

1,30 € Sale los martes

# Motor16.com

+ INTERESANTE:  
LA TECNOLOGÍA DE  
VANGUARDIA DE SEAT



**Al volante:**  
BMW X6, Kia  
Sorento, Toyota Aygo



Nº 1.627  
Del 27 de enero  
al 2 de febrero de 2015

## RENAULT REINVENTA EL MONOVOLUMEN NUEVO ESPACE

Primer contacto

- Dirección a las 4 ruedas
- Múltiples personalizaciones
- Líder en versatilidad
- Motor diésel biturbo



Al volante

Probamos el  
**Ford Focus ST**  
Divertido, pero no radical



Comparativa  
SUV frente a  
Utilitario



## Ford Fiesta-EcoSport

Pequeños detalles marcan la diferencia

# PEUGEOT 308 SW STYLE EQUIPADO PARA EMOCIONAR

- > NAVEGADOR
- MOTOR GASOLINA PURETECH 110CV/81KW
- PUESTO DE CONDUCCIÓN PEUGEOT I-COCKPIT
- ASIENTOS SPORT CON REGULACIÓN LUMBAR
- LLANTAS DE ALEACIÓN 16"
- FIRMA LUMINOSA LED
- FAROS ANTINEBLA
- BARRAS DE TECHO ALUMINIO
- CLIMATIZADOR BI ZONA
- PANTALLA TÁCTIL
- REGULADOR/LIMITADOR DE VELOCIDAD

— POR —  
**16.900€\***  
PLAN PIVE INCLUIDO



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

Gama Peugeot 308 SW: Consumo mixto (l/100 km): desde 3,2 hasta 5,2. Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km): desde 85 hasta 119.

\*PVP recomendado en Península y Baleares de 16.900€ para un 308 SW Style 1.2L PureTech 110 S&S / 81kw (impuestos, transporte, descuentos y Plan PIVE incluidos) para clientes particulares que financien a través de Banque PSA Finance un capital mínimo de 6.000€ con permanencia mínima de 36 meses. PVP recomendado para los clientes que no financien: 308 SW Style 1.2L PureTech 110 S&S / 81kw por 18.100€ y del modelo visualizado (308 SW Style 1.2 PureTech 110 S&S/81kw con llanta topacio y pinturametalizada): 18.700€. Oferta no acumulable y válida hasta el 28-02-2015. Consulte condiciones en su concesionario. Plan PIVE-6 en gama Peugeot 308 sujeto a condiciones de dicho plan.

PEUGEOT FINANCIACIÓN

PEUGEOT 308 SW

MOTION & EMOTION



entre nosotros



Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com

## Tomaduras de pelo

En la prospección petrolífera en Canarias tanto los a favor, como los en contra, han utilizado a los ciudadanos

Soy consciente de que este editorial me va a reportar algún que otro reproche, pero lo siento, considero que convertir por principio una exploración petrolífera en mangoneos fulleros, es tomar el pelo a los ciudadanos. Me refiero a las recientes perforaciones llevadas a cabo por Repsol en Canarias. Una apuesta con resultado frustrado porque tanto el gas como el petróleo encontrado en esas aguas, que no playas, no son «comercialmente rentables» por su escasez y falta de calidad. De ahí que para el Gobierno, con el ministro de Industria, el canario José Manuel Soria a la cabeza, sea «una muy mala noticia» que el buque exploratorio Rowan Rengissenc haya decidido levar anclas en busca de aguas más prósperas. Lo contrario que para Paulino Rivero, presidente autonómico de Coalición Canaria, quien mantiene que gracias a su oposición se han paralizado las extracciones. Es como si la existencia de petróleo, algo que hubiera hecho feliz a cualquier zona de España, no fuera una oportunidad de oro para reactivar una economía tan necesitada como la canaria.

De hecho, para el gobierno autónomo todo formaba parte de un complot del poder central, que utilizaba a las Islas como un territorio colonial. Con lo positivo que hubiera sido reconocer que tener petróleo, siempre que se extraiga de una manera sostenible, es bueno para la economía del país y de Canarias. Máxime si tenemos en cuenta que actualmente importamos el 99,5 por ciento del crudo y gas natural que consumimos. De hecho, si estuviéramos hablando de que esta operación había tenido éxito, estaba prevista una inversión de 6.000 millones de euros durante los cinco años de desarrollo y 4.500 en costes operativos de producción, algo que no hubiera venido nada mal a una Comunidad con el 35 por ciento de paro. Por eso, insisto, que tanto las manifestaciones como la pretensión de un referéndum, poco tienen que ver con la protección del medio ambiente y mucho con el postulado de Paulino Rivero como candidato a la presidencia. Claro que tampoco ha quedado bien en esta historia el Gobierno central, incapaz de explicar que el petróleo no es nocivo en sí mismo y significa progreso. Además, su obligación es contar con pelos y señales que el Estado tiene que utilizar todos los recursos propios disponibles y al mismo tiempo defender medioambientalmente el territorio nacional al estilo de sociedades avanzadas como son la australiana y la noruega. Por cierto, señor ministro, rematar esta serie de despropósitos con el reciente anuncio de una sanción administrativa de seis millones de euros a la petrolera Repsol por no realizar dos perforaciones, tal y como obligaba la autorización, es otra tomadura de pelo. Especialmente si tenemos en cuenta que el alquiler del buque de exploración que dedicó siete semanas en el primer sondeo, costaba un millón de euros al día. ¿Mira que si de verdad hay petróleo en cantidad y lo dejan para mejor ocasión?

visto en internet

## ALONSO YA TIENE COCHE

Fernando Alonso parece ir cumpliendo sus sueños. La vuelta a McLaren con Honda como socio da la sensación de que es la culminación de un sueño, el de poder competir en la escudería con la que decoraba sus karts y donde corría Ayrton Senna, su gran ídolo, y tratar de reeditar los éxitos que el equipo británico logró junto a Honda. Falta por saber si todo eso se materializa en éxitos en la pista, algo que empezaremos a intuir esta semana cuando se presente el coche y ruede por primera vez en el circuito de Jerez. Pero de momento, al español se le ve ilusionado, tanto con su monoplaza como con el que puede ser su coche de calle.

Si Ayrton Senna tuvo como coche de uso diario el Honda NSX—en cuyo desarrollo también participó—, Fernando Alonso parece también entusiasmado con el nuevo NSX que Honda presentó en el Salón de Detroit. Así lo afirmó en su cuenta de twitter «You still don't know, but one day we will be together...» —«Tú aún no lo sabes, pero un día estaremos juntos...»— decía Alonso junto a las imágenes del nuevo deportivo japonés. Está claro que la ilusión del español, tras su frustrado paso por Ferrari, vuelve a estar a tope.



no te lo pierdas

## TECNOLOGÍA 'MADE IN SPAIN'

En muchas ocasiones no valoramos lo que tenemos; aquella famosa frase de Unamuno «Que inventen otros» parece en muchas ocasiones haber quedado grabada a fuego en nuestro país. Y contra ello, hay algunos que se rebelan. Como ocurre con Seat en el sector del automóvil. Se podrá decir que la firma española se nutre de la tecnología alemana del Grupo Volkswagen; pero eso no quita para que sea reconocida como el principal inversor en I+d+i de nuestro país. Y eso se nota en una gama de modelos que no tienen nada que envidiar a los más afamados del mercado ni en dispositivos ni en seguridad, ni en sistemas de comunicación o ayuda a la conducción... En este número hacemos un repaso a la tecnología de la gama Seat para ver si de una vez nos quitamos ese 'sambenito' de país poco dado a la inventiva. Como los hombres de Seat tratan de hacer cada día.



Síguenos en...



@motor16  
/Motor16

Motor16.tv  
Motor16



QUE PASA

**6**  
**BMW SERIE I**  
Remodelación a fondo  
La Serie I de BMW se somete a una intensa actualización que

salpica tanto a su estética como a la eficiencia de sus motores y al equipamiento. Todos estos cambios se contemplan tanto en la carrocería de tres como en la de cinco puertas y llegarán al mercado en abril.

EN PORTADA

**8**  
**RENAULT ESPACE**  
Reinventa el monovolumen  
Con un diseño mitad 'crossover' mitad monovolumen deportivo, un interior de limusina con un equipamiento y nivel de personalización extraordinarios, una gran versatilidad y una gran carga tecnológica el nuevo Renault Espace llega para romper con la rutina.

CUATRO RUEDAS

**12**  
**FORD FIESTA FRENTE A ECOSPORT**  
Distinto espíritu  
El singular EcoSport planta cara al legendario Fiesta, y ambos se animan gracias al revolucionario propulsor 1.0 EcoBoost de 125 CV, que sorprende en lo que a prestaciones se refiere. Un mismo motor para dos conceptos diferentes.

**22**  
**KIA SORENTO**  
Sube de categoría  
Kia pone toda la carne en el asador en el nuevo Sorento, un modelo que situó a la marca coreana en un escalón superior y con el que ahora quieren arañar ventas a las marcas 'premium', las dominadoras de este segmento. Llega en marzo con un motor



CUATRO RUEDAS

**20**  
**FORD FOCUS ST**

Deportivo para todos  
**Hasta que llegue el RS, las versiones más deportivas en la gama Focus exhiben el emblema ST. Y coincidiendo con la última renovación del Focus, la oferta se duplica, pues sigue habiendo dos carrocerías para elegir pero ahora también se ofrecen dos motores, en gasolina y también diésel**



**34**  
**LAND ROVER**  
Las claves del éxito  
Mike Wright, director ejecutivo de Jaguar Land Rover (JLR),

diésel de 200 CV y versiones 4x2 y 4x4  
**24**  
**BMW X6**  
Exclusivo y diferente  
La marca alemana refresca la imagen del X6, su todocamino más exclusivo, optimiza los motores, mejora el equipamiento y amplía la garantía para que sea aún más especial.

**25**  
**TOYOTA AYGO**  
La ciudad es divertida  
El Aygo es un urbanita 'empedernido' que goza ahora de un tacto más agradable, un propulsor optimizado, un equipamiento mucho más completo.

CUATRO RUEDAS

**26**  
**SEAT**

Tecnología para todos  
**El automóvil evoluciona a una velocidad de vértigo aglutinando una tecnología que nos parece cada vez más familiar. Elementos que hace sólo diez años nos parecían de ciencia ficción, ahora son habituales incluso en los segmentos más modestos. Seat no se ha quedado de brazos cruzados y ha equipado a su gama de modelos con la tecnología más moderna, para demostrar por qué es el fabricante líder en inversión en I+D+I en España.**



responsable de Estrategia de Grupo, Finanzas, Asuntos Gubernamentales, Política Social y Special Operations, comenta para los lectores de Motor 16 las claves del fenómeno Land Rover, con un futuro lleno de expectativas.

**42**  
**DE CARRERAS**  
**38**  
**FORMULA 1**  
Las claves del año  
El Campeonato del Mundo de Fórmula 1 en 2015 nos ofrece

aire fresco y buen número de alicientes e incertidumbres. Estas son algunas preguntas que los aficionados se hacen sobre la temporada a punto de arrancar.  
**44**  
**RALLY DE MONTECARLO**  
Triplete de VW  
Y victoria de Ogier. El año en los rallies empieza como acabó 2014.

De principio a fin

Qué pasa	6
En portada	8
Cuatro ruedas	12
La semana	32
+ Interesante	34
A la última	36
De carreras	38
Queremos saber	64
El retrovisor	66
<b>Busca tu marca</b>	
BMW	6, 24
FORD	12, 20
KIA	22
LAND ROVER	34
RENAULT	8
SEAT	26
TOYOTA	25

**SABER COMPRAR Y VENDER**  
**44**  
Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.  
**66**  
**EL RETROVISOR**  
Motor16 hace 25 años

Edita:  
GRUPO COMUNICACIÓN  
**SEXTA MARCHA S.L.L.**  
EDITOR-FUNDADOR:  
Ángel Carhenilla - acarchenilla@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 - mjbeneit@motor16.com  
Diseño:  
Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com  
Colaboradores:  
Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.  
Publicidad:  
publicidad@motor16.com  
Teléfono: 91 685 79 69-661 917 361  
Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones:  
C/ Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas.  
28918 Leganés, Madrid  
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92  
Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:  
Grupo Distribución Editorial  
Revistas S.L.  
Difusión controlada por OJD  
  
Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.  
Depósito Legal: M30.2471983  
  
© Motor 16. Madrid. Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.





**EL NUEVO AUDI A4, 'CAZADO' EN JAÉN...**

Audi anunció que éste sería el año de los nuevos Q7 y A4, y ya los conocemos a ambos. El primero, porque fue presentado en Detroit; el segundo, porque última su fase de pruebas en España. Nuestro lector José Manuel Calabrús le 'cazó' en Jaén.



**...Y EL DATSUN GO, POR BARCELONA**

El Go, el utilitario 'low cost' que la resucitada marca Datsun —perteneciente a la Alianza Renault-Nissan— vende en algunos mercados fuera de nuestro continente, ha estado en Barcelona con motivo del rodaje de un vídeo. Otro de nuestros lectores, Enrique Escribano, le fotografió.

Pedro Martín || pmartin@motor16.com



**MINI ONE FIRST 5P**

El Mini de cinco puertas, a la venta en marzo, tendrá como opción básica la variante One First, que estrenará un tricilíndrico 1.2 de gasolina con turbo, inyección directa y sistema Doble Vanos. Rinde 75 CV y 15,3 mkg, tiene cambio manual de seis marchas y gasta 5,2 l/100 km.



**SMART FORTWO TWINAMIC**

El nuevo Smart Fortwo llegó con cambio manual, pero en Alemania ya se aceptan pedidos de la versión con motor 1.0 de 71 CV dotada de la caja automática Twinamic, de doble embrague y seis marchas. Eleva el precio entre 1.000 y 1.275 euros, y deja el consumo en 4,1 l/100 km.

**Cambios estéticos y nuevos motores**

Remodelación a fondo de la **Serie 1 de BMW**

La Serie 1 de BMW se somete a una intensa actualización que salpica tanto a su estética como a la eficiencia de sus motores y al equipamiento. Todos estos cambios se contemplan tanto en la carrocería de tres como en la de cinco puertas y llegarán al mercado en abril.

Son evidentes las modificaciones en el frontal, con la incorporación de unos nuevos faros de Leds de serie y unas entradas de aire más generosas, mientras que en la zaga los pilotos adquieren

la forma en 'L' propia de los últimos modelos BMW.

Bajo el capó la principal novedad recae en la incorporación de motores tricilíndricos, tanto en gasolina, con la versión 116i de 109 CV, como en diésel, con el modelo 116d de 116 caballos, capaz de homologar, en el caso de la variante EfficientDynamics, un consumo medio de sólo 3,4 litros.

El resto de la gama apuesta por propulsores de cuatro y seis cilindros en línea con potencias de 326, 218, 177 y

136 caballos en gasolina, y 190 y 150, en ciclo diésel.

Se mantienen las opciones con propulsión trasera o total xDrive así como la caja manual de seis relaciones, además del cambio Steptronic de ocho velocidades que contempla ahora la propulsión por inercia o un control que tiene en cuenta los datos del navegador para ser más eficiente.

También se rodea de nuevos asistentes en materia de confort, seguridad y conectividad.



◀ Llega con cuatro acabados y una amplia oferta de personalización.



▶ De serie incorpora climatizador, mando iDrive con pantalla de 6,5 pulgadas y llamada de emergencia inteligente.



▶ Los cambios estéticos son evidentes e incorpora faros con tecnología led completa de serie.



**PARA PENSAR**

**11.570**

euros cuestan en España los faros BMW Laserlight, opcionales en el i8.

Los faros láser proporcionan un haz de luz de hasta 600 metros —el doble que los LED montados de serie en el coche alemán—, tienen una intensidad lumínica diez veces superior y su consumo de energía es un 30% inferior.

**EL PUNTAZO**

El Lotus Elise S Cup, que usa un 1.8 sobrealimentado de 220 CV, acelera de 0 a 100 km/h en 4,6 segundos. Su aerodinámica 'racing' genera 125 kilos de carga a 225 km/h.



También desvela el Corsavan Opel dota al Adam con la **caja Easytronic 3.0**

Opel acaba de anunciar para el mercado alemán —poco después se extenderá a otros países— una ampliación de la gama Adam que incluye nuevos equipamientos. Por ejemplo, el techo de lona eléctrico Swing Top, ligado hasta ahora al Adam Rocks, se ofrecerá también en el Adam 'normal', dando lugar al Adam Swingtop. Además, la oferta de colores de carrocería aumenta a 19, y como alternativa al cambio manual de cinco marchas, en la versión 1.4 de 87 CV se ofrece también la caja automática Easytronic

3.0, que mejora el confort pero también rebaja el gasto y las emisiones, que se quedan, respectivamente, en 4,7 l/100 km y 109 g/km. En Alemania, la caja Easytronic 3.0 cuesta sólo 600 euros.

La segunda gran novedad es el Corsavan, versión comercial de dos plazas con un maletero de 920 litros y 541 kilos de carga, 21 más que su antecesor. En España sólo estará disponible con el diésel 1.3 CDTI de 75 CV, pero en otros mercados también se ofrecerá un 1.4 de gasolina y el 1.3 CDTI EcoFlex de



▶ Frente a la caja manual de cinco marchas, el cambio automático rebaja hasta en 0,4 l/100 km el consumo.

95 CV, con función de ahorro 'Start/Stop' y gasto de 3,3 l/100 km. El cambio de aceite se hace cada 30.000 kilómetros o un año, pero las revisiones principales son cada 60.000.

▶ El Corsavan tiene un volumen de 920 litros tras las plazas traseras, y la capacidad máxima de carga es de 571 kilos.



Basado en el EXP 9 F Concept El SUV de Bentley se **llamará Bentayga** y aparecerá este año

A lo largo de este año conoceremos por fin el esperado SUV de Bentley, que no saldrá a la venta hasta 2016 y se llamará Bentayga. Una denominación, según la firma

británica propiedad del grupo Volkswagen, inspirada en la naturaleza, pues Bentley justifica el término de

dos maneras: la primera, la «espectacular belleza de la taiga, el mayor bosque trascontinental del mundo», y la segunda, un escarpado risco de las Islas Canarias que se llama Roque Bentayga.

El anuncio del nombre se ha acompañado de la primera fotografía oficial del nuevo modelo: una de sus branquias laterales. No es suficiente para saber si el co-

che definitivo se parecerá en menor o mayor medida al EXP 9 F Concept, presentado en el Salón de Ginebra de 2012, que equipaba un motor 6.0 W12 Biturbo de 600 CV y presentaba tres programas de conducción seleccionables: Comfort, Sport y Off-Road.

▶ Por ahora, lo único que conocemos del Bentayga son sus 'branquias' laterales. Abajo, el EXP 9 F Concept.



**PRECIOS**

Espace Zen Energy TCe 200 EDC	36.050 €
Espace Life Energy dCi 130	30.950 €
Espace Zen Energy dCi 130	33.750 €
Espace Zen Energy dCi 160 Twin Turbo EDC	37.750 €
Espace Initiale Paris Energy dCi 160 TT EDC	45.250 €



▲▼ La guantera principal tiene una capacidad de 12 litros pero hay muchos más huecos repartidos. En la segunda fila los asientos se pueden desplazar longitudinalmente 18 centímetros. La tercera fila opcional es apta para dos niños y de forma ocasional para dos adultos.



# El monovolumen ya es historia

Con un diseño mitad 'crossover' mitad monovolumen deportivo que recuerda a una combinación entre Mercedes R y Ford S-Max, un interior de limusina con un equipamiento y nivel de personalización extraordinarios, una gran versatilidad y una gran carga tecnológica en cuanto a mecánica y conectividad se refiere, el nuevo Renault Espace llega para romper con la rutina y aportar savia nueva. El monovolumen ya es historia.

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

A Renault le espera un año 2015 para recordar. Y es que en primavera llega el nuevo Espace y el Kadjar, a continuación el nuevo Laguna, que tendrá mucho que ver con el diseño y las claves técnicas vistas en el Espace, y ya para finales de año se es-

pera el sustituto de un Mégane que, aunque líder de nuevo en 2014, se ve cada día más acosado por sus rivales.

De momento, hemos conocido de primera mano el nuevo Espace, lo hemos medido, nos hemos sentado y hemos analizado hasta el último rincón de un modelo que para empezar, resulta mucho más

convinciente al natural que en foto. Laurens van den Acker, el responsable de su diseño, ha tirado a la papelera los bocetos de un monovolumen al uso y en su lugar ha diseñado una mezcla de todocamino, monovolumen, 'station wagon' y limusina que sorprende e impone.

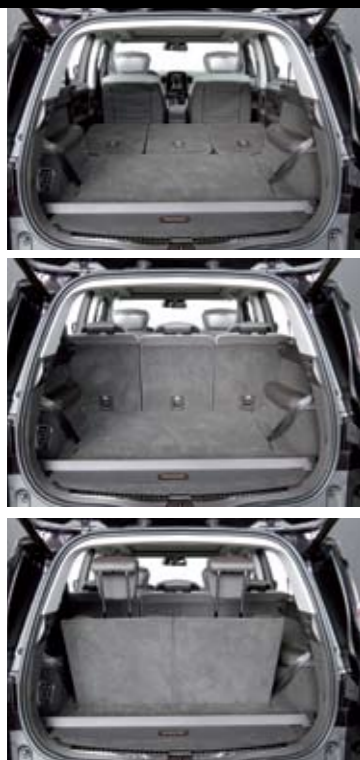
Sorprende, porque a estas alturas cualquier cambio radical de diseño comporta unos riesgos que no todos los fabricantes se atreven a asumir. Van den Acker se ha arriesgado y en nuestra opinión ha acertado. El estilizado y deportivo Ford S-Max ha sido el monovolumen más vendido en España en 2014 con casi 500 unidades de ventaja sobre el siguiente, un Seat Alhambra de diseño tradicional. Y esto, o algo parecido, ocurre en el resto de Europa. Ése es el camino tomado por el Espace,



EL AMBIENTE INTERIOR SE PUEDE PERSONALIZAR EN SEGUNDOS CON 5 COLORES DISTINTOS DESTACA LA PANTALLA TÁCTIL DE 8,7 PULGADAS



EN SU VISTA TRASERA EL NUEVO SPACE SE IDENTIFICA INMEDIATAMENTE CON UN MODELO DE LA FAMILIA RENAULT. ES IMPONENTE



▶ La tercera fila es opcional desde 715 euros. Con 7 asientos ocupados el maletero cubica 240 litros. Con 5 plazas, 660 litros. Al abatirse dejan un piso totalmente plano.



