4,2	90	
D COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN	24.300	5,9	122	
D COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN automático	25.950	6,9	122	
D COUNTRYMAN ONE COUNTRYMAN	21.750	5,7	98	
D COUNTRYMAN ONE COUNTRYMAN automático	23.400	6,9	98	
D COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN ALL4	26.350	6,7	122	
D COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN ALL4 automático	29.000	7	122	
D PACEMAN COOPER D PACEMAN	25.400	5,6	112	
D PACEMAN COOPER D PACEMAN ALL4	27.450	6	112	
D PACEMAN COOPER D PACEMAN ALL4 automático	29.100	5,9	112	
D PACEMAN COOPER D PACEMAN automático	28.000	5,6	112	
D COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN	29.400	6	190	
D COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN ALL4	31.450	6,9	190	
D COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN ALL4 automático	34.400	7,1	190	
D COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN automático	31.050	6,8	190	
D PACEMAN COOPER PACEMAN	24.300	7,2	122	
D PACEMAN COOPER PACEMAN ALL4	26.350	6,7	122	
D PACEMAN COOPER PACEMAN ALL4 automático	29.000	7,2	122	
D PACEMAN COOPER PACEMAN automático	25.950	6,9	122	
D COUNTRYMAN COOPER SD	29.400	5,7	143	
D COUNTRYMAN COOPER SD COUNTRYMAN ALL4	31.450	6,8	143	
D COUNTRYMAN COOPER SD COUNTRYMAN ALL4 automático	33.100	5,9	143	
D COUNTRYMAN COOPER SD COUNTRYMAN automático	32.200	5,7	143	
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN	24.300	5,7	143	
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN ALL4	26.350	6,7	143	
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN ALL4 automático	33.100	5,9	143	
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN automático	32.200	5,7	143	
D PACEMAN COOPER S PACEMAN	29.400	7,1	190	
D PACEMAN COOPER S PACEMAN ALL4	31.450	7,1	190	

Mitsubishi

 Importador: MIMC Automóviles S.A. San Fernando, 4, 28018 Alcobendas, Madrid. Teléfono: 902 201031. Garantía: 3 años y/o de kilometraje sin límite de kilómetros. Red de postventa: 12 puntos. Web: www.mitsubishi-motors.es

E I-MIEV	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D ASX 180 Di-D Challenge	22.150	4,5	67
D ASX 180 Di-D Kaiteki	26.650	4,5	116
D ASX 180 Di-D Motion	24.150	4,5	116
D ASX 180 Di-D Motion 4WD	26.650	5,1	116
D ASX 220 Di-D Kaiteki Auto 4WD	32.500	5,8	150
G ASX 160 MPI Challenge	19.900	6	117
G ASX 160 MPI Motion	21.900	6	117
D OUTLANDER 220 Di-D Kaiteki Auto 4WD	40.390	5,8	150
D OUTLANDER 220 Di-D Motion 2WD	30.900	5,1	150
D OUTLANDER 220 Di-D Motion 4WD	34.290	5,4	150
D PULSAR 150d 110CV N-TEC	21.300	3,6	110
D PULSAR 150d 110CV ASENTA	24.800	3,6	110
D PULSAR 150d 110CV VISIA	24.800	3,6	110
D PULSAR 150d 110CV XENIA	20.450	3,6	110
D PULSAR 12 DiG-T 115CV ASENTA	20.000	5	115
D PULSAR 12 DiG-T 115CV N-TEC	21.700	5	115
D PULSAR 12 DiG-T 115CV TENKA	23.400	5	115
D PULSAR 12 DiG-T 115CV VISIA	19.050	5	115
E LEAF Sp 109 CV Acenta	33.700	10,9	109
D MONTERO 3.2 Di-D Spirit	49.880	8,1	200
D MONTERO 3.2 Di-D Motion	43.120	7,8	200
D MONTERO 3.2 Di-D Spirit	39.610	7,8	200
D MONTERO 3.2 Di-D Motion	41.800	8,5	200
D MONTERO 3.2 Di-D Spirit	41.880	8,1	200
D L200 2.5 Di-D Single Cab M-Pro	25.480	7,5	136
D L200 2.5 Di-D Double Cab Challenge	30.605	7,9	136
D L200 2.5 Di-D Double Cab M-Pro	29.304	7,9	136
D L200 2.5 Di-D Double Cab Motion	35.609	7,9	136

Morgan

 Importador: Morgan España S.A. Principado de Asturias, 23, 28016 Madrid. Teléfono: 902 999440. Garantía: 3 años y/o de kilometraje sin límite de kilómetros. Red de postventa: 82 puntos. Web: www.morgan-motor.com

G FOUR FOUR 1.6 Sport	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G PLUS FOUR 2.0 2 plazas	54.010	7,3	145
G PLUS FOUR 2.0 4 plazas	61.121	7,3	145
G ROADSTER V6 3.7 V6 2 plazas	72.225	9,8	284
G ROADSTER V6 3.7 V6 4 plazas	78.278	9,8	284
G PLUS EIGHT 4.8	128.854	36,7	

Nissan

 Fabricante/Importador: Nissan Motor España S.A. Torre Nissan, Pta. Cardener, 6, 28042 Alcobendas, Madrid. Teléfono: 902 900800. Garantía: 3 años y/o de kilometraje sin límite de kilómetros. Red de postventa: 82 puntos. Web: www.nissan.es

G MICRA Sp 1.2G (80 CV) TENKA PREMIUM	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G MICRA Sp 1.2G (80 CV) TENKA PREMIUM P Ext Blau	15.405	5	80
G MICRA Sp 1.2G (80 CV) TENKA PREMIUM P Ext Crom	15.405	5	80
G MICRA Sp 1.2G (80 CV) TENKA PREMIUM P Ext Negro	15.405	5	80
G MICRA Sp 1.2G (80 CV) ASENTA	13.775	5	80
G MICRA Sp 1.2G (80 CV) ASENTA CVT	14.975	5,4	80
G MICRA Sp 1.2G (80 CV) ASENTA CVT P Ext Bl	15.105	5,4	80
G MICRA Sp 1.2G (80 CV) ASENTA CVT P Ext Cr	15.105	5,4	80
G MICRA Sp 1.2G (80 CV) ASENTA CVT P Ext Negro	15.105	5,4	80
G MICRA Sp 1.2G (80 CV) ASENTA P Ext Bl	13.905	5	80
G MICRA Sp 1.2G (80 CV) ASENTA P Ext Cr	13.905	5	80
G MICRA Sp 1.2G (80 CV) ASENTA P Ext Negro	13.905	5	80
G MICRA Sp 1.2G (80 CV) NARU EDITION ALL4	12.625	5	80
G MICRA Sp 1.2G (80 CV) TENKA SPORT	14.525	5	80
G MICRA Sp 1.2G (80 CV) TENKA SPORT P Ext Bl	14.655	5	80
G MICRA Sp 1.2G (80 CV) TENKA SPORT P Ext Cr	14.655	5	80
G MICRA Sp 1.2G (80 CV) TENKA SPORT P Ext Negro	14.655	5	80
G MICRA Sp 1.2G (80 CV) VISIA	11.775	5	80
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Cr	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Negro	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Cr	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Negro	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Cr	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Negro	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Cr	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Negro	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Cr	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Negro	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Cr	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Negro	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Cr	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Negro	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Cr	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Negro	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Cr	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Negro	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Cr	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Negro	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Cr	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Negro	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Cr	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Negro	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Cr	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Negro	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Cr	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Negro	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Cr	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Negro	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Cr	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Negro	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Cr	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Negro	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Cr	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Negro	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Cr	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Negro	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Cr	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Negro	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Cr	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Negro	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA PREM P Ext Bl	16.605	4,3	98
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) TENKA			