La tercera fila de asientos va asociada al sistema One Touch que permite abatir los respaldos de los cinco asientos de la 2ª y 3ª fila de forma automática incluso desde la pantalla R-Link2

Si quieres saber más del nuevo Renault Space entra en... [www.m16.in/868](http://www.m16.in/868)



▶ El sistema R-Link de segunda generación montado de serie en el nuevo Espace tiene una pantalla táctil capacitiva de 8,7 pulgadas configurable. La presentación es moderna y de gran calidad.

aderezado en este caso con unos toques de 'crossover' que además de enlazar visualmente con el segmento que más crece, dejan una puerta abierta a una posible versión todocamino que contaría con una altura libre al suelo todavía mayor que los 160 mm del recién llegado (40 mm más que el Espace actual). Pero el nuevo Espace ya impone tal y como está, porque aunque mide 4,85 metros de largo (lo mismo que sus rivales), su altura total se ha quedado en 1675 mm (sólo 1,5 centímetros más que un S-Max... ¡¡¡y 24 más!!! que el Grand Espace).

El interior del nuevo Renault Espace es amplio y práctico. Cuenta con 5 ó 7 asientos individuales que se pueden configurar a placer gracias a que los de la fila central se desplazan longitudinalmente y de forma individual hasta 18 centímetros. Estos también se pueden reclinar, y todos se pueden abatir por partes de forma manual o automática (sistema One-Touch opcional) con un mando en el maletero o desde la pantalla R-Link 2, dejando una superficie totalmente plana de 2.040 litros.

La tercera fila, con un precio que oscila entre los 700 y los 950 euros, está indicada para chavales, pero ocasionalmente esos dos asientos pueden ir ocupados por dos adultos ya que, aunque el espacio para las piernas no sobra, la cota de altura es mayor de la que ofrece por ejemplo un

El nuevo 'crossover' de Renault mide nada menos que 4,86 metros de largo. Sin embargo la altura se ha reducido hasta los 1,68 metros, 63 milímetros menos que el Espace actual.



Ford Mondeo en sus asientos traseros. Los asientos individuales de la segunda fila son de tamaño generoso y muy cómodos. Y el ancho en esas plazas también permite que tres adultos se acomoden sin pegas ya que la cota de anchura es dos centímetros mayor que la que ofrece por ejemplo el nuevo VW Passat, una referencia entre las berlinas. Todo esto se adereza con un piso totalmente plano que facilita el acomodo del ocupante de la plaza central y también la salida y entrada de varios ocupantes. Por su parte el acceso a la tercera fila está bien resuelto, pero requiere los contorsionismos típicos de estos modelos.

La presentación y el equipamiento del

nuevo Espace son de campeonato. Salvo el interruptor que activa el cierre automático del portón trasero, un trozo de goma impropio de un coche de esta categoría y que esperamos sea sustituido lo antes posible, lo cierto es que la calidad de acabado y la tecnología utilizada sitúan al modelo francés en una posición privilegiada frente a una competencia con interiores mucho más tradicionales, aburridos y no tan 'conectados'.

El sistema R-Link 2 de nueva generación se convierte en la pieza clave para manejar medio coche con sólo un dedo. Con una pantalla táctil y un tamaño de nada menos que 8,7 pulgadas (7,9



▶ El parabrisas panorámico de 2,8 metros cuadrados va acompañado por un techo de cristal fijo, de serie. Opcionalmente se puede adquirir un techo panorámico practicable hasta la segunda fila. Renault asemeja el interior del nuevo Espace con el confort de un Jet Privado. Habrá tres versiones, Life, Zen e Initiale Paris, las fotos de interior están tomadas en el interior de este último.

un iPad Mini y 9,7 un iPad Air), su posición vertical y un funcionamiento intuitivo y rápido, el conductor tiene un control total sobre el coche sin las complicaciones que se pueden encontrar en otros sistemas.

Como complemento a los mandos físicos, la visualización de R-Link 2 controla de forma intuitiva las tecnologías dedicadas al placer del conductor y de los pasajeros: 4Control, que es un sistema de dirección a las 4 ruedas, suspensiones pilotadas, ayudas a la conducción, ambientes luminoso y sonoro y hasta el reglaje de los asientos delanteros (incluido el de los masajes), además de abatir los asien-

tos traseros por separado. Parte de estos sistemas se controlan gracias al nuevo sistema Renault Multi-Sense, y sus cuatro modos preprogramados: 'Eco', 'Confort', 'Neutro', 'Sport' y un modo 'Perso' que cada uno programa a su gusto.

Como no hemos podido conducir todavía el nuevo Espace, tenemos que remitirnos a lo que cuenta la marca francesa, y es que cada uno de ellos crea una emoción de conducción específica, mediante la definición y la coordinación apropiadas de la respuesta del motor, de las leyes de paso de velocidades de la caja EDC automática de doble embrague, de los parámetros del sistema 4Control, de los reglajes de la

suspensión o de la variación del esfuerzo en el volante.

Sí que hemos comprobado que el ambiente a bordo se ajusta a estas elecciones actuando en: el tono de la iluminación interior: verde, azul, blanco, rojo o violeta, el estilo, la información que se visualiza y el color de los instrumentos, la sonoridad del motor, la intensidad y la frecuencia de los masajes que proporcionan los asientos o el modo de la climatización.

El Espace recién llegado cuenta con tres motores, dos diésel de 130 y 160 caballos y un gasolina TCe de 200, y la gama se articula en base a tres niveles de acabado: Life, Zen e Initiale Paris. El equipamiento de serie desde la versión básica (dCi de 130 caballos, cambio manual y acabado Life) es magnífico, sin embargo los responsables de la marca orientan esta versión, que cuesta 30.950 euros, al canal de empresas mientras que consideran que el modelo que más se va a vender en nuestro país será el Espace en acabado Zen y con el motor biturbo dCi de 160 caballos (y un consumo medio de tan sólo 4,7 l/100 km) con un precio final de 37.750 euros. Entre otros equipamientos llamativos, este modelo incluye faros Full LED, tarjeta manos libres, retrovisores abatibles, R-Link 2 con navegación y pantalla de 8,7 pulgadas, sensores de lluvia y luces, Multisense, iluminación interior configurable, asiento del conductor eléctrico, aviso de ángulos muertos, alerta de distancia y frenado de emergencia automática. En opción se puede solicitar la tercera fila de asientos (715 euros), la climatización trizona (397) la dirección a las 4 ruedas Multisense 4Control (1.749), el maletero de apertura automática con Park Assist (596), el techo eléctrico panorámico (1.113) y un largo etcétera. Pero si lo quieres tener casi todo de serie, la versión Initiale Paris es el Espace más equipado aunque su precio, con el diésel biturbo de 160 caballos, asciende ya a 45.200 euros.

# Diferente espíritu, un mismo corazón

En el tercer asalto de las comparativas utilitario contra pequeño 'crossover', enfrentamos dos modelos de Ford. El singular EcoSport planta cara al legendario Fiesta, y ambos se animan gracias al revolucionario propulsor 1.0 EcoBoost de 125 CV, que sorprende en lo que a prestaciones se refiere. Apenas hay diferencias económicas, pero Ford sacrifica el equipamiento del EcoSport, por lo que habrá que buscar otros argumentos para proclamar un vencedor en esta lucha.

FORD ECOSPORT 1.0 ECOBOOST 125 CV	
PRECIO	19.700 €
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	
EMISIONES oficiales:	125 g/km
Impuesto matriculación:	4,75 %
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<ul style="list-style-type: none"> <li>Amplitud. Prestaciones.</li> <li>Agrado mecánico.</li> <li>Comportamiento.</li> <li>Precio más ajustado que antes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Calidad de algunos materiales. Sin sexta marcha ni Start/Stop.</li> <li>Portón incómodo. Peso.</li> <li>Consumo en carretera.</li> </ul>



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

En semanas anteriores hemos enfrentado los Renault Clio y Captur, además de los Peugeot 208 y 2008. En ambas comparativas, la balanza se ha decantado del lado del utilitario en detrimento de los tan de moda 'crossover' urbanos, por un sencillo pero a la vez pesado argumento, que no es ni más ni menos que el económico.

## MUY AJUSTADOS » 20 euros de diferencia

Entre los modelos del rombo había una diferencia de 2.264 euros en favor del Clio, mientras que el Peugeot 208 costaba 2.610 euros menos que un 2008 una vez igualados en equipamiento y aplicado los descuentos pertinentes.

Pero entre Fiesta y EcoSport la diferencia económica se aprieta a límites inusuales, tanto que se reduce a 20 euros, y son a favor del 'crossover'. Esto me permitiría terminar esta comparativa sin complicarme y te diría: «cómprate el que más te guste». Pero vamos a analizar cuál es el más lógico.

El Ford Fiesta sólo se vende con el acabado Titanium X

–exclusivo para este motor y las cinco puertas–, y debemos sumar la rueda de repuesto, la llave manos libres y los elevallas eléctricos traseros para igualarlo al EcoSport. Y eso que en Ford han reducido el equipamiento de su pequeño 'crossover', y ahora si queremos, tenemos que pagar aparte la tapicería de cuero, el sensor de aparcamiento trasero, el control de velocidad... Antes eran de serie, pero su precio rondaba los 21.500 euros y lo hacía poco competitivo. Es la principal razón por la que sólo han vendido 733 unidades en 2014, por los 8.897 Peugeot 2008 y los 11.621 Renault Captur.

Ahora bien, Ford nos regala en el Fiesta el navegador, la radio Sony, la cámara de mar-

cha atrás y el asistente de llamada de emergencia, todo ello valorado en 1.200 euros. Por último, también equipa 'Auto-Start-Stop', sistema que como todo el equipamiento anterior, no ofrece ni puede el EcoSport, y que está claro que cuesta más que los 20 euros que los separan, inclinando el apartado económico del lado del Fiesta.

Si además tenemos en cuenta que el descuento en ambos llega a los 4.900 euros –financiando con Ford y sumando el Plan PIVE–, hablamos de un precio final de 14.820 euros para el Fiesta y 14.800 euros para el EcoSport, con algo menos de equipamiento.

Ambos tienen alternativas diésel, pero ninguno ofrece la opción de un cambio automá-

tico, ni tampoco hay un EcoSport 4x4.

Queda claro que son modelos muy distintos a nivel estético. Al Fiesta puede que le pase factura sus siete años en el mercado, mientras que el Ford EcoSport fue diseñado y desarrollado para mercados emergentes, de ahí detalles como su contundente frontal o la posición de la rueda de repuesto, la cual condiciona muchos aspectos en el día a día, con más puntos en contra que a favor.

El Ford Fiesta mide 3,97 metros de largo, y el EcoSport, 3,99 metros. Eso es sin contar su rueda de repuesto, pues con ella crece hasta los 4,27 metros, 6 centímetros menos que un Focus y 30 centímetros más que el Fiesta, lo que en muchas ocasiones supone la diferencia entre aparcar o no. Pero hay algún que otro 'pero' más a la ubicación de dicha rueda, como el que ha obligado a equipar un portón con apertura lateral, por lo que debemos estacionar a 1,30 metros de una pared o de otro coche si lo queremos abrir por completo.

El Ford EcoSport saca partido a sus 1,65 metros de altura, pues proporcionan un mayor confort a la hora de entrar y sa-

FORD FIESTA 1.0 ECOBOOST 125 CV	
PRECIO	19.100 €
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	
EMISIONES oficiales:	99 g/km
Impuesto matriculación:	NO PAGA
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prestaciones. Consumo más ajustado. Interior amplio. Mayor calidad.</li> <li>Comportamiento dinámico. Start/Stop.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sólo 5 velocidades.</li> <li>Ausencias en el equipamiento. Imagen más veterana. Exclusivo con acabado Titanium X.</li> </ul>





▲ El maletero del Ford Fiesta oscila entre los 290 y los 974 litros. La rueda de repuesto cuesta 150 euros. El piso no queda plano al abatir los asientos.



▲ Tampoco el suelo queda plano en el EcoSport al abatir los asientos, que tiene un maletero de entre 310 y 1.238 litros por su mayor altura. Introducir el equipaje es más sencillo, pues carece del 'escalón' del Fiesta.



◀ 'SÓLO' 2 CENTÍMETROS DE DIFERENCIA SI NO FUERA POR LA EXPUESTA RUEDA DEL ECOSPORT, SÓLO SERÍA DOS CENTÍMETROS MÁS LARGO QUE EL FIESTA. AMBOS UTILIZAN LA MISMA PLATAFORMA CON SÓLO 30 MILÍMETROS A FAVOR DEL ECOSPORT, QUE NO LO APROVECHA INTERIORMENTE

▶ Apenas se diferencian en la forma de las salidas de ventilación. El navegador es de serie en el Fiesta, así como la radio Sony y la iluminación ambiental. La calidad de los materiales es mucho mejor en el Ford Fiesta.



▶ Como en el Fiesta hay airbag de rodilla para el conductor e infinidad de guanteras para dejar pequeños objetos. El estar pensado para mercados emergentes condiciona la calidad de algunos plásticos.



▲ Los dos tienen luces diurnas, pero en el Fiesta son de LED y en el EcoSport son bombillas y van ubicadas en los antiniebla.



▲ De serie tienen llantas de 16 pulgadas, y las de 17 cuestan 150 euros en el Fiesta y 250 en el EcoSport.

lir del vehículo si lo comparamos con un turismo. También presume de altura libre al suelo con 20 centímetros –15 tiene un Fiesta, 17 un Captur y 16,5 un 2008–, por lo que puede ser una opción a tener en cuenta si frecuentamos pistas en mal estado o caminos rurales. En ese caso, mejor quedarnos con las llantas de 16 pulgadas de serie y no equipar las opcionales de 17.

Los 4,27 metros que mide el Ford EcoSport son de 'mentira', y no les saca partido en lo que a habitabilidad se refiere, aunque sí es verdad que por su ma-

yor volumen, ofrece una mayor sensación de amplitud.

También es verdad que el maletero es 20 litros más grande –310 litros frente a los 290 del Fiesta–, y que el EcoSport suma un respaldo trasero reclinable en varias posiciones, por lo que el 'crossover' suma puntos en funcionalidad.

Metro en mano, las plazas traseras de ambos tienen unas cotas similares –hay algún centímetro extra en altura interior en el EcoSport–, y con un conductor de 1,75 metros al volante, medimos 70 centímetros

para las piernas de los ocupantes traseros en el EcoSport, y 67 centímetros en el caso del Fiesta, lo que no supone una diferencia alarmante. Ahora bien, la posición más elevada de los asientos traseros condiciona nuestra postura y da la sensación de que hay más espacio en el 'crossover' de Ford, pero no es más que una 'ilusión óptica'.

Delante sucede algo similar a la hora de hablar de espacio. Los dos tienen un volante con regulación en altura y profundidad, por lo que encontrar la postura de conducción ideal es

cuestión de segundos. Precisamente esa postura de conducción es lo que más les distancia, pues el Ford EcoSport presenta una mejor visibilidad de todo nuestro entorno –la criticada rueda de repuesto se ha bajado para ver bien por el retrovisor interior–, mientras que el Fiesta no deja de ser un turismo.

En ambos modelos la presentación interior es muy similar –usan el mismo volante, relojes, mandos del climatizador, de luces...–. También hay multitud de pequeños huecos en los que dejar los objetos cotidianos

como el teléfono –los dos equipan SYNC2 con reconocimiento de voz, Bluetooth, AppLink...–. Ahora bien, a la hora de analizar la calidad, el Fiesta se impone con distancia al EcoSport, pues tanto sus ajustes como los plásticos utilizados son mucho mejores y aportan más empaque. Y es que la 'mano' de la planta de Almussafes donde se fabrica el Ford Fiesta, está un paso por encima de la de Chennai en la India, donde se producen los EcoSport que se venden en Europa –también se fabrica en Brasil y China, pues este EcoSport

fue el primer Ford 'global' y se vende en más de 100 países–.

### 1.0 ECOBOOST » 125 enérgicos caballos

A diferencia de decantarnos por mecánicas diésel como en las dos comparativas anteriores 'SUV o utilitario', en los Ford hemos apostado por el revolucionario 1.0 EcoBoost.

Se trata de un motor ya conocido por todos, con tres cilindros, 999 centímetros cúbicos, turbo e intercooler capaz de ofrecer en ambos una potencia

de 125 CV, pero un par máximo de 20,4 mkg en el Fiesta y 17,3 mkg en el EcoSport, en los dos disponibles desde 1.400 rpm. Suponemos que para no encarecer el producto, Ford recurre a un cambio manual de 5 velocidades, cuando con esta mecánica un Focus o un C-Max, tienen 6 marchas. Ahora bien, su tacto y precisión es de lo mejor del mercado.

Precisamente este cambio es el que condiciona el rendimiento de ambos modelos y también sus consumos, con una quinta marcha muy corta en el caso

del EcoSport. Es por ello que circulando a 120 km/h, el motor del EcoSport gira a 3.225 rpm, mientras que el del Fiesta lo hace a 2.800 rpm. Si a ello sumamos su mayor altura y un peso 249 kilos superior al del Fiesta, es comprensible que el EcoSport consuma 1,1 l/100 km más, gasto que se eleva en 1,5 l/100 km rodando a 140 km/h. También en ciudad, la ausencia de 'Auto-Start-Stop' hace que el EcoSport gaste más que el Fiesta, por lo que al final el consumo medio es 1,2 l/100 km superior en el EcoSport. Es-





# GUARDA DISTANCIA PARA ABRIR POR COMPLETO LA TAPA DEL MALETE RO DEL ECOSPORT NECESITAMOS 1,30 METROS



## LAS NOTAS DE EURONCAP

	FIESTA	ECOSPORT
<b>ESTRELLAS</b>	★★★★★	★★★★★
Protección adultos	91%	93%
Choque frontal	14,9 pts	15,1 pts
Choque lateral	8,0 pts	8,0 pts
Choque lateral con poste	7,0 pts	7,5 pts
Choque trasero (reposacabezas)	3,1 pts	3,1 pts
Protección infantil	86%	77%
Protección peatones	65%	58%
Asistentes de seguridad	71%	55%

▼ El prominente frontal del EcoSport nos aísla mejor en caso de choque frontal, pero los peatones no opinarán lo mismo.



Con un 91% en protección a adultos, el Ford Fiesta supera a los Clio y 208. El volante no se mueve ni un milímetro hacia arriba y el pilar A se retrasa sólo 4 milímetros. Gana al EcoSport, por los asistentes de seguridad activa.



En este mismo test realizado a 64 km/h, el volante del EcoSport sube sólo un milímetro hacia arriba y el pilar A se desplaza también 4 milímetros. Los reposacabezas de ambos obtienen una buena nota.



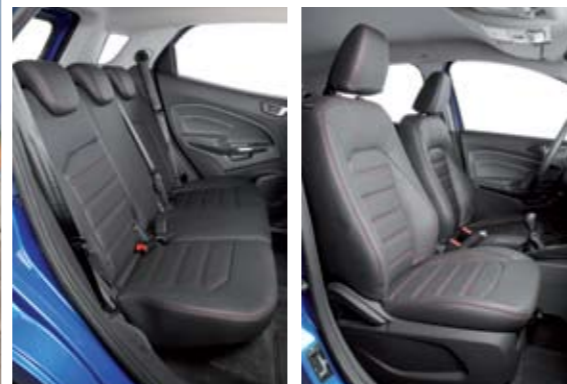
▲► El Fiesta con esta mecánica y su sensacional chasis podría pasar perfectamente por un deportivo, pues su dinámica es de cine.



▲► Este Fiesta tenía tres puertas, pero el diseño de los asientos y el espacio es idéntico en los de cinco. Ahora en el EcoSport la tapicería de cuero es opcional, y tiene un respaldo trasero reclinable.



▲► Pesa 249 kilos más, es 17 centímetros más alto... Aún así, el Ford EcoSport sorprende por su comportamiento dinámico.



te mayor gasto hace que los 20 euros de diferencia se pulvericen con dos depósitos.

Si no vamos a hacer muchos kilómetros a lo largo del año, el consumo del EcoSport no es

como para escandalizarse, pero de no ser así, mejor quedarnos con el Fiesta.

Los 125 CV del propulsor 1.0 EcoBoost empujan con energía en ambos modelos, pues ni ace-

lerando ni recuperando nos darán sensación de que no corren. Si es cierto que el Fiesta se impone a la hora de arrancar por su menor peso, destacando que ambos han rebajado el tiempo

homologado para pasar de 0 a 100 km/h. Los cortos desarrollos del cambio en el Ford EcoSport, los cuales le hacen consumir más que el Fiesta, disimulan a la perfección su so-

brepeso y le permiten sacar pecho a la hora de recuperar y adelantar, con registros incluso mejores que los del Fiesta y sorprendentes para un vehículo de su categoría.

Recordemos que entre ambos hay 249 kilos de peso de diferencia -99 kilos había entre Clio y Captur, y 80 kilos entre 208 y 2008, siempre a favor del utilitario-, los cuales tampoco son determinantes a la hora de analizar el comportamiento dinámico de ambos modelos, aunque depende de para qué lo queramos. Es verdad que el Ford EcoSport nos ha dejado gratamente sorprendidos por su aplomo, aunque también hay que reconocer que el Ford Fiesta es todo un ejemplo a seguir en este apartado, y si lo nuestro es divertirnos en tra-

mos de curvas o pasarlo bien aunque sea en la primera rotonda que veamos, mi decisión es clara. Ahora bien, para realizar una conducción cotidiana, cualquiera nos soluciona la papeleta y el EcoSport tiene un tarado de suspensiones más confortable, que mima al pasaje si circulamos con frecuencia sobre firme en mal estado o si tenemos que luchar diariamente con la infinidad de 'guardias tumbados' que proliferan en la urbe.