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

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

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

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

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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D	FABIA 16 TDI 75cv Fresh	15.860	4,2	75
D	FABIA 16 TDI 90 Sport Edition (Particulares)	17.180	4,2	90
D	FABIA 16 TDI 90cv Ambition	16.300	4,2	90
D	FABIA 16 TDI 90cv Elegance	17.400	4,2	90
D	FABIA 16 TDI CR 105cv Montecarlo	19.840	4,2	105
G	FABIA 12 12v 60cv Ambition	13.150	5,5	60
G	FABIA 12 60cv Active	11.500	5,5	60
G	FABIA 12 69cv Urban	12.060	5,2	69
G	FABIA 12 TSI 105 DSG Sport Ed. (particulares)	17.170	5,3	105
G	FABIA 12 TSI 105 Sport Edition (particulares)	15.910	5,1	105
G	FABIA 12 TSI 105cv DSG Elegance	17.410	5,3	105
G	FABIA 12 TSI 105cv Elegance	16.160	5,1	105
G	FABIA 12 TSI 105cv Montecarlo	18.130	5,1	105
G	FABIA 12 TSI 85 Sport Edition (particulares)	15.230	5,1	86
G	FABIA 12 TSI 85cv Ambition	14.350	5,1	86
G	FABIA 12 TSI 85cv Ambition 2ª homolog.	14.100	5,1	86
G	FABIA 12 TSI 85cv Elegance	15.460	5,1	86
G	FABIA 12 TSI 85cv Elegance 2ª homologación	15.200	5,1	86
G	FABIA 14 TSI 180cv RS	21.450	6,2	180
D	FABIA Comb 16 TDI 105 Sport Ed. (Particulares)	18.650	4,2	105
D	FABIA Comb 12 TDI CR 75cv Greenline	17.410	3,4	75
D	FABIA Comb 16 TDI CR 105cv Ambition	17.720	4,2	105
D	FABIA Comb 16 TDI 105cv Elegance	18.800	4,2	105
D	FABIA Comb 16 TDI 75 Sport Ed. (Particulares)	17.000	4,2	75
D	FABIA Comb 16 TDI 75cv Ambition	16.120	4,2	75
D	FABIA Comb 16 TDI 90 Sport Ed. (Particulares)	18.060	4,2	90
D	FABIA Comb 16 TDI 90cv Ambition	17.180	4,2	90
D	FABIA Comb 16 TDI 90cv Elegance	18.290	4,2	90
G	FABIA Comb 12 70cv Ambition	14.530	5,5	70
G	FABIA Comb 12 TSI 105cv DSG Elegance	18.290	5,3	105
G	FABIA Comb 12 TSI 105cv Elegance	17.040	5,3	105
G	FABIA Comb 12 TSI 85cv Ambition	15.230	5,2	86
G	FABIA Comb 12 TSI 85cv Ambition 2ª homolog.	14.890	5,2	86
G	FABIA Comb 12 TSI 85cv Elegance	16.340	5,2	86
G	FABIA Comb 12 TSI 85cv Elegance 2ª homolog.	16.050	5,2	86
D	ROOMSTER 12 TDI CR 75cv Ambition	16.640	4,5	75
D	ROOMSTER 12 TDI CR 75cv Greenline	17.790	4,2	75
D	ROOMSTER 16 TDI CR 105cv Elegance	18.810	4,7	105
D	ROOMSTER 16 TDI CR 90cv Ambition	17.140	4,7	90
D	ROOMSTER 16 TDI CR 90cv Elegance	18.260	4,7	90
G	ROOMSTER 12 TSI 105cv DSG Elegance	18.270	5,7	105
G	ROOMSTER 12 TSI 105cv Elegance	17.350	5,7	105
G	ROOMSTER 12 TSI 85cv Ambition	16.620	5,7	86
G	ROOMSTER 12 TSI 85cv Elegance	15.770	5,7	86
D	ROOMSTER 16 TDI CR 105cv Scout	20.320	4,7	105
G	ROOMSTER 12 TSI 105cv DSG Scout	20.100	5,7	105
G	ROOMSTER 12 TSI 105cv Scout	18.880	5,7	105
D	RAPID 16 TDI 90 Ambition GreenTec Spaceback	19.680	3,9	90
D	RAPID 16 TDI 90 Elegance Green Tec Spaceback	21.100	3,9	90
D	RAPID 16 TDI CR 105 Active Green Tec Spaceback	19.310	3,9	105
D	RAPID 16 TDI CR 105 Ambition Green Tec Spaceback	20.390	3,9	105
D	RAPID 16 TDI CR 105 Elegance Green Tec Spaceback	21.810	3,9	105
D	RAPID 16 TDI CR 105cv Active Spaceback	19.000	4,4	105
D	RAPID 16 TDI CR 105cv Ambition Spaceback	20.080	4,4	105
D	RAPID 16 TDI CR 105cv Elegance Spaceback	21.550	4,4	105
D	RAPID 16 TDI CR 90 Active Green Tec Spaceback	18.600	3,9	90
D	RAPID 16 TDI CR 90 Greenline Spaceback	19.930	3,6	90
D	RAPID 16 TDI CR 90cv Active DSG Spaceback	18.850	4,5	90
D	RAPID 16 TDI CR 90cv Active Spaceback	18.300	5,2	90
D	RAPID 16 TDI CR 90cv Ambition DSG Spaceback	21.030	4,5	90
D	RAPID 16 TDI CR 90cv Elegance Spaceback	19.380	5,2	90
G	RAPID 16 TDI CR 90cv Elegance DSG Spaceback	22.500	4,5	90
D	RAPID 16 TDI CR 90cv Elegance Spaceback	20.850	5,2	90
G	RAPID 16 TDI TSI 105 Ambition Green Tec Spaceback	18.740	5	105
G	RAPID 12 TSI 105 Elegance Green Tec Spaceback	20.210	5	105
G	RAPID 12 TSI 105cv Active Green Tec Spaceback	17.660	5	105
G	RAPID 12 TSI 85cv Active Spaceback	16.960	5,1	86
G	RAPID 12 TSI 85cv Ambition Spaceback	18.040	5,1	86
G	RAPID 12 TSI 85cv Elegance Spaceback	19.510	5,1	86
G	RAPID 14 TSI DSG 122cv Active Spaceback	20.110	5,8	122
G	RAPID 14 TSI DSG 122cv Ambition Spaceback	21.190	5,8	122
G	RAPID 14 TSI DSG 122cv Elegance Spaceback	22.660	5,8	122
D	RAPID 16 TDI CR 105cv Active	19.460	4,4	105
D	RAPID 16 TDI CR 105cv Active Green TEC	19.770	3,9	105
D	RAPID 16 TDI CR 105cv Ambition	20.670	4,4	105
D	RAPID 16 TDI CR 105cv Ambition Green TEC	20.980	3,9	105
D	RAPID 16 TDI CR 105cv Elegance	22.240	4,4	105
D	RAPID 16 TDI CR 105cv Elegance Green TEC	22.500	3,9	105
D	RAPID 16 TDI CR 90cv Active	18.760	4,4	90
D	RAPID 16 TDI CR 90cv Active DSG	20.410	4,5	90
D	RAPID 16 TDI CR 90cv Active Green Tec	19.060	3,9	90
D	RAPID 16 TDI CR 90cv Ambition	19.170	4,4	90
D	RAPID 16 TDI CR 90cv Ambition DSG	21.620	4,5	90
D	RAPID 16 TDI CR 90cv Elegance Green Tec	20.270	3,9	90
D	RAPID 16 TDI CR 90cv Elegance	21.540	4,4	90
D	RAPID 16 TDI CR 90cv Elegance DSG	23.190	4,5	90
D	RAPID 16 TDI CR 90cv Elegance Green Tec	21.950	3,9	90
D	RAPID 16 TDI CR 90cv Greenline	19.350	3,6	90
G	RAPID 12 TSI 105cv Active	18.120	5	105
G	RAPID 12 TSI 105cv Green Tec Ambition	19.330	5	105
G	RAPID 12 TSI 105cv Green Tec Elegance	20.900	5	105
G	RAPID 12 TSI 85cv Active	17.420	5,1	86
G	RAPID 12 TSI 85cv Ambition	18.630	5,1	86
G	RAPID 12 TSI 85cv Elegance	20.200	5,1	86
G	RAPID 14 TSI DSG 122cv Active	20.570	5,8	122
G	RAPID 14 TSI DSG 122cv Ambition	21.780	5,8	122
G	RAPID 14 TSI DSG 122cv Elegance	23.350	5,8	122
D	OCTAVIA 16 TDI CR 105cv Active	21.690	3,8	105
D	OCTAVIA 16 TDI CR 105cv Active PRO (empreses)	21.990	3,8	105
D	OCTAVIA 16 TDI CR 105cv Ambition	23.240	3,8	105
D	OCTAVIA 16 TDI CR 105cv DSG CR Ambition	24.860	3,9	105
D	OCTAVIA 16 TDI CR 105cv DSG Elegance	25.810	3,9	105
D	OCTAVIA 16 TDI CR 105cv Elegance	24.190	3,8	105
D	OCTAVIA 16 TDI CR 110cv Ambition Greenline	23.860	3,2	110
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv Ambition	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	26.130	6,1	180
D	FABIA Comb 16 TDI 180cv L&K	30.780	6,1	180
L	OCTAVIA 1.4 TSI 110cv GNC Active	22.630	110	
L	OCTAVIA 1.4 TSI 110cv GNC Ambition	24.181	110	
L	OCTAVIA 1.4 TSI 110cv GNC Elegance	25.130	110	
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Active PRO (empreses)	22.790	3,8	105
D	OCTAVIA Comb 16 TDI CR 105cv Active	22.490	3,8	105
D	OCTAVIA Comb 16 TDI CR 105cv Ambition	24.040	3,8	105
D	OCTAVIA Comb 16 TDI CR 105cv DSG Elegance	26.610	4	105
D	OCTAVIA Comb 16 TDI CR 105cv Elegance	24.990	3,8	105
D	OCTAVIA Comb 16 TDI CR 105cv Elegance 4x4	26.790	4,5	105
D	OCTAVIA Comb 16 TDI CR 110 Ambition Greenline	24.660	3,2	110
D	OCTAVIA Comb 16 TDI CR 105cv DSG L&K	31.763	4,5	150
D	OCTAVIA Comb 2.0 TDI CR 150cv DSG L&K	33.330	5,7	180
D	OCTAVIA Comb 2.0 TDI CR 150cv Elegance	26.890	4,2	150
D	OCTAVIA Comb 2.0 TDI CR 150cv Elegance 4x4	28.700	4,9	150
D	OCTAVIA Comb 2.0 TDI CR 150cv L&K	31.390	4,2	150
G	OCTAVIA Comb 1.2 TSI 105cv Active	20.360	5,1	105
G	OCTAVIA Comb 1.2 TSI 105cv Ambition	21.910	5,1	105
G	OCTAVIA Comb 1.2 TSI 105cv DSG Ambition	23.610	5	105
G	OCTAVIA Comb 1.4 TSI 140cv DSG Elegance	23.360	5,2	140
G	OCTAVIA Comb 1.4 TSI 140cv DSG Elegance	24.310	5,2	140
G	OCTAVIA Comb 1.8 TSI 180cv Elegance	26.930	6,1	180
G	OCTAVIA Comb 1.8 TSI 180cv L&K	31.430	6,1	180
G	OCTAVIA Comb 1.8 TSI DSG 180cv Elegance	28.630	5,7	180
G	OCTAVIA Comb 1.8 TSI DSG 180cv Elegance 4x4	30.500	6,7	180
G	OCTAVIA Comb 1.8 TSI DSG 180cv L&K	33.330	5,7	180
L	OCTAVIA Comb 1.4 TSI 110cv GNC Active	23.340	110	
L	OCTAVIA Comb 1.4 TSI 110cv GNC Ambition	24.890	110	
L	OCTAVIA Comb 1.4 TSI 110cv GNC Elegance	25.930	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	6,2	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	RAPID 16 TDI CR 184cv RS	31.420	4,6	184
G	OCTAVIA 2.0 TSI 220cv DSG RS	33.600	6,2	220
G	OCTAVIA 2.0 TSI 220cv RS	31.980	6,2	220
D	SUPERB 16 TDI Active	25.400	4,2	105
D	SUPERB 16 TDI CR Active Greenline	25.630	4,2	105
D	SUPERB 16 TDI CR Ambition	26.320	4,2	105
D	SUPERB 16 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	30.110	5,2	140
D	SUPERB 2.0 TDI CR 140cv DSG Ambition	31.300	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 Ambition	35.100	5,6	170
D	SUPERB 2.0 TDI CR 170cv DSG 4x4 Elegance	37.950	5,6	170
D	SUPERB 2.0 TDI CR 170cv DSG L&K	40.500	5,6	170
D	SUPERB 2.0 TDI CR 170cv DSG RS	33.050	5	170
D	SUPERB 2.0 TDI CR 170cv DSG RS	31.420	4,6	170
D	SUPERB 2.0 TSI 220cv DSG RS	33.600	6,2	220
D	SUPERB 2.0 TSI 220cv RS	31.980	6,2	220
D	SUPERB 1.6 TDI 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 Elegance	31.090	5,3	140
D	SUPERB 2.0 TDI CR 140cv 4x4 L&K	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	30.110	5,2	140
D	SUPERB 2.0 TDI CR 140cv DSG Ambition	31.300	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			

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 BEETLE 2.0 TDI 140cv Connection	28.300	4,9	140	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv Design	27.020	4,9	140	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv DSG Connection	30.190	5,4	140	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv DSG Design	28.910	5,4	140	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv DSG R-Line	30.730	5,4	140	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv DSG Sport	29.160	5,4	140	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv R-Line	28.830	4,9	140	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv Sport	27.260	4,9	140	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv Beetlemania	20.390	5,9	105	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv Connection	24.130	5,9	105	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv Design	22.850	5,9	105	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv DSG	26.050	6,6	160	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv DSG Design	27.910	6,2	160	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv DSG R-Line	29.870	6,2	160	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv DSG Sport	28.150	6,2	160	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv R-Line	28.010	6,6	160	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv Sport	26.290	6,6	160	
D BEETLE 2.0 TDI 210cv DSG R-Line	32.910	7,6	210	
D BEETLE 2.0 TDI 210cv DSG Sport	31.120	7,6	210	
D BEETLE 2.0 TDI 210cv R-Line	30.970	7,3	210	
D BEETLE 2.0 TDI 210cv Sport	29.180	7,3	210	
D BEETLE Cabrio 1.6 TDI 105cv Beetlemania	27.450	4,7	105	
D BEETLE Cabrio 1.6 TDI 105cv Design	29.790	4,7	105	
D BEETLE Cabrio 1.6 TDI 105cv Karmann	32.170	4,7	105	
D BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv Design	31.130	5,1	140	
D BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv DSG Design	33.020	5,6	140	
D BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv DSG Karmann	35.250	5,6	140	
D BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv DSG R-Line	34.970	5,6	140	
D BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv DSG Sport	33.240	5,6	140	
D BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv Karmann	33.500	5,1	140	
D BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv R-Line	33.070	5,1	140	
D BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv Sport	31.350	5,1	140	
D BEETLE Cabrio 1.2 TSI 105cv Beetlemania	24.760	6,1	105	
D BEETLE Cabrio 1.2 TSI 105cv Design	27.100	6,1	105	
D BEETLE Cabrio 1.2 TSI 105cv Karmann	29.480	6,1	105	
D BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv Design	30.150	6,8	160	
D BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv DSG	32.010	6,4	160	
D BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv DSG R-Line	33.960	6,4	160	
D BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv DSG Sport	32.240	6,4	160	
D BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv R-Line	32.100	6,8	160	
D BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv Sport	30.380	6,8	160	
D BEETLE Cabrio 2.0 TDI 210cv DSG R-Line	37.500	7,5	210	
D BEETLE Cabrio 2.0 TDI 210cv DSG Sport	35.710	7,5	210	
D BEETLE Cabrio 2.0 TDI 210cv R-Line	35.570	7,5	210	
D BEETLE Cabrio 2.0 TDI 210cv Sport	33.780	7,5	210	
D GOLF Cabrio 1.6 TDI 105cv Bluetraction Tech	30.480	4,4	105	
D GOLF Cabrio 1.6 TSI 160cv DSG	33.990	6,3	160	
D GOLF Variant 1.6 TDI 105cv BMT	23.200	3,8	105	
D GOLF Variant 1.6 TDI 105cv BMT DSG	23.820	3,8	105	
D GOLF Variant 1.6 TDI 105cv BMT DSG	25.090	3,9	105	
D GOLF Variant 1.6 TDI 105cv BMT DSG	25.710	3,9	105	
D GOLF Variant 2.0 TDI 150cv BMT	24.940	4,1	150	
D GOLF Variant 2.0 TDI 150cv BMT DSG	25.560	4,1	150	
D GOLF Variant 2.0 TDI 150cv BMT DSG	26.740	4,4	150	
D GOLF Variant 2.0 TDI 150cv BMT DSG	27.360	4,4	150	
D GOLF Bluetraction 1.6 TDI 110cv	22.290	3,2	110	
D GOLF Bluetraction 1.6 TDI 110cv	22.910	3,2	110	
D GOLF Bluetraction Business & Navil6 TDI 110cv	23.820	3,2	110	
D GOLF Bluetraction Business 1.6 TDI 110cv	23.390	3,2	110	
D GOLF Business & Navil6 TDI 105cv BMT	23.140	3,8	105	
D GOLF Business 1.6 TDI 105cv BMT	22.710	3,8	105	
D GOLF Edition 1.6 TDI 105cv BMT	21.600	3,8	105	
D GOLF Edition 1.6 TDI 105cv BMT DSG	22.220	3,8	105	
D GOLF Sport 1.6 TDI 105cv BMT	25.480	3,8	105	
D GOLF Sport 1.6 TDI 105cv BMT DSG	26.100	3,8	105	
D GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT	27.370	3,9	105	
D GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	27.990	3,9	105	
D GOLF Sport 2.0 TDI 150cv 4Motion BMT	30.470	4,7	150	
D GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT	27.420	4,1	150	
D GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	27.840	4,1	150	
D GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	29.010	4,4	150	
D GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	29.630	4,4	150	
D GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT	22.950	5,3	122	
D GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG	23.260	5,3	122	
D GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG	23.880	5,3	122	
D GOLF Edition 1.2 TSI 105cv BMT	19.940	4,9	105	
D GOLF Edition 1.2 TSI 105cv BMT	19.560	4,9	105	
D GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT	25.960	4,7	150	
D GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT	26.580	4,7	150	
D GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT DSG	27.750	4,7	150	
D GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT DSG	28.370	4,7	150	
D GOLF Cabrio 2.0 TSI 210cv DSG GTI	39.600	7,7	210	
D GOLF Cabrio 2.0 TSI 265cv DSG R-Line	51.590	8,2	265	
D GOLF 2.0 TDI 184cv DSG GTD BMT	33.550	4,5	184	
D GOLF 2.0 TDI 184cv DSG GTD BMT	34.220	4,5	184	
D GOLF 2.0 TDI 184cv GTD BMT	31.700	4,2	184	
D GOLF 2.0 TDI 184cv GTD BMT	32.320	4,2	184	
D GOLF 2.0 TSI 220cv DSG GTI BMT	33.550	6,4	220	
D GOLF 2.0 TSI 220cv DSG GTI BMT	34.195	6,4	220	
D GOLF 2.0 TSI 220cv GTI BMT	31.700	6,2	220	
D GOLF 2.0 TSI 220cv GTI BMT	32.345	6,2	220	
D GOLF 2.0 TSI 230cv DSG GTI Performance BMT	35.290	6,4	230	
D GOLF 2.0 TSI 230cv DSG GTI Performance BMT	35.935	6,4	230	
D GOLF 2.0 TSI 230cv GTI Performance BMT	33.430	6,2	230	