Ambos recurren a un sencillo equipo de frenos, con unos tambores en el eje trasero -algo que debería pasar a la historia-. Frenan bien, pero el mayor peso del EcoSport alarga las frenadas hasta 6 metros respecto al Fiesta para detenernos desde 120 km/h.

## SI ME LO QUIERO COMPRAR

### FORD FIESTA 1.0 ECOBOOST 125 TITANIUM X

#### FINANCIACIÓN

Entrada mínima de 4.775 euros. 48 plazos de 352 euros. El precio final aplazado es de 21.692 euros.

#### COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,11 euros/km. Coste financiero: 0,35 euros/km. Coste por km total: 0,46 euros/km.

#### SEGURO

A terceros: 298,20 euros/año. A todo riesgo: 456,70 euros/año con franquicia de 240 euros.

#### DATOS DEL VENDEDOR

#### FORD

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

#### RED DE POSVENTA

440 puntos de asistencia en toda España.

#### GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje  
[www.ford.es](http://www.ford.es)

### FORD ECOSPORT 1.0 ECOBOOST 125 TITANIUM

#### FINANCIACIÓN

Entrada mínima de 4.925 euros. 48 plazos de 363 euros. El precio final aplazado es de 22.373 euros.

#### COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,13 euros/km. Coste financiero: 0,37 euros/km. Coste por km total: 0,50 euros/km.

#### SEGURO

A terceros: 297,43 euros/año. A todo riesgo: 434,52 euros/año con franquicia de 300 euros.

#### DATOS DEL VENDEDOR

#### FORD

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

#### RED DE POSVENTA

440 puntos de asistencia en toda España.

#### GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje  
[www.ford.es](http://www.ford.es)

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

## EN DIRECTO



Julián Garnacho  
jgarnacho@motor16.com

Procuramos no valorar la estética de los vehículos, pues es un aspecto muy personal. Y ese apartado quizá sea determinante en la decisión de compra entre un Fiesta o un EcoSport, pues si quieres un 'crossover' urbano desde el que circular más alto y mirar por encima del hombro al resto, tendrás un aliado sensacional con el EcoSport. Pero si ponemos todas las cartas sobre la mesa y somos realistas; vamos, si tuviera que gastarme mi dinero, el Fiesta sería mi opción. Por dentro no es mucho más pequeño y su maletero pierde sólo 20 litros. La dinámica de ambos es muy buena, y el EcoSport sólo saca pecho si vamos a abandonar el asfalto. Pero de verdad, ¿merece la pena gastar más a diario para pisar una vez en la vida un camino?

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Por su calidad y su fórmula exclusiva UNICOS Nuevos Carburantes de BP

FICHA TÉCNICA

	FORD FIESTA	FORD ECOSPORT
<b>MOTOR</b>	<b>1.0 ECOBOOST</b>	<b>1.0 ECOBOOST</b>
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea
Diámetro x carrera (mm)	71,9 x 82,0	71,9 x 82,0
Cilindrada (c.c.)	999	999
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Compresión	10,0 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima/rpm	125 CV / 6.000	125 CV / 6.000
Par máximo/rpm	20,4 mkg/1.400-4.500	17,3 mkg/1.400-4.000

TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas
Relaciones de la caja de cambios:		
km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª	8,2	7,8
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	15,3	14,6
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	24,4	21,9
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	33,6	29,5
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	42,8	37,2
km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª		
km/h a 1.000 rpm ▶ 7ª		
km/h a 1.000 rpm ▶ 8ª		

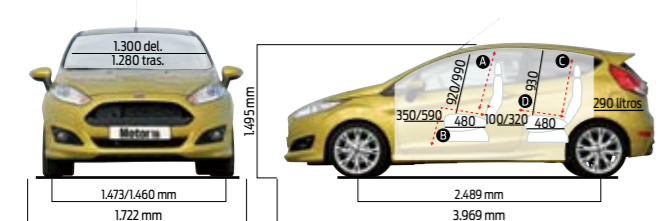
DIRECCIÓN Y FRENSOS		
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5	2,7
Diámetro de giro (m)	10,1	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados/Tambores	Discos ventilados/Tambores

SUSPENSIÓN		
Delantera	Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera	Semi-independiente, de rueda tirada, con muelles y amortiguadores	Semi-independiente, de rueda tirada, con muelles y amortiguadores

RUEDAS		
Neumáticos	195/45 R16	205/60 R16
Llantas, aleación	6,5J x 16 pulgadas	6,0J x 16 pulgadas

PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.101	1.350
Capacidad del depósito (l)	42	52
Coefficiente aerodinámico (Cx)	0,33	N.D.
Mantenimiento (km)	20.000 km o 1 año	20.000 km o 1 año

MEDIDAS



(A) Altura al techo delante (máx.-mín)	(B) Espacio piernas (máx.-mín)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx.-mín)
990/920 mm	1.070/830 mm	930 mm	800/580 mm

EQUIPAMIENTO

	FIESTA			ECOSPORT		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.

INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT						
Cuentavueltas	x			x		
Termómetro de agua	x			x		
Ordenador de viaje	x			x		
Regulador/limitador de velocidad			x			x
Elevavinas traseros eléctricos			x	x		
Retrovisores eléctricos regulables	x			x		
Retrovisor interior fotosensible			x			x
Volante regulable altura/profund.	x			x		
Ajuste de altura asiento conductor	x			x		
Asiento posterior abatible 60:40	x			x		
Función Auto-Start-Stop	x			x		x
Asistente de arranque en cuesta	x			x		
Climatizador automático	x			x		
Llave manos libres			x	x		
Navegador	x				x	
Faros antiniebla delanteros	x			x		
Faros de xenón/lavafaros		x			x	
Sensor de parking trasero			x			x
Sensores lluvia/oscuridad			x			x

SEGURIDAD						
Airbag conductor/acompañante	x			x		
Airbag rodilla conductor	x			x		
Airbag laterales delanteros	x			x		
Airbag de cortina del./tras.	x			x		
Control de estabilidad/tracción	x			x		
Rueda de repuesto			x	x		
Sensor presión de neumáticos			x		x	
Anclajes Isofix sillas infantiles	x			x		

PRINCIPALES OPCIONES (EN EUROS)

FIESTA TITANIUM X	ECOSPORT TITANIUM
Sensor presión neumáticos: 50. Llantas de 17": 150. Rueda de repuesto: 150. Paquete Visibilidad (sensor lluvia y luces, y retrovisor int. fotosensible): 215. Paquete City Save (Frenada de emergencia en ciudad, retrovisores plegables eléctricos y sensor aparcamiento trasero): 650. Control de cruce: 150. Elevavinas traseros: 170.	Llantas de 17": 250. Paquete Confort (control de velocidad, sensor de lluvia y luces, y retrovisor interior fotosensible): 300. Tapicería de cuero: 900. Pintura blanca: 200. Pintura metalizada: 425.



BANCO DE PRUEBAS

	FIESTA	ECOSPORT
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	196 KM/H	180 KM/H

ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m salida parada	16,8	18,1
1.000 m salida parada	30,9	32,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,2 (9,4)	11,5 (12,7)
Recorriendo (metros)	152	189

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,6	18,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,9	20,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,4	34,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	41,7	37,9

De 80 a 120 km/h en 4ª	10,5	10,5
De 80 a 120 km/h en 5ª	15,6	13,9

ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h		
	+ 2%	+ 2%

CONSUMOS EN CIUDAD		
A 21,8 km/h de promedio	6,2	7,5

EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	4,4	5,4
En conducción rápida	10,1	11,2

EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	6,5	7,6
A 140 km/h de cruce	7,3	8,8

CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	5,7	6,9

AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	688	705

CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano	5,3	6,6
Ciclo extraurbano	3,7	4,7
Ciclo mixto	4,3	5,3

FRENOS		
--------	--	--

DISTANCIA DE FRENADO		
A 60 km/h	14,8	14,3
A 100 km/h	39,4	39,6
A 120 km/h	56,0	61,9
Promedio del segmento urbano a 120 km/h: 57,9		

SONORIDAD MEDIDAS (dB)		
------------------------	--	--

Al ralentí	42,1	41,4
A 60 km/h	62,3	60,1
A 90 km/h	66,1	65,7
A 120 km/h	70,8	70,4
A 140 km/h	73,9	72,7
A tope	82,8	80,1

Umbral de conversación: 50 decibelios  
Umbral del dolor: 140 decibelios

BALANCE FINAL

	FORD FIESTA	FORD ECOSPORT
<b>TECNOLOGÍA</b>	<b>8,0</b> Tiene un motor fantástico y equipa de serie 'Auto-Start-Stop', navegador, cámara de marcha atrás... Elementos no disponibles en el EcoSport.	<b>7,0</b> Usa el mismo propulsor que el Fiesta, pero podría tener alguna versión 4x4 y debería contar con 'Auto-Start-Stop' para minimizar el consumo en ciudad.
<b>COMPORTAMIENTO</b>	<b>8,5</b> A pesar de su veterania, el Fiesta está hecho un chaval y va de cine. Se nota su menor altura y los 249 kilos que pesa de menos respecto al EcoSport.	<b>8,0</b> Si lo conduces te vas a sorprender, porque el EcoSport tiene una buena dinámica. Su mayor peso se nota ligeramente en las frenadas y a ritmo alto.
<b>PRESTACIONES</b>	<b>8,0</b> El motor EcoBoost de 125 CV es un aliado vital en un Fiesta que pesa 1.101 kilos. Mejoraría con una sexta marcha, pero se lo podemos perdonar.	<b>8,0</b> Corre algo menos, pero se desquita a la hora de adelantar gracias a los cortos desarrollos del cambio, que disimulan a la perfección los 1.350 kilos de peso.
<b>SEGURIDAD</b>	<b>8,0</b> Cinco estrellas EuroNCAP y una larga lista de elementos de seguridad que se puede incrementar con la frenada de emergencia en ciudad por 300 euros.	<b>7,5</b> No puede equipar frenada de emergencia en ciudad lo que le quita una estrella en el test EuroNCAP. Aun así, sus puntuaciones son muy buenas.
<b>HABITABILIDAD</b>	<b>7,5</b> Pese a su tamaño exterior, el interior del Ford Fiesta es espacioso y su maletero tiene 290 litros de capacidad. Poco tiene que envidiar al Ford EcoSport.	<b>7,5</b> Para medir 30 centímetros más que el Fiesta, no saca partido, pues gana sólo 20 litros de maletero y por dentro araña algún centímetro, pero poco más.
<b>CONSUMO-PRECIO</b>	<b>8,0</b> A priori cuesta 20 euros más, pero viene más equipado, por lo que sale a cuenta. En uso real gasta 1,2 l/100 km menos que el EcoSport.	<b>7,5</b> Ahora tiene un precio más ajustado que antes, pues se ha reducido su equipamiento. Gasta más que el Fiesta en todas las condiciones y roza los 7,0 l/100 km.

CONCLUSIÓN FORD FIESTA

**8,0** Como en las dos comparativas anteriores se impone el utilitario al 'crossover', pero esta vez no por precio, sino por lógica. No entramos a valorar su aspecto, pues para gustos, los colores. Sin embargo con las cifras en la mano, el Fiesta es justo vencedor, pues es amplio, tiene gran equipamiento, anda de sobra y gasta lo justo.

CONCLUSIÓN FORD ECOSPORT

**7,6** Por mucho que te diga que te compres el Fiesta antes que el EcoSport, si tus gustos se inclinan hacia los 'crossover' urbanos, vas a poner tus ojos en el EcoSport y va a ser tu decisión, aunque tenga algún 'pero' en equipamiento o gaste más. Aún así, es una opción magnífica, más con este sensacional propulsor con el que darnos muchas alegrías.



PARA FANÁTICOS DEL MOTOR

1.0 ECOBOOST  
Tres veces elegido 'Motor del año'

2012, 2013 y 2014. Tres años consecutivos en los que el 1.0 EcoBoost se ha proclamado 'Motor del Año' en su categoría. Se trata de un propulsor en el que han trabajado 200 ingenieros entre los centros que Ford tiene en Alemania y Reino Unido. Su desarrollo ha llevado más de cinco millones de horas de trabajo y el resultado no podía haber sido mejor. Disponible con 100, 125 y 140 CV, se ofrece en ocho modelos diferentes de Ford. Pero EcoBoost es sólo una tecnología, y Ford ya la aplica a otros propulsores más poderosos, como el que usa el nuevo Mustang.



Hasta que llegue el anunciado RS, las versiones más deportivas en la gama Focus exhiben el emblema ST. Y coincidiendo con la última renovación del compacto de Ford, que afecta a todos los capítulos, la oferta se duplica, pues sigue habiendo dos carrocerías para elegir pero ahora también se ofrecen dos motores: el contundente 2.0 EcoBoost, de 250 CV, y un diésel 2.0 TDCi de 185 CV que, además de gastar lo justo, te cautiva por su rendimiento.



PRECIOS	
Focus ST 2.0 EcoBoost 5p	31.575 €
Focus ST 2.0 EcoBoost Sportbreak	32.525 €
Focus ST 2.0 TDCi 5p	32.025 €
Focus ST 2.0 TDCi Sportbreak	32.975 €

Si quieres saber más del Ford Focus ST entra en... [www.m16.in/723](http://www.m16.in/723)

# Enérgico cuarteto

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

No hablamos de un segmento de mercado muy suculeto, porque de los coches 'talla Focus' equipados con motor de gasolina de más de 200 caballos o diésel por encima de 180 se vendieron en 2014 en España unas 1.000 unidades. Pero en 2013 fueron aún menos –unas 600–, lo que denota un interés creciente por parte del público. Ford es una de las marcas que mejor cuida esa parte de la gama, y lo hace con las versiones ST –de 'Sport Technology'–, nacidas en 2002 con la primera generación del Focus –llevaba el 2.0 Zetec de 170 CV– y que para la tercera generación de este popular compacto recibió en 2012 el motor 2.0 EcoBoost de 250 CV, ya con turbo e inyección directa. Ahora, tres años después, el Focus evoluciona, y también lo hace su familia ST, que pasa de dos integrantes a cuatro, pues

ahora no sólo podemos escoger entre dos carrocerías –la de cinco puertas y la familiar Sportbreak–, sino que al motor de gasolina se suma, por vez primera en un ST, un diésel. Concretamente, el 2.0 TDCi de 185 CV. Vaya por delante que será imposible distinguir al EcoBoost del TDCi, pues la similitud exterior es absoluta –montan

de serie llantas de 18 pulgadas, paragolpes especiales, parrilla en negro brillante, faldones laterales, spoiler trasero, escape doble central...– y también comparten equipo de serie en su habitáculo: instrumentación y volante específicos, pedales metálicos, asientos delanteros Recaro –sencillamente excelentes–, tapicería de cuero...

La dotación es más que convincente, pues añade climatizador bizona, pantalla táctil con navegador y Sync2, faros bixenón o alarma; y una serie de paquetes opcionales permiten personalizar el coche a placer, lo que incluye llantas de 19 pulgadas con pinzas de freno rojas y diversos asistentes de seguridad muy avanzados.

Los responsables de Ford Team RS son conscientes de que su nuevo Focus ST va de cine –afirman que han optimizado todo, desde la suspensión a la dirección, pasando por el control electrónico vectorial del par–, y por eso organizaron una toma de contacto con mucha autovía de montaña y carreteras tortuosas –con firmes 'brillantes' tras el gélido amanecer– donde poder percibir sus virtudes. Comenzamos por la versión de gasolina, cuyos 250 CV procuran prestaciones 'es-tratosféricas'. Ahí están los 6,5

PRECIO	DESDE 31.575 €
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	
EMISIONES OFICIALES: de 110 a 159 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 0% ó 4,75%	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Rendimiento mecánico. Comportamiento deportivo y seguro. Asientos. Calidad. Funcionalidad.	No disponible con caja Powershift. Gasto del 2.0 EcoBoost a ritmo fuerte. El 2.0 TDCi es más caro.



Las cuatro versiones comparten equipo de serie, que incluye asientos delanteros Recaro, tapicería de cuero negro, volante deportivo ST, pedales de aleación, climatizador bizona, pantalla táctil de 8 pulgadas, faros bixenón adaptativos... La gran novedad es el motor diésel TDCi.

950 EUROS EXTRA ES LO QUE CUESTA LA CARROCERÍA FAMILIAR SPORTBREAK, QUE PESA 24 KILOS MÁS Y ES 20 CENTÍMETROS MÁS LARGA. PERO NO LE RESTA BRÍO



Muy buen maletero en los dos: 490 litros ampliables a 1.490 en el Sportbreak –izquierda– y 363 litros ampliables a 1.262 en el de cinco puertas.



De serie, los ST montan neumáticos GoodYear FI 235/40 R18, pero en opción se ofrecen unos Michelin Pilot Sport 235/35 R19.

–40,8 mkg entre 2.000 y 2.750 vueltas–, y por debajo de 1.500 revoluciones ya exhibe maneras. Una buena alternativa como deportivo 'para el día a día' porque es agradable y gasta poco –anuncia 4,2 l/100 km de media–, aunque también encandila en uso dinámico, pues se puede ir realmente deprisa –en esa situación consume menos de 9 litros donde su 'hermano' rebasa los 13– sin necesidad de apurar las marchas, pues la potencia máxima llega a sólo 3.500 rpm. No tiene la furia del EcoBoost, pero también permite divertirse mucho.

Y el complemento perfecto es un comportamiento eficaz y equilibrado. Noble, pero nada aburrido. El Focus ST frena bien, tiene una dirección rápida y precisa, equipa un ESP de funcionamiento extraordinario con tres programas –normal, sport y desactivado– y parece perdonarlo todo en curva, donde tracciona realmente bien. En fin, un magnífico trabajo.



segundos que tarda en pasar de 0 a 100 km/h –6,7 el familiar, que no pierde un ápice de eficacia, brio y deportividad pese

a su mayor tamaño– o los 5,5 segundos que necesita para recuperar de 50 a 100 km/h en cuarta. Podemos conducir apu-

rando marchas y 'paladeando' el sonido de su mecánica, aderezado con un escape con resonancia activa, aunque también podremos ir 'de paseo' gracias a la estupenda respuesta a bajo régimen. Pero entre un estilo de conducción y otro habrá, eso sí, gran diferencia de gasto.

En cuanto al Focus ST 2.0 TDCi, que en España podría acaparar la mitad de las ventas, al pulsar el botón de arranque su diésel despierta con el habitual retemblo –no muy adecuado, sino amortiguado– de ese tipo de mecánica, pero una vez en marcha ya no suena a motor de gasóleo. Y aunque no se manifiesta con la musicalidad del EcoBoost, no suena nada mal. Además, también empuja de maravilla, pues aporta un par máximo superior

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 Eco. 5P	2.0 Eco. Spb.	2.0 TDCi 5P	2.0 TDCi Spb.
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.000	2.000	1.997	1.997
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4
Potencia máxima CV/rpm	250/5.500	250/5.500	185/3.500	185/3.500
Par máximo mkg/rpm	36,7/2.000-4.500	36,7/2.000-4.500	40,8/2.000-2.750	40,8/2.000-2.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos delanteros	Discos vent. 320 mm	Discos vent. 320 mm	Discos vent. 320 mm	Discos vent. 320 mm
Frenos traseros	Discos 271 mm	Discos 271 mm	Discos 271 mm	Discos 271 mm
Neumáticos	235/40 R18	235/40 R18	235/40 R18	235/40 R18
Peso (kg)	1.437	1.461	1.464	1.488
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.362/1.823/1.471	4.563/1.823/1.486	4.362/1.823/1.471	4.563/1.823/1.486
Capacidad del depósito (l)	62	62	60	60
Volumen del maletero (l)	363 / 1.262	490 / 1.516	363 / 1.262	490 / 1.516
De 0 a 100 km/h (s)	6,5	6,7	8,1	8,3
Velocidad máxima (km/h)	248	248	217	217
Consumo mixto (l/100 km)	6,8	6,8	4,2	4,2

Kia pone toda la carne en el asador en el nuevo Sorento, un modelo que situó a la marca coreana en un escalón superior y con el que ahora quieren arañar ventas a las marcas 'premium', las dominadoras de este segmento. Llega en marzo con un motor diésel de 200 CV y versiones 4x2 y 4x4



Si quieres saber más del nuevo Kia Sorento entra en... [www.m16.in/866](http://www.m16.in/866)

MUY CUIDADO EL INTERIOR Y EL CUADRO. TODO MUY ORDENADO Y CON LA INFORMACIÓN A LA VISTA. CAMBIO MANUAL O AUTOMÁTICO Y CÁMARA DE VISIÓN 360°



▲ El maletero oscila entre los 142 litros con las siete plazas ocupadas y los 1.662 con sólo dos. Con cinco asientos ofrece unos estupendos 605 litros.

# Va a por todas

Javier Montoya | [jmontoya@motor16.com](mailto:jmontoya@motor16.com)

En 2002 Kia lanzaba al mercado la primera generación del Sorento, un todocamino con el que la marca coreana quería demostrar que no sólo sabía hacer coches baratos, que había cambiado de categoría. No debieron hacerlo mal los coreanos cuando del Sorento se han vendido más de dos millones de unidades. Por eso ahora, cuando llega el turno de la tercera generación del SUV –aunque este segmento no vive su mejor momento– en Kia no han querido dejar pasar la ocasión para seguir demostrando su buen hacer. Saben que este grupo de los grandes todocamino los dominan los fabricantes 'premium' y aunque saben que no pueden competir con ellos en prestigio, han decidido poner toda la carne en el asador para tratar de robar ventas aquí y allá.