D GOLF 2.0 TSI 230cv GTI Performance BMT	34.075	6,2	230	
D GOLF e-Golf ePower 155cv	35.500	115	0	
D GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion	39.690	7,1	300	
D GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion	40.360	7,1	300	
D GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion DSG	41.880	6,9	300	
D GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion DSG	42.525	6,9	300	
D GOLF SPORTSVAN Advance 1.6 TDI 110cv BMT	25.430	3,9	110	
D GOLF SPORTSVAN Advance 1.6 TDI 110cv BMT DSG	27.310	4,1	110	
D GOLF SPORTSVAN Advance 2.0 TDI 150cv BMT	26.830	4,3	150	
D GOLF SPORTSVAN Advance 2.0 TDI 150cv BMT DSG	28.710	4,5	150	
D GOLF SPORTSVAN Business 2.0 TDI 150cv BMT DSG	29.740	4,7	150	
D GOLF SPORTSVAN Business & Navil6 TDI 110cv BMT	24.840	3,9	110	
D GOLF SPORTSVAN Business 1.6 TDI 110cv BMT	24.410	3,9	110	
D GOLF SPORTSVAN Edition 1.6 TDI 110cv BMT	23.940	3,9	110	
D GOLF SPORTSVAN Sport 1.6 TDI 110cv BMT	28.370	3,9	110	
D GOLF SPORTSVAN Sport 1.6 TDI 110cv BMT DSG	30.240	4,1	110	
D GOLF SPORTSVAN Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	29.780	4,3	150	
D GOLF SPORTSVAN Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	32.790	4,7	150	
D GOLF SPORTSVAN Advance 1.4 TSI 125cv BMT DSG	24.270	5,4	125	
D GOLF SPORTSVAN Advance 1.4 TSI 125cv BMT DSG	26.130	5,2	125	
D GOLF SPORTSVAN Edition 1.2 TSI 110cv BMT	21.020	5,1	110	
D GOLF SPORTSVAN Sport 1.4 TSI 150cv BMT	29.290	5,5	150	
D GOLF SPORTSVAN Sport 1.4 TSI 150cv BMT DSG	31.130	5,4	150	
D GOLF Variant Advance 1.6 TDI 105cv BMT	24.530	3,9	105	
D GOLF Variant Advance 1.6 TDI 105cv BMT DSG	26.410	4,1	105	
D GOLF Variant Advance 2.0 TDI 150cv BMT	26.260	4,2	150	
D GOLF Variant Advance 2.0 TDI 150cv BMT DSG	28.150	4,5	150	
D GOLF Variant Bluetraction Business 1.6 TDI 110	23.820	3,3	110	
D GOLF Variant Bluetraction Business & Navil6 TDI	24.240	3,3	110	
D GOLF Variant Business & Navil6 TDI 105 BMT	23.710	3,9	105	
D GOLF Variant Business 1.6 TDI 105cv BMT	23.280	3,9	105	
D GOLF Variant Edition 1.6 TDI 105cv BMT	22.820	3,9	105	
D GOLF Variant Sport 1.6 TDI 105cv BMT	26.960	3,9	105	
D GOLF Variant Sport 1.6 TDI 105cv BMT DSG	28.830	4,1	105	
D GOLF Variant Sport 2.0 TDI 150cv BMT	31.320	4,8	150	
D GOLF Variant Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	28.690	4,2	150	
D GOLF Variant Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	30.460	4,5	150	
D GOLF Variant Advance 1.4 TSI 122cv BMT	23.710	5,3	122	
D GOLF Variant Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG	24.600	5,1	122	
D GOLF Variant Edition 1.2 TSI 105cv BMT	20.170	5,1	105	
D GOLF Variant Sport 1.4 TSI 140cv BMT	27.910	5,3	140	
D GOLF Variant Sport 1.4 TSI 140cv BMT DSG	28.630	5,3	140	
D JETTA 1.6 TDI 105cv DSG Advance Bluetraction Tech	22.540	4,3	105	
D JETTA 1.6 TDI 105cv DSG Advance Bluetraction Tech	21.680	4,2	105	
D JETTA 1.6 TDI 105cv DSG Sport	25.600	4,7	105	
D JETTA 1.6 TDI 105cv Sport	23.680	4,5	105	
D JETTA 2.0 TDI 140cv Advance	23.850	4,8	140	
D JETTA 2.0 TDI 140cv DSG Sport	27.810	5,3	140	
D JETTA 2.0 TDI 140cv Sport	25.910	4,8	140	
D JETTA 1.4 TSI DSG Hybrid	28.720	4,1	170	
D JETTA 1.4 TSI DSG Hybrid Sport	30.320	4,1	170	
D JETTA 1.2 TSI 105cv Advance Bluetraction Tech	20.360	5,3	105	
D JETTA 1.4 TSI 122cv Advance	21.430	6,2	122	
D JETTA 1.4 TSI 122cv Sport	23.490	6,2	122	
D JETTA 1.4 TSI 160cv BMT	24.910	6,3	160	
D JETTA 2.0 TSI 210cv DSG Sport	29.520	7,6	210	
D PASSAT 2.0 TDI 150cv Advance BMT	32.350	4,1	150	
D PASSAT 2.0 TDI 150cv Advance BMT DSG	34.830	4,5	150	
D PASSAT 2.0 TDI 150cv Edition BMT	30.200	4,1	150	
D PASSAT 2.0 TDI 150cv Sport BMT	34.440	4,1	150	
D PASSAT 2.0 TDI 150cv Sport BMT DSG	36.920	4,5	150	
D PASSAT 2.0 TDI BIT 240cv Sport BMT 4Motion DSG	45.230	5,3	240	
D PASSAT 1.4 TSI ACT 150cv Advance BMT	29.160	4,9	150	
D PASSAT 1.4 TSI ACT 150cv Sport BMT	31.250	4,9	150	
D PASSAT 1.6 TDI 105cv Advance Bluetraction Tech	28.710	4,3	105	
D PASSAT 1.6 TDI 105cv Bluetraction	27.550	4,1	105	
D PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Advance	29.620	4,3	105	
D PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Bluetraction	26.795	4,1	105	
D PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Bluetraction	27.345	4,1	105	
D PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Edition BMT	26.555	4,3	105	
D PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Edition	27.115	4,3	105	
D PASSAT 1.6 TDI 105cv Edition Bluetraction Tech	27.310	4,3	105	
D PASSAT 1.6 TDI 105cv Exclusive BMT	29.200	4,3	105	
D PASSAT 2.0 TDI 140 DSG Advance	34.970	5,2	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140 DSG Advance Bluetraction Tech	34.995	5,2	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140 DSG Highline	36.830	5,2	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140 DSG Highline Bluetraction Tech	37.190	5,2	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Advance Bluetraction Tech	31.290	4,6	140	
D PASSAT 2.0 TDI 150cv Business Advance	31.315	4,6	140	
D PASSAT 2.0 TDI 177cv DSG	39.320	5,8	177	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Business Edition BMT	28.650	4,6	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Business Edition BMT	29.210	4,6	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Business Edition BMT	29.210	4,6	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv DSG Highline	36.830	5,2	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140 DSG Highline Bluetraction Tech	37.190	5,2	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Advance Bluetraction Tech	31.290	4,6	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Edition Bluetraction Tech	29.890	4,6	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Exclusive BMT	31.780	4,6	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Highline Bluetraction Tech	33.080	4,6	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Highline Bluetraction Tech	33.080	4,6	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Highline Bluetraction Tech	33.080	4,6	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Highline Bluetraction Tech	33.080	4,6	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140				



CITROËN C5 ¿FIABLE CON CUATRO AÑOS?

J.R. Paz Castiñeiras

En primer lugar felicitarnos por vuestro trabajo. Me gustaría saber vuestra opinión sobre el Citroën C5 III de 140 caballos con cambio manual de seis velocidades. Es del año 2010 y tiene 103.000 kilómetros. Mi pregunta es si el coche es fiable para comprarlo y que se pueda confiar en esa motorización. Gracias por adelantado.

RESPUESTA

Para poder darte un consejo razonable deberíamos tener conocimiento de dos factores fundamentales: el precio y, sobre todo, el estado real del vehículo, ya que en prácticamente cuatro años ha superado los 100.000 kilómetros. El problema no es el kilometraje en sí, ya que el propulsor 2.0 HDI de 140 caballos, bien cuidado y con sus pertinentes revisiones pasadas, te daría juego todavía para doblar esos kilómetros. Nuestro temor es que desconozcamos cómo se han realizado, si han sido por carretera, autopista o mayoritariamente por ciudad, si el conductor ofrece un perfil tranquilo o le gusta 'pisar', si ha sufrido algún tipo de percance o golpe que haya salpicado a su estructura, y si ya ha contemplado la sustitución de elementos como el embrague, los discos de freno, la correa de la distribución... que con los kilómetros recorridos ya necesitan ser sustituidos.

Si el vehículo se encuentra en buen estado, todavía le queda cuerda para rato. En caso contrario, la operación te podría salir 'rana', como bien dices. Y dependiendo del estado del coche tendrías que valorar el precio que estás dispuesto a pagar...



TOYOTA AURIS ¿HÍBRIDO O DIÉSEL?