Esta nueva generación destaca por su aumento de tama-

ño –crece 9,5 centímetros en longitud y 8 su batalla– y la rebaja de su altura. Con ello se consigue un habitáculo aún mayor y una línea más baja y deportiva. El interior permite alojar con comodidad hasta 7 ocupantes en tres filas de asientos. El acceso a la tercera fila, aunque se ha mejorado, sigue siendo complicado, pero a cambio se ofrece un espacio razonable, aunque más

indicado para niños, que además tiene un regulador de la climatización específico para ellos. Los cinco restantes, viajarán con absoluta comodidad gracias a cinco amplias plazas en un interior muy bien rematado tanto en calidad de ajustes como de materiales.

El cuadro de instrumentos ofrece la información precisa y cuenta con una pantalla de siete pulgadas –o de 8 en op-

ción– donde se muestra elementos como el navegador, ordenador de viaje o la cámara de 360° –opcional– muy útil para aparcar.

En cuanto a la parte técnica, el nuevo Sorento recibe un nuevo chasis, derivado del anterior modelo– cuya rigidez se ha visto incrementada un 14 por ciento gracias al uso de aceros de alta resistencia en un 58 por ciento. A cambio, el peso crece entre 30 y 40 kilos respecto al anterior. Aunque esa diferencia de peso no se aprecia mucho ni en el consumo –cuenta con 'start/stop' de serie– ni en prestaciones.

En efecto, el nuevo Sorento cuenta con un poderoso motor diésel de 200 caballos y 45 mkg de par disponible desde sólo 1.750 rpm. Con ello el empuje es casi inmediato y casi en toda situación. Para gestionar la potencia contará con dos tipos de cambio: manual o automático ambos de seis velocidades. Y estará disponi-



▲ Interior cómodo y con buen espacio; atrás más indicado para niños.

▲ El nuevo Sorento es más largo y más bajo, con lo que su imagen es más afilada y deportiva.

puje excelente en toda situación, pues los 200 caballos están ahí y una dinámica sana pese a lo voluminoso de una carrocería que roza los 4,8 metros y sobrepasa los 1.800 kilos.

Y entre las tecnologías que utiliza, no olvidemos que cuenta con control de distancia respecto al coche que nos precede, control de ángulo muerto y aviso de tráfico posterior, aviso de salida de carril, información sobre el límite de velocidad...

Queda hablar de equipamiento, un aspecto en el que también echa el resto. Desde la versión más básica dispone de luces LED, control de crucero, sensor de lluvia y aparcamiento, navegador con pantalla 7 pulgadas, climatizador bizona, bluetooth. Y ese equipo se puede ampliar con techo solar, asientos con regulación eléctrica, asientos refrigerados y calefactados, portón trasero de apertura automática, cámara de visión 360°...

Hablemos de precio, para decir que desde 28.990 euros (a lo que se puede descontar el Plan PIVE) se puede acceder al nuevo Sorento.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.2 CRDI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4
Cilindrada (c.c.)	2.199
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	200/3.800
Par máximo/rpm	45/1.750-2.750
Tracción	4x2 o 4x4
Caja de cambios	Man/Aut 6 vel
Frenos delanteros	Discos vent
Frenos traseros	Discos
Neumáticos	235/65-R17
Peso (kg) Man-Aut	1821-1849
Long/Anch/Alt (mm)	4.780/1.890/1.685
Capacidad del depósito (l)	64
Volumen del maletero (l)	605-1.662
0 a 100 km/h (s) Man/Aut	9,0/9,6
Velocidad máxima km/h	203
Consumo mixto (l/100 km)	5,7/6,6

ble con dos tipos de tracción: delantera o total que cuenta con un sistema 4x4 inteligente –aunque cuenta con un bloqueo del diferencial trasero que se puede utilizar a baja velocidad– y tres modos de conducción: normal, Eco y Sport. También estrena un nuevo sistema eléctrico de asistencia a la dirección ubicado en el bastidor en lugar de en la columna de la dirección, para ofrecer unas 'órdenes' más precisas a las ruedas.

En marcha, después de probar todas las variantes en carreteras por los alrededores de Barcelona, nos ha gustado el

empuje y la suavidad de marcha; el manejo del cambio manual (firme aunque no duro) y unas suspensiones enfocadas al confort pero que también transmiten bien lo que ocurre en el asfalto. El cambio automático también es de gran suavidad, rápido y no se notan los saltos entre marchas pese a no ser un cambio de doble embrague. Es una lástima que no pueda equipar levas en el volante, lo que redondearía el conjunto. Tampoco ha gustado mucho la excesiva asistencia de la dirección a baja velocidad.

Y entre lo positivo, un em-

**PRECIOS**

X6 xDrive35i	74.800 €
X6 xDrive50i	99.600 €
X6 xDrive30d	75.300 €
X6 xDrive40d	79.000 €
X6 M50d	106.600 €

Si quieres saber más del nuevo BMW X6 entra en... [www.m16.in/598](http://www.m16.in/598)



**PRECIO desde 74.800 €**

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

EMISIONES OFICIALES: DE 157 A 225 G/KM  
 IMPUESTO MATRICULACIÓN: 4,75%, 9,75% ó 14,75%

**PRIMERAS IMPRESIONES**

**NOS GUSTA**

+ Calidad. Más potencia y menos gasto. Amplitud y maletero. Tecnología. Garantía de 3 años.

**DEBE MEJORAR**

- Peso excesivo. Precio elevado. Falta una versión 'básica' de verdad. Movilidad en ciudad.

**PRECIOS**

70 x-play 3 puertas	12.000 €
70 x-play 5 puertas	12.300 €
70 x-cite 5 puertas	13.300 €
70 x-clusiv 5 puertas	13.300 €

Si quieres saber más del nuevo Toyota Aygo entra en... [www.m16.in/854](http://www.m16.in/854)



**PRECIO DESDE 10.300 €**

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

EMISIONES OFICIALES: 95 A 97 G/KM  
 IMPUESTO MATRICULACIÓN: NO PAGA

**PRIMERAS IMPRESIONES**

**NOS GUSTA**

+ Aptitudes urbanas. Motor económico. Personalización. Levas con caja automática. Equipamiento.

**DEBE MEJORAR**

- Un sólo motor en la gama. Sin Start/Stop. Maletero pequeño. Sin asideros en el techo.

# Todavía más 'Xclusivo'

En la familia X de BMW, el X6 destaca por su deportividad y por una exclusividad a la que contribuyen sus ventas, más limitadas que las de sus 'hermanos'. Ahora, la marca alemana refresca su imagen, optimiza los motores, mejora el equipamiento y amplía la garantía para que sea aún más especial.

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

Desde su llegada en 2008 se han vendido 260.000 unidades del X6, un modelo de talla XXL—mide 4,91 metros de longitud por 1,99 de ancho— que comparte plataforma y mecánica con el X5, pero que tiene un enfoque más dinámico. De hecho, BMW renuncia en el X6 a versiones 'básicas', pues el punto de partida son los 258 CV de la variante diésel xDrive30d —la más racional— o los 74.800 euros —12,4 millones de las antiguas pesetas— del xDrive35i,



con motor de gasolina de 306 CV. Ahí se aprecia el deseo de la marca por hacer de él un producto aún más exclusivo. Más

ahora que el X6 evoluciona a todos los niveles: mejora la dotación de serie —llantas de 19 pulgadas, faros bi-xenón, por-



▲ Maletero de 580 litros con las cinco plazas en uso, ampliable a 1.525 litros si abatimos la segunda fila, que tiene respaldo 40:20:40 de serie.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	xDrive35i	xDrive50i	xDrive30d	xDrive40d	xDriveM50d
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea	8, en V	6, en línea	6, en línea	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.979	4.395	2.993	2.993	2.993
Nº válvulas cilindro / Sobrealimentación	4 / Turbo	4 / Dos turbos	4 / Turbo	4 / Turbo	4 / Tres turbos
Potencia máxima CV/rpm	306/5.800-6.400	450/5.500-6.000	258/4.000	313/4.400	381/4.000-4.400
Par máximo mkg/rpm	40,8/1.200-5.000	66,3/2.000-4.500	57,1/1.500-3.000	64,3/1.500-2.500	75,5/2.000-3.000
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos delanteros / traseros	Discvent./Discvent.	Discvent./Discvent.	Discvent./Discvent.	Discvent./Discvent.	Discvent./Discvent.
Neumáticos delanteros	255/50 R19	255/50 R19	255/50 R19	255/50 R19	255/50 R19
Neumáticos traseros	255/50 R19	255/50 R19	255/50 R19	255/50 R19	285/45 R19
Peso (kg)	2.100	2.245	2.140	2.180	2.260
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.909/1.989/1.702	4.909/1.989/1.702	4.909/1.989/1.702	4.909/1.989/1.702	4.909/1.989/1.702
Capacidad del depósito (l)	85	85	85	85	85
Volumen del maletero (l)	550-580 / 1.525	550-580 / 1.525	550-580 / 1.525	550-580 / 1.525	550-580 / 1.525
De 0 a 100 km/h (s)	6,4	4,8	6,7	5,8	5,2
Velocidad máxima km/h	240	250	230	240	250
Consumo mixto (l/100 km)	8,5	9,7	6,0	6,2	6,6

tón trasero eléctrico, caja automática Steptronic de 8 marchas con levas en toda la gama, tapicería de cuero, climatizador bizona, espejo interior fotosensible, respaldo trasero 40:20:40, cámara trasera con Surround View...—, se amplía el maletero a 580 litros, hay posibilidades de personalización inéditas—destaca la línea de diseño Pure Extravagance o el kit deportivo M—, aparecen nuevas opciones —faros LED orientables, portón Smart Open con apertura por presencia...— y, sobre todo, adopta motores más eficientes. Con ejemplos punteros: el diésel del xDrive30d, que pasa de 245 a 258 CV y reduce su consumo un 19 por ciento, y el xDrive50i de gasolina, que sube de 407 a 450 CV y gasta un 22 por ciento menos.

# La ciudad es un juego

El modelo de acceso a la gama Toyota es un urbanita 'empedernido' que goza ahora de un tacto más agradable, un propulsor optimizado, un equipamiento mucho más completo y una atractiva oferta de personalización. Se ha hecho esperar, pero ya está a la venta.

Gregorio Arroyo | [garroyo@motor16.com](mailto:garroyo@motor16.com)

Ya está aquí el último de los 'trillizos', el Toyota Aygo, modelo que comparte genética con el Peugeot 108 y el Citroën C1. Y lo cierto es que se ha hecho esperar, pues fue el primero que conocimos y probamos, pero el último en llegar a nuestro mercado.

Esta segunda generación ha crecido 25 milímetros, es más habitable y ofrece un maletero más amplio, con 168 litros (29 más que antes). También cuenta con



◀ El interior es ahora más amplio y aparente, la pantalla táctil es de serie y el cambio robotizado, recomendable.

una dirección un 14 por ciento más directa, el conjunto es más rígido, más ligero (60 kilos) y está mejor insonorizado, además de optimizar la

suspensión con una estabilizadora más gruesa y nuevos muelles y amortiguadores.

La oferta mecánica es simple, ya que recurre al conocido motor de gasolina de un litro tricilíndrico, ahora con 69 caballos de potencia. Se

ha mejorado el par máximo y el consumo y se asocia a una caja manual de cinco relaciones. No contempla Start/Stop, pero sí una caja robotizada 'x-shift' también de cinco velocidades y levas en el volante, muy recomendable porque por 450 euros nos facilita la vida en ciudad sobremanera.

Disponibles con carrocerías de tres y cinco puertas, la base de la gama es el acabado 'x-play', que ofrece de serie aire acondicionado, seis airbags, cámara de visión trasera, asistente de arranque en rampa, limitador de velocidad o pantalla táctil multifunción. Si queremos más, y 'desmarcarnos', las series limitadas 'x-cite' y 'x-clusiv' resultan sumamente atractivas por mil euros más...

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 VVT-i
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	998
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	69 CV / 6.000
Par máximo/rpm	9,7 mkg / 4.300
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 y Aut.
Frenos delanteros	Discos
Frenos traseros	Tambores
Neumáticos	165 / 60 R15
Peso (kg)	915 (935 Aut.)
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.455/1.615/1.460
Capacidad del depósito (l)	35
Volumen del maletero (l)	168
De 0 a 100 km/h (s)	14,2 (15,5 Aut.)
Velocidad máxima (km/h)	160
Consumo mixto (l/100 km)	4,1 (4,2 Aut.)



# Tecnología al alcance de todos

El automóvil evoluciona a una velocidad de vértigo aglutinando una tecnología que nos parece cada vez más familiar. Elementos que hace sólo diez años nos parecían de ciencia ficción, ahora son habituales incluso en los segmentos más modestos. Seat no se ha quedado de brazos cruzados y ha equipado a su gama de modelos con la tecnología más moderna.

Seat ya circula por el carril de aceleración y, sobre todo, circula en la dirección correcta. Su factoría de Martorell cerró 2014 con 442.677 vehículos fabricados, un 13,5% más que en 2013. Este incremento anual, el quinto consecutivo, ha significado la fabricación de 52.629 coches más respecto a 2013 y la producción más alta en Martorell desde 2002. Martorell es, además, la planta que más vehículos produjo en España en 2014.

Así que Seat afronta el año 2015 con optimismo ya que además, abrirá más de 100 concesionarios, el 90% en Europa, y su objetivo es consolidar el crecimiento en las ventas de los dos últimos años.

Pero hay más, ya que entre 2006 y 2014 Seat ha rebajado en un 21% las emisiones de CO<sub>2</sub> gracias, entre otras innovaciones, a la optimización de los motores, la mejora aerodi-

námica y el desarrollo de vehículos más ligeros.

La marca española ya comercializa vehículos propulsados con gas natural comprimido (León TGI y Mii

Ecofuel) y también está preparada tecnológicamente para impulsar el vehículo eléctrico una vez se den las condiciones de mercado.

El vicepresidente ejecutivo



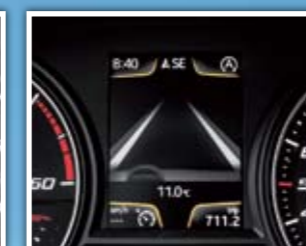
◀ Los faros Full LED es un lujo de tecnología que no todas las marcas pueden utilizar. La luz que emiten es clara y de gran alcance.

de I+D de Seat, Dr. Matthias Rabe, ha anunciado que la marca española incorporará novedades a nivel conectividad en los próximos modelos y, en materia de seguridad, los nuevos sistemas de ayuda al conductor sitúan a la gama de la marca española en una posición privilegiada respecto a su competencia. De hecho, toda la gama de vehículos de Seat ya cuenta con cinco estrellas EuroNCAP.

Las tecnologías se desarrollan en el Centro Técnico de Seat, que este año cumple 40 años desde su creación y que cuenta con más de 900 ingenieros orientados a impulsar la innovación. Y la marca española, integrada dentro del Grupo Volkswagen, es la única compañía del sector con capacidad para diseñar, desarrollar, fabricar y comercializar automóviles en España. En los últimos cinco años, Seat ha



▲ El Navi System High ofrece una experiencia multimedia completa. Incluye navegación activada por voz y Bluetooth para manos libres. El Navi System High cuenta con una conectividad mejorada, 10 altavoces y una pantalla táctil de color de 6.5" con óptima resolución y 3D. Los perfiles de conducción permiten ajustar la configuración del vehículo para adaptarlo a cada situación, modificando sus características conforme a 4 modos.



◀ La cámara del Nuevo SEAT León observa y analiza las líneas de la calzada y, en caso de que el sistema detecte que el vehículo está a punto de salirse de su carril, corrige el rumbo de forma automática. Este sistema de ayuda a la conducción se puede desactivar a placer en cualquier momento.



◀ El Seat León 4Drive utiliza el magnífico sistema de tracción total de tecnología Haldex. Se trata de una ayuda primordial en situaciones de baja adherencia.



EN ALGUNOS ACABADOS DEL SEAT LEÓN EL DETECTOR DE FATIGA ES DE SERIE. RECONOCE EL CANSANCIO DEL CONDUCTOR Y LE ADVIERTE

# EL LEÓN X-PERIENCE VA EQUIPADO DE SERIE CON UN EFICAZ SISTEMA DE TRACCIÓN TOTAL DE TECNOLOGÍA HALDEX. LE DA MUCHO JUEGO



invertido más de 1.400 millones de euros en I+D+i, lo que la convierte en el primer inversor industrial de Investigación, Desarrollo e Innovación en España.

Toda la gama de la marca española se ha beneficiado de la tecnología aplicada y desarrollada por los ingenieros, pero quizá sea el Seat León, motor de las ventas de la marca en los últimos meses, el que goza de un mayor equipamiento tecnológico. Y es que el compacto lleva de serie o puede llevar de forma opcional, elementos tan importantes e incluso reservados a modelos de segmentos superiores, como por ejemplo el airbag de rodilla para el conductor, el freno multicollisión, el reconocimiento de voz, la red wi-fi dentro del vehículo, el sistema 'Mirror Link' que permite visualizar en la pantalla del salpicadero todas las aplicaciones de los smartphones, la navegación en 3D, los asistentes de salida involuntaria de carril o de frenada en ciudad, el asistente de luz de cruce y carretera, los reposacabezas activos o el Seat Drive Profile, que permite configurar a medida una serie de características dinámicas.

Además, algunos elementos opcionales se pueden adquirir a precios muy ventajosos. Es



◀ El Detector de Fatiga reconoce el cansancio del conductor analizando los movimientos del volante. Si detecta somnolencia, él advierte al conductor.



◀ En el Seat León X-perience el sistema de infoentretenimiento cuenta con alguna pantalla más de información, con altímetro, brújula, metros recorridos o ángulo de las ruedas.



▲ El cambio automático DSG de doble embrague y 7 velocidades está disponible en el Ibiza desde el motor 1.6 TDI de 90 caballos y en el León desde el motor 1.6 TDI de 105 caballos. Es una tecnología poco habitual en el segmento del primero.



el caso del control de tracción XDS y el asistente de arranque en cuesta, que en la versión de acceso cuestan 50 euros; el control de velocidad adaptativo, por menos de 400 euros; el Media System Plus, que incluye pantalla táctil en color de 5,8 pulgadas, conexión iPod,

Bluetooth con audiostreaming, 8 altavoces y sistema de reconocimiento de voz, todo por 260 euros; o los faros Full LED que cuestan 1.030 euros.

El Seat León X-perience en su versión más económica lle-

va de serie elementos de seguridad destacables como el airbag de rodilla, faros anti niebla con función cornering, el freno multicollisión, controles de tracción EDS y XDS, reposacabezas activos, el sensor

de presión de neumáticos o los retrovisores exteriores calefactables. También dispone de climatizador bizona, sistema Stop/Start, conexión Bluetooth, lector de tarjetas SD, pantalla táctil de 5 pulgadas en color, puerto USB o recupera-

ción de la energía de frenado entre otros. En las versiones más equipadas o en opción, el León más aventurero puede estar dotado de faros Full Led, control de cruce adaptativo, cambio DSG, sistema de navegación de última genera-

ción, asistente de salida involuntaria de carril, detector de fatiga, asistente de frenado en ciudad, asistente de luces de carretera...

Pero el despliegue tecnológico no es parcela exclusiva del nuevo León. Porque ya desde

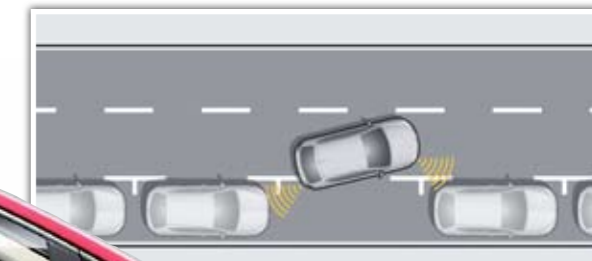
el simpático Mii está disponible parte de la tecnología más reciente. Como el control de cruce, el de estabilidad, la dirección asistida variable en función de la velocidad, los retrovisores exteriores calefactados, el asistente a la frenada



◀◀◀ El Seat Toledo ya puede ir equipado con un sistema de faros Full LED, un equipamiento exclusivo que pueden llevar pocas berlinas de su clase. La conectividad en la berlina de Seat es máxima desde la versión básica.



▶▶ Los sensores de aparcamiento son de serie incluso en el Seat Ibiza, sin embargo en el monovolumen Alhambra, por su tamaño, se vuelven mucho más prácticos. En cualquier caso, también puede llevar Park Assist, para no tener que mover ni un dedo al aparcar.





# EL ACT O GESTIÓN ACTIVA DE CILINDROS, REDUCE EL CONSUMO. EL SISTEMA DESACTIVA DOS DE LOS CUATRO CUANDO NO SON NECESARIOS



◀ El sistema ACT desconecta los cilindros innecesarios del motor cuando se acelera suavemente o si el cambio está en punto muerto. Ahorra mucha gasolina.



▲ La cámara de visión trasera en el Seat Ibiza es una opción en algunas versiones. Cuesta 240 euros y va instalada en el retrovisor.



▲ Los Ibiza van equipados con pilotos traseros de Led, mucho más eficaces.



en ciudad, la ayuda al arranque en pendiente, el subwoofer con amplificador de 300 vatios o el Seat Portable System con navegador, lector de tarjetas SD o conexión Bluetooth para móvil.

Un escalón por encima encontramos el Seat Ibiza, un utilitario con un equipamiento tecnológico difícil de en-

contrar en otros modelos de su segmento. Y es que en el Ibiza son habituales elementos como el cambio DSG, el navegador con pantalla táctil de 5 pulgadas, el Seat Call, el control por voz de navegación y teléfono, los faros bixenon con AFS, los sensores de parking, la cámara de visión trasera, el diferencial XDS o el testigo

de la presión de los neumáticos. El Ibiza también está disponible a nivel mecánico con tecnologías exclusivas imposibles de encontrar en la competencia. Como el sistema ACT o gestión activa de cilindros, que desconecta dos de los cuatro cilindros del motor cuando el computador detecta que no hacen falta, o bien porque

el cambio está en punto muerto o porque el acelerador se pisa suavemente. Este sistema supone un ahorro de 0,4 l/100 km de media respecto al motor convencional.