José Rojas

Me gustaría que me aclararan la siguiente duda: he estado viendo distintos modelos de coches y tengo claro que mi elección es el Toyota Auris, pero ahora me surge la duda de elegir entre el híbrido de 136 caballos o el diésel de 124, a igualdad de precio en un concesionario oficial. La mayor parte del kilometraje se lo hago en ciudad, pero también realizo viajes largos, entre ellos ir a Madrid desde Málaga, o a algunas ciudades repartidas por toda España. Además, tengo dudas en cuanto a la vida útil del híbrido, si llegará sin problema a los diez años. Gracias

RESPUESTA

Vamos a comenzar por el final. La fiabilidad de la tecnología híbrida, y más aún en Toyota, no ofrece ninguna duda. Basta con echar un vistazo a modelos como el Prius para comprobar que lleva más de un década comercializándose por todo el mundo sin apenas incidentes. Y esa misma tecnología es la que se incorpora, tal cual, en el Auris.

Dicho esto, una cosa que nos llama la atención es que en el concesionario oficial te hayan hecho el mismo precio para la versión diésel de 124 caballos que en el Hybrid de 136, salvo que el acabado del primero sea el más completo, ya que el coste del híbrido es claramente superior y el descuento que aplica la marca no resulta tan agresivo como en el 120 D.

A la hora de elegir entre las dos versiones es

fundamental saber el uso que le vayas a dar al vehículo. Los híbridos se sienten más a gusto cuanto más cerca estén de la ciudad. Si compruebas las flotas de taxis en las grandes urbes verás que este tipo de vehículos ganan cuota día a día. Si observas el consumo en ciudad, el del diésel es superior. Por lo tanto, si tu kilometraje mayoritariamente es en esas condiciones nuestro consejo es que te decidas por el Auris Hybrid, ya que además de menor consumo te resultara más confortable y refinado, debido a su menor sonoridad y al asociarse a una caja automática. Además, no pierdes habitabilidad ni maletero con respecto al diésel. Sólo en el caso de que te movieras exclusivamente por carretera te recomendaríamos el diésel, más efectivo y con mejores prestaciones.

CONSULTAS RÁPIDAS

TURBOS EN SERIE O EN PARALELO

Adolfo Hernández

Son dos maneras de entender la sobrealimentación. El sistema en serie suele recurrir a un turbo pequeño en tamaño, más efectivo y rápido en su actuación a bajo régimen. Cuando las revoluciones alcanzan un régimen medio es un turbo de mayor tamaño el que entra en funcionamiento. De esta manera se tiene sobrealimentación prácticamente en todas las

condiciones de utilización. Por su parte, cuando se habla de turbos en paralelo se refiere a dos del mismo tamaño, pero cada uno recibe los gases de escape de la mitad de los cilindros, aunque luego se dirigen por un colector común.

MEDIDAS DE UN NEUMÁTICO

Alfredo Ruiz

Cuando hablamos del perfil de un neumático es la altura existente entre el borde de la llanta

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

CONSULTAS RÁPIDAS



¿CUÁNTOS ESPEJOS RETROVISORES TIENE QUE LLEVAR UNA MOTO?

La actual normativa, concretada en el Reglamento General de Vehículos, establece que si la motocicleta alcanza una velocidad máxima menor o igual a 100 km/h, será obligatorio un espejo retrovisor situado en el lado izquierdo. Por el contrario, si la velocidad máxima que puede alcanzar la motocicleta es superior a 100 km/h, será obligatorio que esté dotada de un retrovisor en el lado izquierdo y otro en el lado derecho.



¿PUEDO CONDUCIR UNA MOTOCICLETA CON EL CARNÉ B?

De todos es conocido que el permiso de conducción de la clase B es el que autoriza la conducción de automóviles cuya masa máxima no exceda de 3.500 kilos y que no puedan transportar a más de ocho personas, además del conductor.

Y, si bien el Reglamento General de Conductores establece, como norma, que no autoriza a conducir motocicletas, lo cierto es que también establece una excepción, y es que aquellas personas que estén en posesión del permiso de la clase B en vigor, con una antigüedad superior a tres años, podrán conducir motocicletas con una cilindrada máxima de 125 centímetros cúbicos, una potencia máxima de 11 Kw y una relación potencia-peso máxima de 0,1 Kw/Kg.

BUENA PREGUNTA

SI NO SE REPARAN LOS DESPERFECTOS, LA ITV NOS PUEDE DAR DE BAJA EL VEHÍCULO

Fui a pasar la ITV de mi coche, apreciándose ciertos defectos que tenía que subsanar. Como tardé en regresar, porque tuve que buscar las piezas, me he enterado que me han dado de baja el vehículo. ¿Es posible? ¿Puedo rehabilitarlo?

RESPUESTA

Cuando el resultado de la Inspección Técnica es desfavorable o negativo porque es necesaria una reparación de los defectos observados, se concede un plazo de dos meses para que, una vez efectuadas las reparaciones, se vuelva a pasar la inspección, tiempo durante el cual el vehículo, evidentemente, no podrá circular. Si se deja transcurrir el plazo concedido, el centro de inspección comunicará dicha circunstancia a la Jefatura Provincial de Tráfico, que procederá a dar de baja el vehículo en el Registro, puesto que, dicho coche, no estará apto para la circulación.

Una vez que el vehículo sea reparado, el titular podrá solicitar su rehabilitación, para lo que, primero, tendrá que presentar en la Jefatura Provincial de Tráfico la solicitud y haber efectuado el pago de las tasas correspondientes, así como acreditar la identificación del solicitante. A la vista de esta documentación, la Jefatura dirigirá un oficio al órgano competente en materia de Industria para que

someta al vehículo a la nueva inspección y expida la correspondiente tarjeta, que deberá presentarse junto al justificante de abono del impuesto de vehículos, ante la propia Jefatura Provincial para que emita el nuevo permiso de circulación.



SI NO HAY SEÑALIZACIÓN, SE CEDERÁ EL PASO AL VEHÍCULO DE LA DERECHA

En un cruce de calles, si no hay ningún tipo de señalización ¿quién tiene preferencia si una de las calles es más ancha y con dos carriles para cada sentido y la otra es más estrecha y con un carril de sentido único?

RESPUESTA

Hay que recordar que la norma general, cuando no existe ningún tipo de señal que regule la preferencia de paso, es que el conductor siempre está obligado a cederlo a los vehículos que se aproximen por su derecha, excepto cuando una vía esté pavimentada y

otra no, en cuyo caso, tendrá preferencia el que circule por la que esté pavimentada, al igual que ocurre en las glorietas, donde tendrán preferencia los que se hallen dentro de la vía circular frente a los que pretendan acceder a ella. Igualmente, tendrán preferencia los vehículos que circulen en autopistas o autovías frente a los que pretendan acceder a ellas y los vehículos que circulen por raíles frente al resto de usuarios.

Por tanto, no hay ninguna excepción que se base en la anchura, en el número de carriles o en el sentido de cada uno que establezca una preferencia diferente a la general, en cuyo caso, siempre tendrá esa preferencia el vehículo que se aproxime por la derecha, por lo que siempre deberemos cederle el paso.

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



CONSIGA PROTECCIÓN EXTRA AL VOLANTE

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

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

CONTRATE HOY MISMO
LEGALITAS PROTECCIÓN AL CONDUCTOR

902 090 351

DESCUENTO EXCLUSIVO PARA LEGALITAS
15%
MOTOR 16



RENAULT 21 CITROËN BX, FORD SIERRA Y OPEL VECTRA, A PRUEBA



Renault 21 contra todos

El Renault 21, recién llegado al mercado en su variante de cinco puertas, se enfrentaba a otros modelos de similares características que ya se vendían en nuestro país. Citroën BX, Ford Sierra y Opel Vectra eran los rivales a los que el modelo francés tendría que medirse para valorar sus posibilidades en el mercado.

Ramón Roca Maseda | Fundación Cultural RACE

Era noticia la llegada a nuestro mercado de dos versiones del Metro, que pronto iba a ser Rover 100. Eran los Metro Surf, todos blancos, y los Metro Advantage, todos en guinda, ambos motorizados con el vetusto 1.275 de 61 CV.

También era noticia el Salón de Tokio, donde el primer

fabricante del mundo exhibía primicias como el futuro Mitsubishi 3000 GT, llamado todavía HSX, así como el pequeño deportivo biplaza que era el Suzuki Cappuccino, a los que acompañaban prototipos más o menos puntuales e incluso coches de propulsión solar.

Motor 16 se ponía al volante de una novedad como era el Fiat Tipo 16V. Este 16V de aires deportivos ofrecía la amplitud del Tipo, un equipo con ABS y aire acondicionado, además de la potencia de los 138 CV de su motor 1.8 por unos dos millones de pesetas, lo que era un 'precio mágico'.

Igualmente se ponía al volante de otra novedad, el Porsche Carrera 2, o sea 'la tradición puesta al día'. Este nuevo 911 de 250 caballos, más conducible y menos duro y exigente que su antecesor, se ofrecía por un millón de pesetas menos que el Carrera 4, que sólo sería medio millón en el supuesto de equiparse con la nueva transmisión Tiptronic, la cual ofrecía la posibilidad de rodar en automático o la de subir y bajar sin embrague, siempre que el régimen lo permitiera.

La prueba comparativa enfrentaba al recién llegado Renault 21 de 5 puertas en versión TXE (2.457.763 pesetas y 120 CV) con ofertas similares como eran el Ford Sierra 2.0i Ghia (2.797.971 pesetas y 125 CV), el Opel Vectra 2.0i CD (2.583.921 pesetas y 115 CV) y el Citroën BX GTI (2.224.857 pesetas y 125 CV). El más potente y el más económico era el BX, que destacaba por su suspensión confortable, por su comportamiento y también gracias a sus prestaciones (193,1 km/h de velocidad máxima y 16,9 y 31,2 segundos para alcanzar desde cero los 400 y los 1.000 metros), no destacando tanto por causa de su visibilidad trasera, su acabado o su raro tacto de pedal de freno. El novedoso 21 TXE de 5 puertas ofrecía una línea atractiva, equipo, acabado y buenas prestaciones,

Nº 315

4 NOVIEMBRE 1989

La portada



El Salón de Tokio siempre era una muestra sorprendente y algunos de los modelos más originales allí vistos protagonizaban nuestra portada. Además, la comparativa entre Renault 21, Citroën BX, Ford Sierra y Opel Vectra

nes, pero también un motor ruidoso, unos asientos demasiado blandos y una carrocería balanceante. En cuanto al Vectra, su línea atractiva, su consumo bajo (7,5 litros cada 100 km a 120 km/h) y su maletero amplio (400 litros) eran activos a señalar, a pesar de su dirección blanda, su acabado deficiente o su precio elevado. Por su lado, el remozado Sierra, con 6 largos años de presencia en el mercado, aún podía presumir de confort de marchas, de consumo, de acabado y de habitabilidad, pero su precio era alto, sus prestaciones justas y su carrocería se balanceaba en exceso.

En lo deportivo cabía el recuerdo del Rally El Corte Inglés, donde el Ford Sierra Cosworth de Sainz y Moya había sido el ganador

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



ENFRENTATE
A LOS DRAGONES
DE KOMODO

Te esperan en la Guardería
de Dragones de Faunia.

Síguenos en:

WWW.FAUNIA.ES

¡ADELÁNTATE!

ENTRADA ONLINE
DESDE SOLO

14,90
€



*Un pequeño movimiento
que se convierte en un gran logro*



NUEVO FORD **KUGA**

> Portón Manos Libres

Nuevo Ford Kuga, el único con un sistema automático de apertura y cierre para el que no necesitas utilizar las manos.

ford.es

Por **19.990€**

Gama Ford Kuga consumo medio combinado de 5,3 a 7,7 l/100km.
Emisiones de CO₂ de 139 a 179 g/km.

Motor EcoBoost mejora hasta un 20% los consumos frente a un motor convencional. Nuevo Ford Kuga Trend 1.6 EcoBoost 150CV 4x2 (110kw) con pag. trend, clima, radio CD MP3, SYNC, USB. La oferta incluye IVA, I.M., transp., dto. promocional, Aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E. a través de su campaña "Venta a Ford Credit Premium", permanencia mín. 24 meses. Sujeto a la aportación del Plan PIVE del Gobierno. Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos. El modelo visionado podría no coincidir con el ofertado.



Go Further