Y lejos de venderse como una alternativa 'low cost', el Seat Toledo atesora un equipamiento que para sí quisiera alguna berlina del segmento

superior. Es el caso de los faros Full LED, desde hace poco disponibles en su equipamiento. El cambio DSG de doble embrague, los asientos delanteros calefactables, el sistema Stop/Start, el navegador con pantalla táctil, Bluetooth, USB y Radio CD MP3 o la recuperación de la energía de frenado.

Por último, la gama de monovolumenes de Seat también están a la última en tecnología aunque de entre todos ellos destaca el Alhambra, que tiene disponible avances tecnológicos tan interesantes como el asistente de aparcamiento, el reconocimiento de señales, la tracción total, el asistente de luz de cruce y carretera, la cámara de visión trasera, el detector de cansancio luminoso y acústico, los faros bixenon activos, la pantalla táctil de 6,5 pulgadas con navegador, Seat Call y Bluetooth con control de voz, el Climatronic de 3 zonas, las puertas traseras y el portón trasero de apertura y cierre eléctricos.



◀ El Seat Mii cuenta con un asistente de frenada en ciudad hasta 30 km/h. En caso de despiste, el sistema frena de forma automática. El Seat Portable System con navegador cuesta 320 euros.

## LA TECNOLOGÍA A PRUEBA El Centro Técnico, en su salsa

Antes de su introducción en el mercado, los ingenieros de Seat realizan la última fase de desarrollo en condiciones extremas. Durante el verano, un equipo de unos 50 técnicos se desplaza a una zona desértica del sur de España para realizar los 'Summer Tests', una gran variedad de ensayos a más de 40 grados. En invierno con pruebas bajo cero en zonas cercanas al Círculo Polar Ártico. Los miembros del Centro Técnico de Seat llevan el vehículo hasta el límite para asegurar el correcto funcionamiento de sistemas como el de tracción o estabilidad, los frenos y la climatización.

Antes de que salga al mercado, un vehículo pasa por toda una serie de pruebas en condiciones de temperatura extrema en países de todo el mundo para comprobar su buen funcionamiento. Recorren unos 20.000 kilómetros con cada modelo. Se trata de saber por ejemplo, cuándo hay que cambiar el filtro del aire del motor. Para calcularlo, el coche circula detrás de una intensa estela de polvo provocada por un vehículo de apoyo durante cerca de dos horas. Carreteras con hielo, con nieve o en mal estado, circulación en altura, diferentes combustibles, calor extremo o frío intenso, todo sirve para poner a punto la tecnología y asegurar la fiabilidad.



▲ Arriba un León SC rodando en un lago helado en el Círculo Polar Ártico. Debajo, un León de 5 puertas tragando polvo en una zona desértica del sur de España.

## SEAT LEÓN VERDE Un híbrido enchufable listo para rodar

El Seat León Verde es el resultado del proyecto CENIT (una herramienta para impulsar la electromovilidad en España) y se ha construido sobre la base del nuevo León demostrando que Seat está preparada para lanzar su propio modelo híbrido enchufable cuando el

momento sea propicio. El prototipo incorpora las principales innovaciones desarrolladas por el proyecto y cuenta con un motor eléctrico de 75 kW (102 caballos) de cero emisiones de CO<sub>2</sub> y uno térmico de 1,4 litros TSI y 122 caballos, con cambio automático de seis velocidades

adaptado y optimizado para el funcionamiento híbrido. El León Verde dispone de una autonomía en modo eléctrico de 50 kilómetros gracias a una batería de 8,8 kWh y ha integrado un sistema avanzado de refrigeración para la optimización de la gestión térmica.







## Jaguar Protección de ciclistas

Alertas visuales sonoras y táctiles avisarán al automovilista ante el peligro de colisión con un usuario de dos ruedas. Es el sistema 'Bike Sense' en el que trabaja Jaguar-Land Rover, que amplía esos avisos a las puertas alertando al contacto con el tirador si detecta un ciclista o motorista al lado del coche.

## Ventas Toyota mantiene el liderazgo

Con 10,23 millones de vehículos vendidos en todo el mundo, Toyota se mantiene por tercer año consecutivo como el primer fabricante mundial, superando por primera vez la barrera de los diez millones de unidades producidas y vendidas al sumar también los Lexus, Scion, Daihatsu y los vehículos industriales Hino. Contabilizando las marcas de comerciales ligeros, autobuses y camiones, el grupo VW ocupa el segundo puesto con 10,14 millones de unidades y camino de arrebatarse al grupo japonés la primera plaza. Rozando los diez millones (9,92), para General Motors es el tercer puesto.

## Normativa Permiso para los supercamiones

La circulación de camiones de hasta 25 metros longitud y hasta 60 toneladas es lo que propone la reforma del Reglamento General de Vehículos. La propuesta no satisface al Real Automóvil



LA DGT DEFIENDE EL REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN

## El Consejo de Estado pide cambios

La DGT ha respondido al varapalo que da el informe del Consejo de Estado a algunos puntos a la reforma del Reglamento de Circulación, asegurando que nunca ha contemplado sancionar a peatones por correr, que los controles de alcoholemia a los peatones implicados en una accidente o infracción no conllevan sanción y que los nuevos límites de velocidad previstos no sufrirán cambios por estar ya consensuados.

Con esas declaraciones Tráfico ataja el revuelo levantado por el dictamen del órgano consultivo que, erróneamente, traduce como «controles de velocidad a los peatones» el texto que regula a los conductores que van a pie. Es decir, los que llevan o arrastran una moto o una

bicicleta, como expresa el artículo sobre límites de velocidad: «los vehículos en los que su conductor circule a pie no sobrepasarán la velocidad del paso humano», exactamente el mismo texto del anterior reglamento de 1992 y que trata de asegurar los «atropellos» de peatones.

Exagerada y desafortunada también es la afirmación de que los españoles habrían de abstenerse de «participar en fiestas, bodas o celebraciones en las que se consume alcohol, porque podrían verse involucrados en un control de alcoholemia si en las inmediaciones un vehículo sufre un accidente». La DGT contraataca recordando que la reforma de la Ley de Seguridad Vial, que entró en vigor el año pasado, recoge que se realicen esas

pruebas cuando el peatón cometa una infracción o se vea involucrado en un accidente de circulación, sin que eso suponga sanción económica o pérdida de puntos.

Otro punto muy cuestionado por el Consejo de Estado son los nuevos límites de velocidad. Argumenta que la reducción prevista en las carreteras secundarias «no está justificada y ralentizará los desplazamientos», algo que considera la DGT no ha estimado, al igual que no ha estimado los gastos de la nueva señalización y «el criterio de los titulares de las vías».



▲ Mª Seguí asegura que no hay vuelta atrás para los nuevos límites.

pruebas cuando el peatón cometa una infracción o se vea involucrado en un accidente de circulación, sin que eso suponga sanción económica o pérdida de puntos.

Otro punto muy cuestionado por el Consejo de Estado son los nuevos límites de velocidad. Argumenta que la reducción prevista en las carreteras secundarias «no está justificada y ralentizará los desplazamientos», algo que considera la DGT no ha estimado, al igual que no ha estimado los gastos de la nueva señalización y «el criterio de los titulares de las vías».

Son argumentos que el dictamen extiende a la rebaja de la velocidad en las vías urbanas. También se muestra en contra de elevar a 130 km/h el máxi-

Club de Cataluña (RACC), que solicita la realización de pruebas piloto en determinados tramos para evaluar el impacto coste-beneficios de esa medida, como están haciendo algunos Estados Miembros de la UE. En la actualidad el transporte de mercancías por España se realiza en camiones de no más de 18,5 metros.

## Producción Turnos extraordinarios

Con la introducción de un turno de fin de semana por primera vez en sus 30 años de historia, la planta de Nissan en Barcelona marca

un hito histórico trabajando ininterrumpidamente los siete días de la semana. Ha supuesto la contratación de 600 trabajadores, que se unen a los 86 contratos nuevos que necesitó el turno de noche. También Ford ha puesto en marcha el primer turno extraordinario que tendrá este año Almussafes para hacer frente a los nuevos Mondeo, S-Max y Galaxy.

## Hyundai Suben ventas, bajan ganancias

El mayor fabricante de Corea del Sur acabó 2014 comercializando 4,96 millones de vehículos (+4,8% sobre

2013), gracias a la fuerte demanda de Genésis y Sonata. Eso supuso un aumento del 2,2% de los ingresos (71.100 millones de euros), pero los beneficios operativo (-9,2%) y neto (-14,9%) cayeron por factores desfavorables externos, como la fortaleza del won. Este año Hyundai Motor espera vender 5,05 millones de vehículos.

## Seat Coches sin accidentes

Diseñar un coche capaz de evitar los accidentes es uno de los empeños de los ingenieros del Centro Técnico de Seat cuyo trabajo comien-

za con los primeros bocetos de un nuevo vehículo. Son muchas las pruebas que se realizan para garantizar la seguridad de ocupantes y peatones y son muchos los elementos que influyen en esa seguridad, como los espacios reservados para absorber la energía del impacto detrás del parachoques y bajo el capó o las espumas de diferentes densidades que ayudan a reducir el golpe.



## el puntazo

Las víctimas de tráfico contra la supresión de las faltas que contempla la reforma del Código Penal

La supresión de las faltas en el ámbito circulatorio, que propone la reforma del Código Penal propuesta por el Gobierno, preocupa a las víctimas de accidentes de tráfico, que recuerdan que en la actualidad el 80 % de los siniestros con víctimas son juzgados como faltas. Argumentan que con esa despenalización, accidentes con resultado de muerte o invalidez quedarán excluidos del ámbito penal.

## la imagen

### Volkswagen convierte el Beetle en Polo

En un guiño al triplete conseguido con el Polo R WRC en el Rally de Montecarlo, Volkswagen ha bautizado como Polo los Beetle a escala regalados al Príncipe Alberto para sus gemelos Jacques y Gabriella. Sébastien Ogier y Julien Ingrassia, los vencedores del mítico rally, fueron los encargados de realizar la entrega de esas réplicas a pedales del nuevo 'escarabajo'.



## la frase

Ana Pastor. Ministra de Fomento

«El rescate de la decena de autopistas que están en quiebra no costará ni un euro a los españoles».

## en breve

**ÉXITO DEL INSIGNIA**  
La salida de la unidad 750.000 de la planta de Rüsselsheim avala el éxito comercial del Insignia, el modelo más alto de la gama de Opel, que añadirá a la oferta un diesel 2.0 de alta tecnología.

**UE Y TRANSPORTE**  
El apoyo de la UE a los sistemas de transporte inteligente y los servicios de información transfronteriza para viajeros, reducirá la congestión y aumentará la seguridad en las carreteras europeas.

**GAS GAS ADELANTE**  
El fabricante catalán de motos de trial y enduro negocia con sus acreedores la reestructuración de la deuda para reanudar lo antes posible la producción en la planta de Salt (Gerona).

**AMPLÍA PLANTILLA**  
El grupo Antolin contrató 803 empleados el pasado año. Con esas incorporaciones el fabricante español de componentes para automóviles cuenta con 15.024 trabajadores en el mundo.

## la cifra

450

millones de euros ha concedido el Banco Europeo de Inversiones (BEI) para financiar la renovación de flotas de transporte terrestre y tractores en España. La concesión de esos créditos es fruto del acuerdo con el Estado español como parte del PIMA Transporte, un plan pionero en Europa y pieza clave para modernizar el parque de camiones pesados y autobuses.

## Nombramientos

### Nueva estructura e incorporación

La reorganización que esta realizando PSA Peugeot Citroën llega al departamento de comunicación y relaciones externas de las tres marcas del grupo en la Península Ibérica, departamento que dirige **José Antonio León Capitán**. Bajo su dirección, en España **Eduardo García Nieto** y **Luis Antonio Porro Peris** serán los máximos responsables de comunicación de Peugeot y Citroën, respectivamente, quedando en manos de **Cristina Pérez Ruiz** la comunicación de DS. Además, **Antonio García Merino** se ocupará de la comunicación corporativa e interna de las tres marcas.

Por su parte, Anfac, la asociación de fabricantes, refuerza su área jurídica con la incorporación de **Guillermo García-Perrote** como responsable de legal. Nueva también es la dirección de marketing y ventas para Europa de Hankook Tire, que asume **Gangseung Lee** como vicepresidente.

## Ayudas Los fondos del PIVE 7 no llegarán lejos

El nuevo PIVE no entrará en vigor antes de marzo y cuando lo haga los 175 millones de euros destinados al plan este año ya estarán agotados. Faconauto cree que enero se cerrará con 127 millones adelantados por los concesionarios y a esa cifra hay que sumar los gastados en la prolongación del PIVE 6, que no estaba dotado de fondos y adelantaba los destinados a este año.



▲ José Antonio León Capitán.



▲ Guillermo García-Perrote



▲ Gangseung Lee



Más de 60 años separan estas dos imágenes del Land Rover Series I y el concepto DC100, que representan el pasado y una aproximación al futuro del Land Rover Defender.

## DISCOVERY, RANGE Y DEFENDER Una marca, 3 planteamientos

**-SEGMENTO OCIO:** Land Rover Discovery. Sus principales características definidas en su día son: adaptabilidad y flexibilidad; enfocado a estilos de vida; diseño en función de los asientos escalonados; y equilibrio entre forma y función.

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

**-SEGMENTO UTILIDAD:** Land Rover Defender. Arquitectura elemental, simplicidad de superficies, pilares del techo evidentes, visibilidad y control, base reconfigurable y materiales robustos deben seguir caracterizándole.

# Land Rover: las claves del éxito



Mike Wright, director ejecutivo de Jaguar Land Rover (JLR), responsable de Estrategia de Grupo, Finanzas, Asuntos Gubernamentales, Política Social y Special Operations, comenta para los lectores de Motor 16 las claves del fenómeno Land Rover, con un futuro lleno de expectativas.

Durante el pasado año, Land Rover vendió 381.108 vehículos, marcando una progresión de un 9 por ciento. El crecimiento de Land Rover viene repitiéndose en los últimos ejercicios, y su plan de producto augura una tendencia similar para el futuro. La situación es muy diferente a etapas anteriores, cuando Land Rover era propiedad de BMW y, más recientemente, de Ford, con unos resultados entonces mucho menos halagüeños.

Mike Wright explica una de las razones del cambio: «Desde que Tata Motors adquirió JLR, nos han dejado hacer con este planteamiento: yo compro, y tú tienes que ser rentable. La responsabilidad es tuya. Y si hay retorno, yo invierto». Ésa fue la postura del nuevo accionista, el gigante indio Tata Group, y tras unos pocos años los resultados

le han dado la razón. Veamos cómo se ha gestado esta transformación en el caso concreto de Land Rover.

### DESARROLLO» de marca

«Hace 3 años nos planteamos cómo desarrollar la marca Land Rover. La estrategia se definió en torno a 3 divisiones o segmentos: Ocio, Prestigio y Utilidad, representados respectivamente por las gamas Discovery, Range Rover y Defender», dice Mark Wright. En este tiempo, el objetivo se está cumpliendo con las dos primeras. Hoy, la nueva familia Discovery se plantea como un sólido pilar que ha empezado a redefinirse con el nuevo Discovery Sport, sucesor del Defender. Range Rover, por su parte, ha acrecentado su presencia en un segmento inédito

gracias al Evoque, y ha doblado sus ventas respecto a hace unos años. Mientras tanto, se trabaja activamente en concretar la futura generación Defender para 2016-2017.

«Hoy, Discovery es como una marca dentro de la división Land Rover, cuyos clientes son auténticos incondicionales de la misma». Con estas palabras resume Mark Wright el asentamiento de la nueva estrategia.

### LAS» inversiones

Durante el presente año fiscal, que finaliza el próximo 31 de marzo, JLR habrá invertido entre 3.500 y 3.700 millones de libras esterlinas, lo que elevará a más de 10.000 millones el total de las inversiones durante los últimos 5 años. Para el presente año fiscal, la facturación previs-

ta es de 19.400 millones de libras, y unos beneficios antes de impuestos de 2.500 millones.

«Ganamos mucho dinero, y todo lo que hacemos está focalizado para reinvertir esas ganancias en producto, en desarrollo, en diseño...», afirma el director ejecutivo de JLR, uno de los grupos que más reinvierte respecto a sus ingresos, y en Gran Bretaña el que más.

Por ejemplo, los puestos de trabajo en la planta de Solihull, donde se producen Discovery, Defender, Range Rover, Range Rover Sport y Jaguar XE, se han doblado en los últimos 3 años; la misma planta ha recibido una inversión de 1.500 millones de libras, la más cuantiosa en sus 70 años de historia, para la introducción de las nuevas tecnologías de aluminio; el pasado año se destinaron 500 millones de libras al Centro de Producción de Motores de Wolverhampton; asimismo, la planta de Halewood recibió en 2014 200 millones de libras (totalizando 500 millones en los últimos 5 años) para acoger la producción del nuevo Land Rover Discovery Sport, fabricado allí junto al Range Rover Evoque, con el que comparte al-

gunos de los elementos principales de su plataforma y del que se han vendido 200.000 unidades en los últimos dos años, lo que constituye un récord en JLR; el Discovery Sport también se producirá en Itatiaia, Brasil, en una fábrica que ha empezado a construirse en 2014, y que se añadirá a las de Pune, India, y Changsu, China. «Reinvertir nuestros beneficios es una obsesión desde hace 5 años», resume Mark Wright.

### NUEVOS» modelos

«JLR ha prometido 40 nuevos lanzamientos hasta 2020, de ellos 12 en el presente año», recuerda Mark Wright. El primero ha sido el Land Rover Discovery Sport (sucesor del Freelander), que llegará a los concesionarios a finales del mes de febrero, y que recibirá la nueva generación de motores Ingenium poco después de que se inaugure sobre el Jaguar XE en el mes de junio. El Discovery Sport Ingenium 4x2 marcará nuevas referencias de consumo en su categoría, con sólo 119 g/km de emisiones de CO<sub>2</sub>.

El segundo en llegar será el Discovery 'full size', es decir el modelo grande que sustituirá al actual. Con estos nuevos productos, la gama confirma su posicionamiento bien por encima del que ocupaban en su día tanto el Freelander como el primitivo 'Disco'.

El Range Rover Evoque también adoptará motores



Defender Celebration Series: 3 ediciones limitadas que los coleccionistas se quitarán de las manos. El Sport es el primer representante de la nueva familia Discovery.

Ingenium, y para el verano de 2015 debería presentarse la versión Cabrio, estrechamente derivada del concepto presentado en 2012. «El Evoque Cabrio es una auténtica pasada de coche», dicen en la propia marca quienes han visto la versión definitiva. Inclusive, podría hacerse realidad una

▼ Range Rover Evoque Convertible Concept: su versión de producción es una nueva revolución dentro de la marca.



versión de altas prestaciones dentro de la gama Evoque, desarrollada por la división Special Vehicle Operations.

A un nivel superior, el camino ya está trazado por el Range Rover Sport SVR. 550 CV de potencia hacen de él el modelo más potente en la historia de la marca.

Ya en 2016 se prevé que aparezca la nueva generación Defender. «El estilo del futuro Defender ha cambiado

tante desde el concepto DC100», decía Gerry McGovern, director de Diseño, hace unos meses. Lo que sí es seguro es que cada vez estamos más cerca de descubrir el modelo definitivo que deberá tomar el testigo de ese icono avalado por más de 60 años de historia, cuya viabilidad quedó sentenciada por los requerimientos de seguridad y emisiones. La nueva generación Defender deberá estar formada por una gama con varios tamaños y carrocerías para poder seguir cumpliendo misiones tan diversas como las de sus predecesores.

«JLR estudia todos los nichos de mercado en los que pueda hacerse negocio». No es una declaración oficial, pero sí es la premisa bajo la cual se trabaja para investigar sobre cualquier posible futuro modelo, que pueda tener cabida con éxito en cada segmento de precio de los grandes mercados. Son varios los huecos que dejan libres sus actuales gamas, «y son muchas las nuevas tecnologías con las que nos sorprenderán los futuros Land Rover», asegura Mark Wright.



**CON UNA ENTRADA**  
**14 DÍAS DE FÓRMULA 1**

Todos los aficionados que ya hayan comprado su entrada para el Gran Premio de F1 de España tendrán acceso gratuito a todos los días de los Formula One Test Days (del 19 al 22 de febrero, del 26 de febrero al 1 de marzo y del 12 al 13 de mayo), donde las escuderías prueban sus nuevos vehículos. Son en total 14 días de F1 con una misma entrada.

Además, aquellos que todavía no tienen sus entradas, pueden comprarlas con un 10% de descuento hasta el próximo 27 de febrero.

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

**NUEVA GUÍA RUNNING Y COCHES**  
**'Correr entre coches. Guía para el runner peatón y el automovilista responsable'. Es el título de la publicación que se acaba de editar con el objetivo de minimizar el riesgo de atropello**



derivado de la práctica del running en espacios con tráfico. En la guía colaboran la Asociación de Talleres de Madrid (Asetra), Stop Accidentes y la Asociación Deportiva Mapoma.

**ATENTOS A...**

**HASTA MEDIADOS DE MARZO**

Mercedes Benz patrocina la obra **Eunuco**, que se representa en el Teatro La Latina de Madrid. Está protagonizada por Pepón Nieto y Anabel Alonso, entre otros.



**ANIVERSARIO**

▶ Habrá eventos en todo el mundo para el 60 aniversario del DS 19.



▶ El DS3 del Mundial de Rallys ha lucido en sus aletas el nº 60 en el Rally de Montecarlo.

**EL DS CUMPLE 60 AÑOS**

El 6 de octubre del año 1955 se presentó en el Grand Palais de París el DS 19, un modelo que recibió 12.000 pedidos en un solo día, todo un hito para la época. Este año se cumple el 60 aniversario de esa presentación histórica y la marca DS, que acaba de llegar al mercado, no quiere dejar pasar la oportunidad de celebrarlo como merece.

A lo largo del año se irán sucediendo celebraciones de este aniversario. La pri-

mera la hemos podido ver ya reflejada en el DS3 WRC de Sébastien Loeb, que en el Rallye de Montecarlo ha lucido el número 60 sobre las aletas traseras. Además, en el 18º Rallye Histórico de Montecarlo, se ha 'colado' este año un DS 21 de 1966 de competición con el logo de la marca.

Rétromobile (París, Francia, 4 al 8 de febrero), Techno-Classika (Essen, Alemania, 15 al 19 de abril) o los salones de Ginebra

(Suiza, del 5 al 15 de marzo), Shanghai (China, 22 al 29 de abril) y Franckfurt (Alemania, 19 al 27 de septiembre), contarán con la presencia de DS celebrando los 60 años.

También, el 22 y 23 de mayo se reunirán en el circuito de Montlhéry (Francia) 700 DS clásicos para celebrar el aniversario y del 19 al 22 de mayo la marca DS recibirá en París a todos los representantes de su red en el mundo.



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

**APP 'HYUNDAI VR+'**

**COPILOTO DE DANI SORDO**

Los aficionados a los rallys ya pueden formar parte del equipo de carreras de Hyundai en el Mundial gracias a una nueva aplicación que ha lanzado la marca y que permite experimentar la emoción de ser copiloto de Dani Sordo en el Hyundai i20 WRC.

La nueva app, 'Hyundai VR+', se puede descargar de forma gratuita

para smartphones y tablets de Apple o Android y, de momento, sólo está disponible en inglés.

También es posible acceder a la aplicación desde la página web de Hyundai Motorsport, donde además los usuarios pueden acceder a todas las novedades, noticias y vídeos del Hyundai Shell World Rally Team.



▶ La aplicación 'Hyundai VR+' permite a los usuarios convertirse en copilotos de Dani Sordo en el Hyundai i20 que participa en el Mundial de Rallys.

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

**PEUGEOT 205 GTI CONTRA 208 GTI 30TH**

**UNA CARRERA, DOS GENERACIONES**

La presentadora Lara Álvarez y los actores Jesús Castro y Fernando Guillén Cuervo han participado en un reto entre el legendario Peugeot 205 GTi y el nuevo 208 GTi 30 th.

La presentadora Lara Álvarez fue la encargada de dar el banderazo de salida a una peculiar carrera que enfrentó al Peugeot 205 GTi y al nuevo 208 GTi 30th. Dos generaciones del mismo automóvil con dos generaciones de actores al volante, Fernando Guillén Cuervo y Jesús Castro. El reto tuvo lugar

hace unos días en el Circuito del Jarama, en Madrid, y sirvió para presentar el 208 GTi 30 th, modelo de edición limitada que Peugeot Sport ha desarrollado con motivo del 30 aniversario del icónico 250 GTI.

Del 208 GTi 30th la marca ha fabricado sólo 500 unidades, y ya no queda ni una.



▶ El actor Fernando Guillén Cuervo participó en la carrera entre el 205 GTi y el 208 GTi 30th, al volante del primer modelo.



▶ La presentadora Lara Álvarez y el actor Jesús Castro, protagonista de la película 'El Niño', han apadrinado la presentación del Peugeot 208 GTi 30th.

**NZI**

**DISEÑA TU CASCO**

La marca española NZI ha creado una aplicación que permite a los usuarios de motocicletas personalizar su casco con fotografías o dibujos. El proceso es muy sencillo y se puede realizar a través de la web de la izquierda. Primero hay que elegir el

modelo que queremos y la talla, después añadir el color del fondo y las imágenes deseadas. Visualizamos el resultado final, pagamos y en unos días tendremos nuestro casco en casa.



+ en [www.3dhelmetnszi.com](http://www.3dhelmetnszi.com)

**MAZDA**

El concesionario Kimauto-Mazda de Tarragona ha entregado un **nuevo Mazda3** al cantante y compositor **Antonio Orozco**, que actualmente participa en 'La voz', de TeleCinco.

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

**VOLKSWAGEN SCOTT CHALLENGE**

**CIRCUITO DEPORTIVO**

Volkswagen Vehículos Comerciales ha cedido a Scott un Multivan Outdoor Edition que acompañará a la marca deportiva en todos los eventos ciclistas en los que participe este año. Además, el fabricante automovilístico está presente en el Volkswagen

Scott Challenge, un circuito que combina pruebas de Running y Mountain Bike y que arranca el 14 de febrero en Aguilar de Segarra (Barcelona).



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

**PRUEBA**

El actor británico **Idris Elba** conducirá el nuevo **Jaguar XE** de Londres a Berlín (1.200 kilómetros y cinco países) donde asistirá a la presentación mundial de este modelo.

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

**BP Ultimate informa**

Los titulares de la tarjeta VISA BP pueden contratar sus seguros de coche y moto con CASER con un descuento del 20% en la póliza. La única condición es realizar un consumo de carburante mínimo mensual de 75 euros en las estaciones de servicio BP de España en el mes anterior a la contratación del seguro.



¿SEGUIRÁ MERCEDES DOMINANDO O ALGUIEN LE HARÁ SOMBRA? ¿VOLVERÁ FERRARI, CON VETTEL, A LA SENDA DEL TRIUNFO?...



▲▼ Entre las incógnitas del año, está saber si se reeditará el duelo entre Hamilton y Rosberg. Y también ver el rendimiento de Vettel en Ferrari.



# La ventana abierta a un nuevo paisaje

En el plano deportivo, los cambios vitales en McLaren y Ferrari también contribuyen a dibujar un nuevo y estimulante paisaje. Sin olvidar, para los aficionados españoles, el debut de Carlos Sainz

## ¿CÓMO SERÁN » los nuevos monoplazas de 2015?

La generación de monoplazas nacidas al calor del nuevo reglamento resultó, en general, decepcionante en varios aspectos. Si un Fórmula 1 debería ser un espectáculo para los sentidos, el pasado año dejaron que desear. Desde la estética –sobre todo frontal– hasta la pérdida de su potencia acústica, se pagó un elevado peaje con los

Afortunadamente, el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 en 2015 nos ofrece aire fresco y buen número de alicientes e incertidumbres. En el segundo año del nuevo ciclo técnico, es de esperar que corrija el tiro que partió desviado en algunas áreas.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

nuevos motores turbo a pesar de ese 30 por ciento menos de consumo.

Aunque rápidos en recta, los monoplazas fueron sensiblemente más lentos en muchas pistas por la menor carga aerodinámica, así como por la limitación del flujo de consumo y depósito máximo de combustible. En alguna medida, puede que el panorama mejore.

No se recuperará el potente sonido de anteriores generaciones, aunque estéticamente se corregirán los desfases del pasado año. Al publicarse estas líneas ya conoceremos nuevos modelos, y se conocen algunos ejemplos (Williams, Force India) del resultado que depara el cambio de reglamentación, mucho más explícito y directo para eliminar los antiestéticos

morros de 2014. Visualmente, los monoplazas de 2015 serán más atractivos.

También parece que más rápidos. El máximo responsable de Pirelli en la Fórmula 1, Paul Hembery, reconocía que los monoplazas bajarán los cronos respecto al pasado año en hasta tres segundos, gracias a los avances para recuperar carga aerodinámica, así como por las modificaciones realizadas en los motores durante el invierno.

«Los coches serán más rápidos porque estamos siempre evolucionando», reconocía Pat Symonds, director técnico de Williams. «Nuestros primeros datos nos indican que va a haber un gran salto», explicaba Hembery, «y tanto en Merlbourn como en China veremos

cambios significativos en comparación al pasado año, creo que estamos hablando entre dos y tres segundos que la pasada temporada, una gran diferencia».

## ALONSO Y MCLAREN »

### ¿Funciona un segundo matrimonio con los mismos novios?

Ya conocemos por los propios protagonistas desde que se anunciara el fichaje, cómo las partes hicieron examen de conciencia para superar el gran abismo abierto en 2007. Desde el punto de vista humano, cabe suponer que la relación se reinicia bajo nuevas premisas y

lecciones aprendidas. Eric Boullier también entra ahora en la ecuación como un tercer factor en juego. Dejemos en suspenso esta cuestión para el futuro, porque quizás el éxito de la relación también dependa del éxito del proyecto de McLaren y Honda.

«Estará complicado (ganar en 2015), pero sin duda es un año interesante», anticipaba la pasada semana Alonso en Twitter. «Aprender, ayudar, ser feliz... Y a largo plazo, ganar», remataba también ante las preguntas de los aficionados. Pero lo cierto es que Alonso rezuma motivación por todos los poros, ahora en otro entorno de gestión muy diferente al de Ferrari.

El potencial teórico de Hon-

da sólo lo conocen los propios interesados. El real, lo comprobaremos en los próximos meses. 2015 es sólo el primer año de un nuevo proyecto en un equipo que ha sufrido numerosos cambios y para un fabricante que llega con nueva tecnología frente al año de experiencia de sus rivales.

Los responsables de Honda muestran gran confianza en el rendimiento de su propulsor, aunque corran los rumores sobre las dificultades para la recuperación de energía de la parte térmica de su propulsor. Pero uno de los temas que ha convencido a Alonso para su retorno a McLaren es la comprobación del formidable potencial económico y humano con que Honda llega a la Fó-

mula 1. A medio y largo plazo se comprobará.

En el terreno del chasis, el MP4/30 es el primer producto para el equipo británico de Peter Prodromou, la mano derecha durante tantos años de Adrian Newey en Red Bull. No resultará fácil la armonización de dos frentes en sus primeras etapas respectivas. Pero si Renault cosechó victorias en su primer año tras la pesadilla técnica vivida en invierno, con un piloto hipermotivado y un equipo reorganizado –con nuevos fichajes técnicos en el horizonte, como nos contó Alonso– con el objetivo de reeditar aquel ciclo dominador de los 80 ¿Por qué no esperar sorpresas –al menos, algunas victorias– de Alonso y McLaren en 2015?

# MCLAREN JUNTO A HONDA ACEPTA EL RETO



# DE VOLVER A REEDIR SUS ÉXITOS DE ANTAÑO, Y ALONSO ES OPTIMISTA



▲▲ Force India ha sido uno de los primeros equipos en presentarse; y el estilo del coche cambia.

▶▶ Alonso vuelve a McLaren y es de esperar que sus problemas en 2007 se hayan solucionado. El proyecto de la escudería es a largo plazo, aunque no se descartan éxitos en 2015. Red Bull tendrá que ver si es capaz de plantar cara a Mercedes.



▲▲ Se verá con mucho detenimiento lo que ocurre en Toro Rosso, que con Verstappen y Sainz es la escudería con una menor media de edad.



▲ Williams, que también ha mostrado su coche, tratará de mantener su rendimiento y tratar de acercarse a Mercedes.

## ¿SEGUIRÁ MERCEDES dominando?

El equipo alemán superó en casi un segundo por vuelta a sus rivales durante la pasada temporada. Al final de año la ventaja fue casi idéntica, en parte debido a la imposibilidad de realizar modificaciones durante la temporada en las unidades motrices. En buena lógica, quien mejor acertó el primer tiro en 2015 con distintas soluciones técnicas tendrá más opciones para el 'ajuste fino' tanto en la unidad híbrida como en el chasis.

Por las informaciones suministradas a los equipos dotados con su propulsor, Mercedes podría tener en cartera entre 50 y 70 CV más respecto a las cifras del pasado año. Si los rumores fueran ciertos, sus técnicos se guardarán en el bolsillo para el inicio de temporada gran parte de las 32 'monedas' (las

partes del motor agrupadas en áreas a modificar) disponibles para evolucionar el propulsor durante 2015. Todo apunta a que Mercedes cuenta con buen margen de maniobra para administrar su ventaja del pasado año. Sobre el papel, Mercedes seguirá manteniendo su dominio (Bernie Ecclestone se atreve a pronosticar que durará al menos tres años), pero no con un margen tan escandaloso.

En el terreno deportivo, se espera una reedición del magnífico duelo entre Hamilton y Rosberg. El pasado año, el británico mostró un salto cualitativo tanto deportiva como psicológicamente. Sereno, maduro y con un material altamente competitivo, Hamilton parece partir con ventaja sobre el alemán, a quien supera en talento natural. Pero la progresiva aplicación e inteligencia técnica de Rosberg, así como su sorprendente capacidad para batir a su rival en los

entrenamientos –contra todo pronóstico– invitan a no descartar un nuevo salto de nivel del subcampeón para batir en 2015 a su compañero de equipo.

## VETTEL Y FERRARI A la búsqueda de sí mismos.

Dos victorias en 2015 representarían un 'gran éxito' para la Scuderia, nos anticipaba recientemente Mauricio Arrivabene, el nuevo responsable de Ferrari. La política de 'tierra quemada' de Sergio Marchionne –su presidente– con la era Montezemolo ha creado una incertidumbre total sobre el futuro de Ferrari para esta temporada. Si la reorganización de McLaren ha sido profunda, la del equipo italiano ha supuesto un terremoto en Maranello de escala pocas veces vista en su historia. En la Fórmula 1, la estabilidad estructural y la eficacia organizativa son los fundamentos del éxito, y Ferrari necesitará recomponerse en este ámbito.

La imagen de la Scuderia como estandarte de la Fórmula 1 ha quedado seriamente dañada. La gran pregunta para 2015 plantea hasta qué punto Ferrari puede renacer de sus cenizas. Sin embargo, el grado de presión que Ferrari soporte esta próxima temporada sea muy inferior al de estos últimos años, donde partía como sempiterno favorito para terminar como permanente fracaso.

Al parecer, el primer monoplaza bajo la dirección de James Allison habría mostrado importantes mejoras de rendimiento en el simulador, y es de esperar que ocurra otro tanto con el propulsor tras poder atacar durante el invierno sus grandes carencias evidenciadas el pasado año. Sin duda, el próximo Ferrari será sustancialmente mejor que el F14 T. Hasta dónde, lógicamente, es una incógnita.

En cuanto a sus pilotos, el rendimiento de ambos estará bajo el punto de mira por razones similares, porque ambos fueron batidos por sus respes-

tivos compañeros de equipo en 2014. Vettel sufrió con la pérdida de carga aerodinámica de la nueva generación de monoplazas, a lo que se sumó su falta de adaptación al nuevo 'brake by wire'. Está por ver si el F666 encaja mejor al estilo del alemán, o este se adapta en 2015 al nuevo reglamento. Vettel necesita demostrar que sabe brillar con monoplazas de distintas características técnicas a las de los difusores de soplado. Enfrente tiene a Kimi Raikkonen, cuyos problemas pueden ser de más difícil solución al remitirse a los neumáticos Pirelli, cuyas características de construcción son difíciles de aprovechar por su estilo de pilotaje, especialmente en el tren delantero. Y los neumáticos no cambian para la próxima temporada...

## EL DUELO DE Toro Rosso

Max Verstappen deben contar con un talento muy especial cuando Helmut Marko, por quien han pasado las mejores

promesas de la última década, decide subirle a la Fórmula 1 tras medio año de Fórmula 3. Al escucharle reconocer hasta qué punto el pilotaje es 'natural' para él y no saber de dónde sale semejante capacidad de evolución, cabe anticipar a un gran campeón en potencia. Contraste tales expectativas con la realidad será uno de los puntos de interés del próximo campeonato.

Sobre todo, si junto a él debuta Carlos Sainz, convirtiendo a Toro Rosso en el equipo con la menor edad media de toda la Fórmula 1. Será un duelo apasionante entre ambos, aunque Sainz cuenta con mayor experiencia deportiva y humana en la competición, mientras Verstappen cubrirá etapas y posibles errores de manera más expuesta en la Fórmula 1.

Para el español hay dos objetivos personales, al margen de los marcados por el equipo (conseguir la mayor cantidad de puntos). El primero, batir al holandés lo que representa

un magnífico éxito para su imagen ante la singularidad de Verstappen. Y segundo, confirmar que puede adaptarse a la singularidad técnica de la Fórmula 1 y los neumáticos Pirelli, que tantos problemas dieron a otra gran promesa como Jan Magnussen. Porque no olvidemos, de triunfar, para Sainz está presente la opción de dar el salto a Red Bull algún día.

## ¿PLANTARÁN CARA A MERCEDES Red Bull y Williams?

Fueron los dos equipos que, aunque a distancia, rodaron a la estela de Mercedes en 2014 y el posible salto de prestaciones, teóricamente, debería acercarlos a la escuadra alemana.

Ambos cuentan con dos pilotos de talento, los herederos generacionales de Hamilton, Alonso y Vettel: Daniel Ricciardo y Valtteri Bottas, cuyo creci-

miento personal y deportivo es una gran baza para sus respectivos equipos. El británico parece subido a la ola buena sobre la tabla del magnífico propulsor de Mercedes, con un equipo técnico sólido y bajo la clara y pragmática dirección de Pat Symonds.

El FW37 será, un monoplaza superior al de 2014 gracias al trabajo invernal sobre una base ya de por sí muy sólida. Por el contrario, cabe comprobar hasta qué punto el nuevo RB7 –sin la presencia permanente de Adrian Newey en el equipo austriaco– mantiene el elevado nivel de chasis tradicional en Red Bull durante los últimos años. Además, el 'golpe de estado' en Renault propiciado por Milton Keynes debería verse en el rendimiento del equipo austriaco, ahora convertido en la escuadra oficial del fabricante francés como McLaren lo es para Honda, por ejemplo.



WRC RALLY DE MONTECARLO

# El año **empieza como acabó** el pasado

Apartado Loeb de los puestos de cabeza, Ogier se mostró muy superior al resto con el nuevo Polo. Y el último día se limitó a administrar la ventaja para sumar su tercera victoria en el 'Monte'.



No es el primer triplete logrado por una marca en el Montecarlo –en su día lo consiguieron también Renault-Alpine, Lancia, Audi y Citroën–, pero eso no resta mérito al excelente resultado de Volkswagen, que comienza la temporada con sus tres pilotos situados en el mismo orden que mostraba la clasificación general

del WRC al finalizar la temporada pasada: primero el francés Ogier, segundo el finlandés Latvala y tercero el noruego Mikkelsen, que a diferencia de sus compañeros, encargados de estrenar la evolución de coche –anuncia 318 CV y adopta cambio nuevo–, aún participaba con una de las unidades del pasado año. O

sea, que el equipo alemán empieza con la 'máquinaria' bien engrasada y confirma que, por tercer año, será el enemigo a batir. El dominio ejercido por Volkswagen en este tiempo se entiende fácilmente con dos datos: el primero, que ha ganado el 85 por ciento de las pruebas en que ha participado, y el segundo, que de las 500 es-

peciales disputadas por su Polo R –la última del 'Monte' marcaba precisamente esa cifra tan redonda– ha obtenido el mejor tiempo en 347 ocasiones.

La primera cita de la temporada siempre despierta una expectación extra; pero esta vez el interés crecía por la participación de Sebastian Loeb, que regresaba de

manera puntual –en principio no acudirá a ningún otro rally este año– para tratar de sumar puntos en el casillero de DS. Y puede que hubiese un segundo motivo no reconocido: saber 'dónde está' exactamente el DS 3. Parecía confirmarse esa teoría cuando, tras el impresionante inicio de Loeb, el jefe del equipo Citroën, Yves Matton, declaraba: «la velocidad demostrada ha sido muy buena para todos los componentes de la compañía, especialmente para nuestros técnicos, pues demuestra que han hecho un gran trabajo y que el coche de 2015 parece bueno y veloz». Y Matton sentenciaba: «he dicho durante mucho tiempo que estoy convencido de que el coche está al nivel, i quizás era el único que estaba convencido de ello!, pero 'Seb' ha demostrado



Se conformaba con acabar entre los cinco primeros, pero Latvala fue segundo. Acertó siempre con la elección de neumáticos.



Gran papel de Mikkelsen, que aún corre con una unidad del pasado año. Su tercer puesto deja claro que 'empuja' fuerte.

que, estas condiciones, el DS 3 aún es capaz de luchar por la victoria».

No era para menos, porque Loeb lideró la prueba al principio, midiendo sus tiempos con los de su compa-

triota Ogier hasta que el de Citroën rompió la suspensión trasera de su DS 3 contra una piedra. Loeb pudo llegar a la asistencia para seguir en carrera, y eso le permitió seguir con su particular 'demo', que

le llevó a remontar hasta la octava plaza y a ganar más especiales que nadie. Sigue en forma.

Ogier, que ya había adelantado a Loeb antes de que éste 'encallase', se encontró

Pedro Martín | pmartin@motor16.com



◀ Había mucha expectación por volver a ver a Loeb, y el nueve veces campeón del mundo no defraudó: fue el primer líder de la prueba y se anotó más especiales que nadie.

de pronto con una ventaja de 1 minuto y 46 segundos sobre su compañero Latvala. Quedaba aún mucho rally, pero el vigente campeón decidió arriesgar lo menos posible con la elección de neumáticos –era el típico Montecarlo, con asfalto seco abajo y traicionero 'hielo negro' en zonas altas–, aunque eso le supusiera ceder renta frente al finlandés, que acertaba con las gomas en todas las especiales.

Las cuentas le salían a Ogier, que pasaba por meta el domingo con 58 segundos sobre Latvala, cuyo tercer puesto en el tramo Power Stage le concedía un

punto extra. Y Mikkelsen, a 2 minutos y 12 segundos del líder, redondeaba la hazaña de Volkswagen al entrar tercero, con más de medio minuto de diferencia respecto a Ostberg. El noruego, cuarto, no hizo mal rally, e incluso podría haber subido al podio de no ser por algún problema mecánico en su DS 3. Por detrás, los dos Hyundai, con un cerrado duelo entre compañeros, pues Sordo empezó algo peor pero acabó superando a Neuville. El belga, sin embargo, no tiraba la toalla y fue comiendo terreno al cántabro hasta rebasarlo 'in extremis' en el último tramo.



▲ Ostberg terminó cuarto pese a los problemas de motor que le obligaron a parar en algún tramo para 'resetear' su DS 3.



▲ Neuville fue de menos a más con el Hyundai i20, y acabó superando a su compañero en el último tramo para ser quinto.



◀ Primer triunfo en el Mundial Junior WRC para Quentin Gilbert, con el DS 3 R3-Max. A la izquierda, Dani Sordo, sexto en la meta a 0,8 segundos de Neuville.

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

## Matriculaciones en Europa

### 2014 PROTAGONIZA LA PRIMERA SUBIDA EN SIETE AÑOS

Que Volkswagen lidere el mercado europeo de turismos y que sea la única marca por encima del millón de matriculaciones dejó de ser noticia hace años, al igual que mantenerse el Golf como el modelo más demandado.

Si es noticia la salida de seis ejercicios consecutivos a la baja en la venta de coches en la UE y los países de la Efta, con algo más de 13 millones de vehículos comercializados en 2014, cifra que supera un 5,4% los resultados de 2013. Los datos de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (Acea), reflejan el alza experimentada en los cinco grandes mercados, con España a la cabeza (18,1%) y Francia, a la cola, manteniendo un comportamiento estable. Acea también resalta el comportamiento en diciembre de las matriculaciones en los nuevos estados miembros de la UE y los países de la Efta, con subidas del 9,6 y 9,8%, respectivamente. Además, diciembre era el decimosexto mes consecutivo del mercado en crecimiento.

En 2014 el 'top ten' de marcas se mantiene invariable sobre 2013, comenzando los cambios con Skoda que adelantan a Toyota, Nissan a Hyundai y Dacia en la decimoquinta posición, de la que desplaza a Kia. Destaca también que frente al descenso prácticamente generalizado de 2013, el pasado año sólo Smart (-14,9%), Alfa Romeo (-8,2%), Honda (-4,9%) y Lancia (-3,6%) cerraron en negativo y que fuera de las doce primeras ninguna llega al medio millón de unidades.

#### LOS MÁS MATRICULADOS\*

	Unidades 2014	% 14/13
GOLF	520.958	11,1
FIESTA	308.999	5,3
CLIO	300.924	5,1
POLO	280.378	5,2
CORSA	252.420	5,2
FOCUS	222.834	-0,6
ZOE	215.312	-9,5
OCTAVIA	206.362	22,1
QASHQAI	204.200	1,2
A3/S3/RS3	200.151	19,3

des. En cuanto a los crecimientos, por encima de los dos dígitos se unen a Skoda y Dacia (en la lista de las 15 que más venden) Jeep (69,6%), Lexus (30,3%), Mitsubishi (25,0%), Mazda (18,7%), Seat (13,5%), Hyundai (13,1%) y Volvo (10,7%).

Por grupos, la lista la lidera VW (3.313.435 unidades), anotándose prácticamente uno de cada cuatro

#### RANKING DE VENTAS EN 2014

	Unidades	%14/13
VW	1.619.921	4,3
FORD	947.951	5,2
OPEL	885.372	7,3
RENAULT	874.504	9,1
PEUGEOT	782.855	5,8
AUDI	726.059	4,5
BMW	676.410	5,5
MERCEDES	652.373	5,7
CITROËN	608.045	1,1
FIAT	586.271	2,2
SKODA	582.140	13,9
TOYOTA	527.380	1,1
NISSAN	477.183	13,1
HYUNDAI	424.467	0,5
DACIA	363.102	23,3

#### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN DICIEMBRE

	Unidades	%14/13
VW	126.651	2,0
RENAULT	75.619	7,8
OPEL	68.082	5,4
FORD	67.117	4,2
PEUGEOT	60.203	8,9
BMW	56.742	11,8
MERCEDES	51.254	16,9
AUDI	47.839	3,2
SKODA	42.847	-0,3
CITROËN	42.572	-4,0

coches vendidos en la UE y superando en casi dos millones las cifras de PSA Peugeot Citroën (1.390.606), con Renault (1.237.606) en la tercera plaza. Fuera de las siete cifras de turismos matriculados, se

#### LOS MAYORES MERCADOS DE 2014

	Unidades	%14/13
ALEMANIA	3.036.773	2,9
REINO UNIDO	2.476.435	9,3
FRANCIA	1.795.885	0,3
ITALIA	1.359.616	4,2
ESPAÑA	855.308	18,4
BÉLGICA	482.939	-0,6
PAÍSES BAJOS	387.835	-6,9
POLONIA	327.219	12,9
SUECIA	303.948	12,7
AUSTRIA	303.318	-4,9
EU28	12.550.771	5,7
EFTA	455.680	-0,4
EU28+EFTA	13.006.451	5,4

#### LOS MERCADOS CON MÁS MATRICULACIONES EN DICIEMBRE

	Unidades	%14/13
ALEMANIA	229.700	6,7
REINO UNIDO	166.198	8,7
FRANCIA	163.354	-6,8
ITALIA	91.518	2,4
ESPAÑA	73.404	21,4
PAÍSES BAJOS	36.424	-6,4
POLONIA	29.165	10,3
EU28	951.329	4,7
EFTA	45.909	9,8
EU28+EFTA	997.238	4,9

colocan Ford (947.951) y Opel (924.275), el único grupo con descenso de ventas, descenso motivado por la significativa caída de Chevrolet (-73,1%), al ser una marca que está en liquidación.

### Se venden más V.O. que en 2013 Golf y VW lideran el mercado del usado

Con 1.684.708 transferencias cerró 2014 el mercado del usado, que experimentó una subida del 4,3% sobre el año anterior, pero redujo el ratio frente al nuevo (2/1) por la clara mejoría de las ventas de nuevos y las dificultades de concesionarios y compraventas para atender la demanda de unidades de en-

tre uno y dos años. Los datos elaborados por el Instituto de Estudios de Automoción (IEA) para Ganvam (vendedores) y Faconauto (concesionarios) también indica que ese crecimiento lo protagonizan las unidades más antiguas, al estar el 51% de los transferidos por encima de los diez años.

Otro estudio, el realizado por el comparador de coches de segunda mano AutoUncle coloca a VW y el Golf como la marca y el modelo más vendidos durante el pasado ejercicio, copando el modelo alemán el 26,9% de las operaciones, por delante del Seat Ibiza (21%) y del Opel Astra (19,2%).

#### GOODYEAR

##### MÁXIMA CALIFICACIÓN

Ocho medidas de la gama EfficientGrip Performance llegan al mercado con la máxima calificación del etiquetado europeo, esas AA, que supone el nivel más alto en eficiencia de combustible y agarre en mojado. No deja de ser un paso más de la primera marca en introducir prototipos de cubiertas AA, que ahora sustituye con esas ocho nuevas neumáticos con la más alta valoración a sus antecesores calificados BA.



**Motor16.com**



Por el lanzamiento el **30 DE ENERO** del **DVD Y BLU-RAY™** de la película **LUCY**



...Te regalan el mejor cine de entretenimiento

**4 packs de DVD + camisetas**



Cómo participar: Durante dos semanas encontrarás un código secreto en cada ejemplar de nuestra revista numerados del 1 al 2. Envía un correo electrónico cuando tengas completados los dos códigos a [motor16@motor16.com](mailto:motor16@motor16.com) y los 4 primeros en llegar ganarán cada uno de ellos uno de los pack que regalamos.

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

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

Table with 5 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table with 5 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table with 5 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

AUDI Un A1 con mucha 'Adrenalina'

En carrocería de tres y cinco puertas y asociado al 1.0 TFSI de 95 caballos y el 1.4 TDI de 90 CV, con cambio manual o S tronic están disponibles los A1 Adrenalin, que cuentan con los paquetes Connect (instalación básica de bluetooth, radio MMI, volante deportivo multifunción y el sistema de información al conductor FIS), S line exterior y óptico en negro, además de elementos adicionales, como el apoyabrazos central delantero, inserciones de aluminio o llantas de

aleación de 17". Los precios parten de los 18.520 € establecidos para el A1 Adrenalin de gasolina y llegan a los 22.039 en el diésel con cambio S tronic, cifras que suben 750 € en el Sportback y bajan 2.500 € al financiar la operación (conlleva 4 años o 60.000 kms de mantenimiento), PIVE incluido.



HERTZ RIDE: ALQUILER DE MOTOS La Feria Internacional de Turismo (Fitur) ha sido el lugar elegido por la mayor compañía mundial de alquiler de vehículos para presentar Hertz Ride, el servicio de motocicletas, que ya frece en Portugal y próximamente llegara a España. En colaboración con BMW Motorrad propone la opción de alquilar motos y realizar tours con ellas. La flota tiene un uso máximo de siete meses con el certificado de calidad que otorga BMW International Tourguide Academy.

Abarth Importador: Fiat Auto España

Table with 5 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table with 5 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table with 5 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table with 5 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table with 5 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table with 5 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table with 5 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table with 5 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)



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.

ECOLOGICAL DRIVE

OPORTUNIDADES 2105

La red de talleres especialista en neumáticos reciclados da hasta el 16 de febrero la posibilidad de disponer de neumáticos nuevos y renovados desde 4,2 €; recuerda

que los Insa Turbo no pagan ecotasa y tienen dos años de garantía contra golpes y pinchazos. También hay ofertas en operaciones mecánicas.



MITSUBISHI

Cinco años de garantía para todos sus vehículos

Con la llegada del nuevo año todos los coches de la marca japonesa han pasado de tres a cinco años de garantía o 100.000 kilómetros en Europa. La extensión también incluye al Outlander PHEV, el híbrido cuyas baterías y componentes eléctricos ya estaban cubiertos durante ese periodo. En cuanto a las promociones de enero, la llegada del nuevo Montero potencia el descuento en la versión anterior, que se beneficia de -7.500 euros en el acabado Motion y de -5.000 € en el Spirit,

cifras que se quedan en 4.000 euros para los Spirit y Kaiteki de 2015. Ese mismo descuento es el programado para todas las versiones del L200 y los Outlander no híbridos.

-7.500 € en el anterior Montero



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 C4 PICASSO 1.6 HDi 90cv Attraction		22.950	4,2 92	
D C4 PICASSO 1.6 HDi 90cv Seduction		23.700	4,2 92	
D C4 PICASSO 1.6 e-HDi 115cv Attraction		24.100	4 115	
D C4 PICASSO 1.6 e-HDi 115cv ETG6 Exclusive S&S		30.350	4 115	
D C4 PICASSO 1.6 e-HDi 115cv ETG6 Intensive		27.600	4 115	
D C4 PICASSO 1.6 e-HDi 115cv ETG6 Seduction		25.950	4 115	
D C4 PICASSO 1.6 e-HDi 115cv Exclusive		29.650	4 115	
D C4 PICASSO 1.6 e-HDi 115cv Intensive		26.900	4 115	
D C4 PICASSO 1.6 e-HDi 115cv Seduction		25.250	4 115	
D C4 PICASSO 1.6 HDi 115cv Attraction		23.800	4,3 115	
D C4 PICASSO 1.6 HDi 115cv Seduction		24.950	4,3 115	
D C4 PICASSO BlueHDi 150cv EAT6 Exclusive		32.790	4,5 150	
D C4 PICASSO BlueHDi 150cv EAT6 Intensive		30.040	4,5 150	
D C4 PICASSO BlueHDi 150cv Exclusive		31.190	4,5 150	
D C4 PICASSO BlueHDi 150cv Intensive		28.440	3,9 150	
G C4 PICASSO 1.6 VTI 120cv Attraction		20.750	6,3 120	
G C4 PICASSO 1.6 VTI 120cv Seduction		21.900	6,3 120	
G C4 PICASSO 1.6 THP 155cv Exclusive		27.600	6,1 156	
G C4 PICASSO 1.6 THP 155cv Intensive		24.850	6 156	
G C4 PICASSO THP 165cv S&S Auto. Exclusive		29.240	5,6 165	
G C4 PICASSO THP 165cv S&S Auto. Intensive		26.490	5,6 165	
D GRAND C4 PICASSO e-HDi 115 Airream Attraction		25.500	4 115	
D GRAND C4 PICASSO e-HDi 115 Airream ETG6 Exclusive		31.850	4 115	
D GRAND C4 PICASSO e-HDi 115 Airream ETG6 Intensive		29.100	4 115	
D GRAND C4 PICASSO e-HDi 115 Airream ETG6 Seduction		27.450	4 115	
D GRAND C4 PICASSO e-HDi 115 Airream Exclusive		31.150	4 115	
D GRAND C4 PICASSO e-HDi 115 Airream Intensive		28.400	4 115	
D GRAND C4 PICASSO e-HDi 115 Airream Seduction		26.650	4 115	
D GRAND C4 PICASSO HDi 115 Airream Attraction		25.300	4,3 115	
D GRAND C4 PICASSO HDi 115 Airream Seduction		26.450	4,3 115	
D GRAND C4 PICASSO BlueHDi 150 Airream Exclusive		32.690	3,9 150	
D GRAND C4 PICASSO BlueHDi 150 Airream Intensive		34.290	4,5 150	
D GRAND C4 PICASSO BlueHDi 150 Airream Seduction		29.940	3,9 150	
D GRAND C4 PICASSO BlueHDi 150 Airream Intensive Auto.		31.540	4,5 150	
G GRAND C4 PICASSO 1.6 VTI 120 Attraction		22.250	6,3 120	
G GRAND C4 PICASSO 1.6 VTI 120 Seduction		23.400	6,3 120	
G GRAND C4 PICASSO THP 155 Exclusive		29.100	6 156	
G GRAND C4 PICASSO THP 155 Intensive		26.350	6 156	
G GRAND C4 PICASSO THP 165cv S&S Auto. Exclusive		30.740	5,6 165	
G GRAND C4 PICASSO THP 165cv S&S Auto. Intensive		27.990	5,6 165	
D C4 ARCROSS 1.6 HDi 115cv 4x4 Exclusive		31.550	4,9 114	
D C4 ARCROSS 1.6 HDi 115cv Exclusive		29.500	4,6 114	
D C4 ARCROSS 1.6 HDi 115cv Seduction		27.450	4,6 114	
D C4 ARCROSS HDi 150 Start&Stop 4WD Exclusive Plus		36.445	5,6 150	
G C4 ARCROSS 1.6i Start&Stop 2WD BLACK ATTRACTION		23.320	5,8 117	
G C4 ARCROSS 1.6i Start&Stop 2WD SEDUCTION		25.170	5,8 117	



D DS3 HDi 100cv Desire		18.000	3,8 68
D DS3 HDi 100cv Desire		18.000	3,8 68
D DS3 HDi 90cv ETG6 Style		23.250	3,8 92
D DS3 HDi 90cv Sport		23.345	3,6 92
D DS3 HDi 90cv Style		21.940	3,6 92
D DS3 HDi 90cv Style		22.825	3,6 92
D DS3 HDi 90cv Desire		22.500	3,6 92
D DS3 HDi 90cv ETG6 Style		20.545	3,6 92
D DS3 HDi 90cv Style		19.925	3,6 92
D DS3 HDi 90cv Techno Style		20.600	3,6 120
D DS3 BlueHDi 120 Sport		23.125	3,6 120
D DS3 BlueHDi 120 Sport		25.725	3,6 120
D DS3 BlueHDi 120 Techno Style		22.600	3,6 120
D DS3 BlueHDi 120 Sport		18.330	4,9 82
D DS3 PureTech R2 Design		15.630	4,5 82
D DS3 PureTech R2 Design		18.530	4,9 82
D DS3 PureTech R2 Desire		16.800	4,5 82
D DS3 PureTech R2 Desire		19.700	4,9 82
D DS3 PureTech R2 S&S ETG6 Design		16.600	4,1 82
D DS3 PureTech R2 S&S ETG6 Design		17.770	4,1 82
D DS3 BlueHDi 120v Style		22.425	5,7 120
D DS3 PureTech HDi 110 S&S Style		22.675	4,7 120
D DS3 Vth 120 CAS Style		20.395	6,5 120
D DS3 Vth 120 Style		19.625	5,7 120
D DS3 Vth 120 Techno Style		20.300	5,7 120
D DS3 1.6 THP 155 Sport		25.025	5,9 156
D DS3 THP 155 Sport		22.525	5,8 156
D DS3 THP 155 Techno Style		22.000	5,8 156
D DS3 THP 165 S&S Sport		25.575	5,6 156
D DS4 1.6 HDi 90cv Design		22.540	4,2 114
D DS4 1.6 e-HDi 115cv ETG6 Design		24.790	4,2 114
D DS4 1.6 e-HDi 115cv ETG6 Style		27.150	4,2 114
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 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
D DS4 1.6 VTI 120v Design		21.000	6,2 120
D DS4 1.6 VTI 120v Style		24.060	6,2 120
D DS4 1.6 THP 160cv Aut. Style		28.070	7,7 163
D DS4 1.6 THP 200cv Sport		29.990	6,4 200
D DS5 e-HDi 115cv CMP Design		28.190	4,3 114
D DS5 e-HDi 115cv CMP Style		30.960	4,3 114
D DS5 e-HDi 115cv ETG6 Design		28.590	4,3 114
D DS5 e-HDi 115cv ETG6 Desire		28.990	4,3 114
D DS5 e-HDi 115cv ETG6 Style		31.010	4,3 114
D DS5 BlueHDi 120cv Design		28.590	3,9 120
D DS5 BlueHDi 120cv Desire		28.990	3,9 120
D DS5 BlueHDi 120cv Style		31.100	3,9 120
D DS5 HDi 160cv Aut. Design		31.040	5,9 163
D DS5 HDi 160cv Aut. Design		32.740	5,9 163
D DS5 HDi 160cv Aut. Desire		31.240	5,9 163
D DS5 HDi 160cv Aut. Sport		38.210	6,1 163
D DS5 HDi 160cv Aut. Sport		38.260	6,1 163
D DS5 HDi 160cv Aut. Style		34.110	6,1 163
D DS5 HDi 160cv Aut. Style		34.160	6,1 163
D DS5 HDi 160cv Design		29.800	4,8 163
D DS5 HDi 160cv Design		30.200	4,8 163
D DS5 HDi 160cv Desire		30.600	4,8 163
D DS5 HDi 160cv Sport		36.670	4,9 163
D DS5 HDi 160cv Sport		36.720	4,9 163
D DS5 HDi 160cv Style		32.570	4,9 163
D DS5 HDi 160cv Style		32.620	4,9 163
D DS5 BlueHDi 180cv EAT6 Design		32.290	4,4 181
D DS5 BlueHDi 180cv EAT6 Desire		32.690	4,4 181
D DS5 BlueHDi 180cv EAT6 Sport		38.810	4,5 181
D DS5 BlueHDi 180cv EAT6 Style		34.710	4,5 181
D DS5 Hybrid4 Airream Design		36.940	3,8 200
D DS5 Hybrid4 Airream Design		37.340	3,8 200
D DS5 Hybrid4 Airream Desire		37.740	3,8 200
D DS5 Hybrid4 Airream Sport		43.810	4,1 200
D DS5 Hybrid4 Airream Sport		43.860	4,1 200
D DS5 Hybrid4 Airream Style		39.710	4,1 200
D DS5 Hybrid4 Airream Style		39.760	4,1 200
D DS5 THP 155cv Aut. Design		29.360	7,1 156
D DS5 THP 155cv Aut. Design		29.760	7,1 156
D DS5 THP 155cv Aut. Desire		30.160	7,1 156
D DS5 THP 155cv Aut. Style		32.130	7,1 156
D DS5 THP 155cv Aut. Style		32.180	7,1 156
D DS5 THP 200cv Sport		37.080	6,7 200
D DS5 THP 200cv Sport		37.130	6,7 200
D DS5 THP 200cv Style		32.980	6,7 200
D DS5 THP 200cv Style		33.030	6,7 200

**Ferrari**  
 Importador: Ferrari Motos España, S.A. P.O. Castellón, 50 (P. 2046) Madrid. Teléfono: 94 113 460. Garantía: 3 años o 100.000 km. Precios de coches nuevos.  
 www.ferrariworld.com

G 458 Italia 230.562 13,3 570  
 G 458 Spider 256.118 13,3 570

**Fiat**  
 Importador: Fiat Auto España, S.A. Carretera de Barcelona, kilómetro 27.010, 28014 Alcala de Henares (Madrid). Teléfono: 91651 700. Red de postventa: 91651 700. Garantía: 3 años o sin límite de kilómetros. www.fiat.es

D 500 1.3 16v Multijet 95 S&S Cult		19.150	3,7 95
D 500 1.3 16v Multijet 95 S&S Cult		21.950	3,7 95
D 500 1.3 16v Multijet 95 S&S Lounge		17.350	3,7 95
D 500 1.3 16v Multijet 95 S&S Lounge		20.150	3,7 95
D 500 1.3 16v Multijet 95 Start&Stop		21.950	3,7 95
D 500 1.3 16v Multijet 95v Start&Stop		19.150	3,7 95
D 500 1.3 16v Multijet 95v Start&Stop		20.150	3,7 95
D 500 1.3 16v Multijet 95v Start&Stop		17.350	3,7 95
L 500 1.2 8v 69 CV Lounge GLP		15.950	6,6 69
G 500 1.2 8v 69 CV Color Therapy		18.250	5,1 69
G 500 1.2 8v 69 CV Color Therapy		16.050	5,1 69
G 500 1.2 8v 69 CV Cult		16.100	5,1 69
D 500 1.2 8v 69 CV Cult		17.800	5,1 69
G 500 1.2 8v 69 CV Lounge		14.300	5,1 69
G 500 1.2 8v 69 CV Lounge		17.100	5,1 69
G 500 1.2 8v 69 CV Pop		12.250	5,1 69
G 500 1.2 8v 69 CV Pop		15.050	5,1 69
G 500 1.2 8v 69cv		16.100	5,1 69
G 500 1.2 8v 69cv		18.900	5,1 69
G 500 1.2 8v 69cv		14.300	5,1 69
G 500 1.2 8v 69cv		17.100	5,1 69
G 500 0.9 Turbo TwinAir 105cv Cult		18.100	4,2 105
G 500 0.9 Turbo TwinAir 105cv Lounge		16.300	4,2 105
G 500 0.9 Turbo TwinAir 105cv Lounge		19.100	4,2 105
G 500 0.9 Turbo TwinAir 105cv Cult		20.900	4,2 105
G 500 0.9 Turbo TwinAir 105cv		18.100	4,2 105
G 500 0.9 Turbo TwinAir 105cv		20.900	4,2 105
G 500 0.9 Turbo TwinAir 105cv		19.100	4,2 105
D PANDA 1.3 Lounge 75v Dizee E+H		14.550	3,9 75
L PANDA 1.3 Lounge 80cv TwinAir Gasolina/Metano		16.100	80
L PANDA 1.2 Lounge 69cv Gasolina/GLP EUI6		13.950	6,6 69
G PANDA 1.2 Lounge 69cv EUI6		12.200	5,2 69
G PANDA 1.2 Pop 69cv EUI6		10.450	5,2 69
G PANDA 1.2 Young 69cv EUI6		11.650	5,2 69
G PANDA 1.3 Lounge 85cv TwinAir EUI6		13.750	4,2 85
D PANDA 1.3 Lounge 44v E+5		17.850	4,7 75
D PANDA 1.3 Trekking 75v Dizee E+5		15.750	4,2 75
G PANDA 0.9 85cv TwinAir EUI6		17.050	4,9 85
G PANDA 0.9 Trekking 85cv TwinAir EUI6		14.950	4,6 85
D PANDA Cross 1.3 80cv Dizee E+5 4x4		19.850	4,7 80
G PANDA Cross 0.9 90cv TwinAir E6 4x4		19.050	4,9 90
D PUNTO 1.3 Easy 75 CV Multijet E+5		16.550	4,2 75
D PUNTO 1.3 Young 75 CV Multijet E+5		16.750	4,2 75
D PUNTO 1.3 Young 75 CV Multijet E+5		15.950	4,2 75
D PUNTO 1.4 Easy 70CV Nat. Power Gasolina/Metano		17.200	70
L PUNTO 1.4 8v Easy 77CV Gasolina/GLP		16.850	7 77
G PUNTO 1.2 8v Easy 67 CV Gasolina		13.750	5,2 69
G PUNTO 1.2 8v Easy 67 CV Gasolina		14.350	5,2 69
G PUNTO 1.2 8v Pop 67 CV Gasolina		12.950	5,2 69
G PUNTO 1.2 8v Pop 67 CV Gasolina		13.550	5,2 69
G PUNTO 1.2 8v Pop 67 CV Gasolina		13.150	5,2 69
G PUNTO 1.2 8v Young 67 CV Gasolina		13.750	5,2 69
G PUNTO 1.4 8v Easy 77 CV Gasolina S&S EUI6		14.950	5,7 77
G PUNTO 1.4 8v Easy 77 CV Gasolina S&S EUI6		14.500	5,7 77
D BRAVO 1.6 16v Easy 105 CV Diesel Multijet E+5		18.690	4,3 105
D BRAVO 1.6 16v Pop 105 CV Diesel Multijet E+5		17.990	4,3 105
D BRAVO 1.6 16v Easy 120 CV Diesel Multijet E+5		19.390	4,5 120
L BRAVO 1.6 16v Easy 90 CV Gasolina/GLP Multijet E+5		17.890	8,3 90
G BRAVO 1.4 16v Easy 90 CV Gasolina Fire		15.990	6,3 90
G BRAVO 1.4 16v Easy 90 CV Gasolina Fire		15.290	6,3 90
G SEDI 1.6 16v Dynamic 120cv Gasolina 4x2		20.900	6,2 120
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV S&S Auto Lounge		16.600	4 85
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV S&S Auto Lounge		20.950	4 85
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV S&S Lounge		19.900	4,2 85
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV Start&Stop		18.400	4,2 85
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV Start&Stop Auto		19.400	4 85
D 500L Pop Star 1.3 16v Multijet II 85CV S&S		18.450	4,2 85
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Lounge		21.400	4,5 105
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Lounge			

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). Includes sub-sections for Hyundai, Honda, and Infiniti.

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). Includes sub-sections for Kia, Lancia, Land Rover, and Jeep.



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). Includes sub-sections for Mini, Mitsubishi, and Nissan.

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). Includes sub-sections for Opel and Peugeot.

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

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

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 ALHAMBRA 2.0 TDI CR 90cv Start&Stop i-Tech DSG		42.526	5,7 140	
D ALHAMBRA 2.0 TDI CR 90cv Start&Stop Style DSG		40.770	5,7 140	
D ALHAMBRA 2.0 TDI CR 90cv Start&Stop i-Tech		44.476	5,9 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI CR 90cv Start&Stop i-Tech DSG		42.376	5,8 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI CR 90cv Start&Stop i-Tech KNOA		44.476	5,9 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI CR 90cv Start&Stop i-Tech KNOA		40.620	5,8 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI CR 90cv Start&Stop Style DSG		42.720	5,9 177	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop i-Tech KNOA		38.796	7,2 150	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop i-Tech KNOA		38.796	7,2 150	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop Reference		32.520	7,2 150	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop Style		36.970	7,2 150	
G ALHAMBRA 2.0 TSI 200 CV DSG i-Tech		43.566	8,4 200	
G ALHAMBRA 2.0 TSI 200 CV DSG i-Tech KNOA		43.566	8,4 200	
G ALHAMBRA 2.0 TSI 200 CV DSG Style		41.720	8,4 200	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Ambition Spaceback		19.640	4,4 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Elegance DSG Spaceback		22.160	4,5 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Elegance Spaceback		21.710	4,4 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 105 Active Green TEC Spaceback		19.570	3,9 105	
D RAPID 1.6 TDI CR 105 Ambition Green TEC Spaceback		20.650	3,9 105	
D RAPID 1.6 TDI CR 105 Elegance Green TEC Spaceback		22.070	3,9 105	
D RAPID 1.6 TDI CR 105cv Active Spaceback		19.260	4,4 105	
D RAPID 1.6 TDI CR 105cv Ambition Spaceback		20.340	4,4 105	
D RAPID 1.6 TDI CR 105cv Elegance Spaceback		21.810	4,4 105	
G RAPID 1.2 TSI 85cv Active Spaceback		17.220	5,1 86	
G RAPID 1.2 TSI 85cv Ambition Spaceback		18.300	5,1 86	
G RAPID 1.2 TSI 85cv Elegance Spaceback		19.770	5,1 86	
G RAPID 1.2 TSI 85cv Ambition Green Tec Spaceback		19.000	5 105	
G RAPID 1.2 TSI 105 Elegance Green Tec Spaceback		20.470	5 105	
G RAPID 1.2 TSI 105cv Active Green Tec Spaceback		17.920	5 105	
G RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Active Spaceback		20.370	5,8 122	
G RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Ambition Spaceback		21.450	5,8 122	
G RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Elegance Spaceback		22.920	5,8 122	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active		19.220	4,4 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active DSG		20.670	4,5 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active Green Tec		19.320	3,9 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Ambition		20.230	4,4 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Ambition DSG		21.880	4,5 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Ambition Green Tec		20.530	3,9 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Elegance		21.800	4,4 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Elegance DSG		23.450	4,5 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Elegance Green Tec		22.050	3,9 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Greenline		19.610	3,8 90	
D RAPID 1.6 TDI CR 105cv Active		19.720	4,4 105	
D RAPID 1.6 TDI CR 105cv Active Green Tec		20.030	3,9 105	
D RAPID 1.6 TDI CR 105cv Ambition		20.390	4,4 105	
D RAPID 1.6 TDI CR 105cv Ambition Green TEC		21.240	3,9 105	
D RAPID 1.6 TDI CR 105cv Elegance		22.500	4,4 105	
D RAPID 1.6 TDI CR 105cv Elegance Green TEC		22.760	3,9 105	
G RAPID 1.2 TSI 85cv Active		17.630	5,1 86	
G RAPID 1.2 TSI 85cv Ambition		18.890	5,1 86	
G RAPID 1.2 TSI 85cv Elegance		20.460	5,1 86	
G RAPID 1.2 TSI 105cv Active		18.380	5 105	
G RAPID 1.2 TSI 105cv Green Tec Ambition		19.590	5 105	
G RAPID 1.2 TSI 105cv Green Tec Elegance		21.160	5 105	
G RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Active		20.830	5,8 122	
G RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Ambition		22.040	5,8 122	
G RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Elegance		23.600	5,8 122	
D OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Active		22.000	3,8 105	
D OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Active PRO (empresas)		22.300	3,8 105	
D OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Active PRO (empresas)		23.100	3,8 105	
D OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Ambition		23.550	3,8 105	
D OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv DSG CR Ambition		25.170	3,9 105	
D OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv DSG Elegance		26.120	3,9 105	
D OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Elegance		24.500	3,8 105	
D OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 105cv Active		22.800	3,8 105	
D OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 105cv Ambition		24.350	3,8 105	
D OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 105cv DSG		26.920	4 105	
D OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 105cv Elegance		25.300	3,8 105	
D OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 105cv Elegance 4x4		27.100	4,5 105	
D OCTAVIA Combi 1.6 TDI DSG CR 105cv Ambition		25.970	4 105	
D OCTAVIA 1.6 TDI CR 110cv Ambition Greenline		24.170	3,2 110	
D OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 110 Ambition Greenline		24.970	3,2 110	
D OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv Ambition		25.450	4,1 150	
D OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv DSG Ambition		27.070	4,5 150	
D OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv DSG Elegance		28.020	4,5 150	
D OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv DSG L&K		32.670	4,5 150	
D OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv Elegance		26.400	4,1 150	
D OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv L&K		31.050	4,1 150	
D OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv Ambition		26.250	4,2 150	
D OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv DSG		27.870	4,5 150	
D OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv DSG Elegance 4x4		28.820	4,5 150	
D OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv L&K		31.700	4,2 150	
L OCTAVIA 1.4 TSI 110cv GNC Active		22.940	110	
L OCTAVIA 1.4 TSI 110cv GNC Ambition		24.490	110	
L OCTAVIA 1.4 TSI 110cv GNC Elegance		25.440	110	
L OCTAVIA Combi 1.4 TSI 110cv GNC Active		23.740	110	
L OCTAVIA Combi 1.4 TSI 110cv GNC Ambition		25.290	110	
L OCTAVIA Combi 1.4 TSI 110cv GNC Elegance		26.240	110	
G OCTAVIA 1.2 TSI 105cv Active		19.870	4,9 105	
G OCTAVIA 1.2 TSI 105cv Ambition		21.420	4,9 105	
G OCTAVIA 1.2 TSI 105cv Ambition DSG		23.120	5 105	
G OCTAVIA Combi 1.2 TSI 105cv Active		20.670	5 105	
G OCTAVIA Combi 1.2 TSI 105cv Ambition		22.220	5 105	
G OCTAVIA Combi 1.2 TSI 105cv DSG Ambition		23.920	5 105	
G OCTAVIA 1.4 TSI 140cv Ambition		22.870	5,2 140	
G OCTAVIA 1.4 TSI 140cv DSG Ambition		24.570	5 140	
G OCTAVIA 1.4 TSI 140cv DSG Elegance		25.520	5 140	
G OCTAVIA 1.4 TSI 140cv Elegance		23.820	5,2 140	
G OCTAVIA Combi 1.4 TSI 140cv Ambition		23.670	5,2 140	
G OCTAVIA Combi 1.4 TSI 140cv DSG Ambition		25.370	5 140	
G OCTAVIA Combi 1.4 TSI 140cv DSG Elegance		26.320	5 140	
G OCTAVIA Combi 1.4 TSI 140cv Elegance		24.620	5,2 140	
G OCTAVIA 1.8 TSI 180cv DSG Elegance		28.140	5,7 180	
G OCTAVIA 1.8 TSI 180cv DSG L&K		32.370	5,7 180	
G OCTAVIA 1.8 TDI 180cv Elegance		26.440	6,1 180	
G OCTAVIA 1.8 TDI 180cv L&K		31.090	6,1 180	
D YETI 2.0 TDI 110cv Outdoor Elegance		26.440	5,1 110	
D YETI 2.0 TDI Active		24.030	5,1 110	
D YETI 2.0 TDI Outdoor Active		24.240	5,1 110	
D YETI 2.0 TDI 140cv 4x2 Active		25.450	5,1 140	
D YETI 2.0 TDI 140cv 4x2 Ambition		26.450	5,1 140	
D YETI 2.0 TDI 140cv 4x2 Elegance		27.650	5,1 140	
D YETI 2.0 TDI 140cv 4x2 Outdoor Active		25.660	5,1 140	
D YETI 2.0 TDI 140cv 4x2 Outdoor Ambition		26.660	5,1 140	
D YETI 2.0 TDI 140cv 4x2 Outdoor Elegance		27.860	5,1 140	
G YETI 1.2 TSI Active		20.700	6,1 105	
G YETI 1.2 TSI Ambition		21.690	6,1 105	
G YETI 1.2 TSI DSG Active		22.710	6,1 105	
G YETI 1.2 TSI DSG Ambition		23.700	6,1 105	
G YETI 1.2 TSI DSG Elegance		24.900	6,1 105	
G YETI 1.2 TSI Outdoor Active		22.910	6,1 105	
G YETI 1.2 TSI Outdoor Elegance		25.110	6,1 105	
G YETI 1.2 TSI Outdoor Edition		20.840	6,1 105	
G YETI 1.2 TSI Outdoor Elegance		23.100	6,1 105	
G YETI 1.4 TSI Active		21.680	6,4 122	
G YETI 1.4 TSI Ambition		22.670	6,4 122	
G YETI 1.4 TSI DSG Ambition		24.670	6,6 122	
G YETI 1.4 TSI DSG Elegance		25.870	6,6 122	
G YETI 1.4 TSI DSG Outdoor Ambition		24.880	6,6 122	
G YETI 1.4 TSI DSG Outdoor Elegance		26.080	6,6 122	
G YETI 1.4 TSI Elegance		23.860	6,4 122	
G YETI 1.4 TSI Outdoor Active		21.880	6,4 122	
G YETI 1.4 TSI Outdoor Ambition		22.880	6,4 122	
G YETI 1.4 TSI Outdoor Elegance		24.070	6,4 122	
D YETI 2.0 TDI 110cv 4x4 Ambition		28.210	5,9 110	
D YETI 2.0 TDI 110cv 4x4 Elegance		29.410	5,9 110	
D YETI 2.0 TDI 110cv 4x4 Outdoor Ambition		28.640	5,9 110	
D YETI 2.0 TDI 110cv 4x4 Outdoor Elegance		29.840	5,9 110	
D YETI 2.0 TDI Outdoor Active 4x4		27.440	5,9 110	
D YETI 2.0 TDI Outdoor Edition 4x4		29.990	5,6 140	
D YETI 2.0 TDI Outdoor Elegance 4x4		30.980	5,6 140	
D YETI 2.0 TDI 140cv 4x4 Outdoor Ambition		31.780	6,3 140	
D YETI 2.0 TDI 140cv 4x4 Outdoor Elegance		32.980	6,3 140	
D YETI 2.0 TDI 140cv 4x4 Outdoor Edition		31.990	6,3 140	
D YETI 2.0 TDI 140cv 4x4 Outdoor Edition		33.990	6,3 140	
D YV 2.0D Executive		29.250	5,6 147	
D YV 2.0D Executive Plus		31.250	5,6 147	
D YV 2.0D Sport		27.675	5,6 147	
L YV 1.6i Bi-Fuel Executive		23.020	8,7 114	
L YV 1.6i Bi-Fuel Executive Auto		26.520	8,7 114	
L YV 2.0i Bi-Fuel Executive Auto		29.820	8,8 150	
L YV 2.0i Bi-Fuel Executive Plus Auto		31.820	8,8 150	
G YV 1.6i Executive		23.900	6,5 114	
G YV 2.0i Executive Auto		27.200	6,6 150	
G YV 2.0i Executive Plus Auto		29.200	6,6 150	
G WRX STI 2.5i Rally Edition AWD		46.900	10,4 300	
D FORESTER 2.0 TD Executive Plus		36.000	5,7 147	
D FORESTER 2.0 TD Executive Plus		37.500	5,9 147	
D FORESTER 2.0 TD Sport		30.900	5,7 147	
D FORESTER 2.0 TD Sport Plus		33.800	5,7 147	
D FORESTER 2.0 CVT Executive		33.000	6,5 150	
D FORESTER 2.0 CVT Sport		27.900	6,5 150	
D FORESTER 2.0 CVT Sport Plus		30.400	6,5 150	
D FORESTER 2.0 CVT Executive Plus		42.000	8,5 240	
D LEGACY 2.0 Diesel Executive S SDN		33.300	5,8 150	
D LEGACY 2.0 Diesel Executive S SDW		34.900	5,9 150	
D OUTBACK 2.0 Diesel Executive		35.400	5,9 150	
D OUTBACK 2.0 Diesel Executive CVT Lineartonic		37.400	6,3 150	
D OUTBACK 2.0 Diesel Executive Plus		38.900	5,9 150	
D OUTBACK 2.0 Diesel Executive Plus CVT Lineartonic		39.000	6,3 150	
D OUTBACK 2.0 Diesel Sport		33.700	5,9 150	
L OUTBACK 2.5i Bi-Fuel Executive CVT Lineartonic		40.120	11,3 173	
L OUTBACK 2.5i Bi-Fuel Executive Plus CVT Lineartonic		42.120	11,3 173	
G OUTBACK 2.5i Executive CVT Lineartonic		37.500	7,6 173	
G OUTBACK 2.5i Executive Plus CVT Lineartonic		39.500	7,6 173	
G ALTO 1.0 GL		9.637	4,4 68	
G ALTO 1.0 GL Lux		9.747	4,4 68	
G JIMNY 1.3 JLB		16.010	7,1 85	
G JIMNY 1.3 JLB MODE 3		17.430	7,1 85	
G JIMNY 1.3 X		13.720	7,1 85	
G JIMNY 1.3 X RANGER		14.020	7,1 85	
G SPLASH 1.0 GLS		11.797	4,7 68	
G SPLASH 1.2 GLS Auto		14.453	5,7 94	
D SWIFT 1.3 DDIS GL 5p		16.137	3,9 75	
D SWIFT 1.3 DDIS GL 5p		16.487	3,9 75	
G SWIFT 1.2 G 3p		11.987	5 94	
G SWIFT 1.2 G 3p		12.287	5 94	
G SWIFT 1.2 G 3p		13.337	5 94	
G SWIFT 1.2 G 3p		13.652	5 94	
G SWIFT 1.2 G 3p Limited		14.843	5,5 94	
G SWIFT 1.2 G 3p AUTO		15.733	5,5 94	
G SWIFT 1.2 G 5p		13.737	5 94	
G SWIFT 1.2 G 5p		14.052	5 94	
G SWIFT 1.2 G 5p 4x4		16.863	5,5 94	
G SWIFT 1.2 G 5p AUTO		15.243	5,6 94	
G SWIFT 1.2 G 5p LX		15.583	5,6 94	
G SWIFT 1.2 G 5p AUTO		15.487	5 94	
G SWIFT 1.2 GLX 5p		15.832	5 94	
G AYGO 70 City		11.000	4,5 68	
G AYGO 70 City		11.200	4,5 68	
G AYGO 70 Live		9.350	4,3 68	
G AYGO 70 Live		9.550	4,3 68	
D YARIS 90D Active		17.200	3,8 90	
D YARIS 90D Active		17.700	3,8 90	
D YARIS 90D Advance		20.000	4,1 90	
D YARIS 90D City		16.550	3,8 90	
D YARIS 90D City		17.050	3,8 90	
G YARIS Hybrid Active		18.700	3,3 100	
G YARIS Hybrid Advance		21.000	3,6 100	
G YARIS Hybrid City		18.050	3,3 100	
G YARIS 70 Active		14.000	4,3 69	
G YARIS 70 Active		14.250	4,3 69	
G YARIS 70 Live		13.750	4,3 69	
G YARIS 70 Live		14.650	4,3 69	
G YARIS 100 Active		14.150	4,3 69	
G YARIS 100 Active		15.900	4,9 99	
G YARIS 100 Active		16.400	4,9 99	
G YARIS 100 Advance		18.700	5,1 99	
G YARIS 100 City		15.250	4,9 99	
G YARIS 100 City		15.750	4,9 99	
G SWIFT 1.2 GLX 5p		15.832	5 94	
G SWIFT 1.2 GLX 5p		15.832	5 94	
G SWIFT 1.2 GLX 5p		15.832	5 94	
G SWIFT 1.2 GLX 5p		15.832	5 94	







## CONTAMINACIÓN Y NORMATIVA EURO 6

Luis Antonio Pérez

Estoy viendo últimamente que en algunas ciudades se están planteando limitar o prohibir los vehículos con motores diésel porque son más contaminantes que los de gasolina. Luego, en sus pruebas, compruebo que los índices de CO<sub>2</sub> son más bajos. Tengo entendido que ya está en vigor la norma Euro 6, ¿esto obligará a realizar modificaciones en los vehículos más viejos? Gracias

### RESPUESTA

Efectivamente, los valores de CO<sub>2</sub> en un motor diésel suelen ser más bajos que en un propulsor de gasolina de potencia similar. El problema son los óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>). Desde el pasado 1 de septiembre los vehículos diésel nuevos (los que se homologan desde esa fecha) no pueden emitir más de 80 mg por kilómetro de NO<sub>x</sub> (antes 180 mg) y eso está obligando a reaccionar a los fabricantes.

En algunos casos, como los vehículos diésel de hasta 1.700 kilos, les valdría con incorporar un convertidor catalítico de NO<sub>x</sub>. Una solución más sofisticada es el tratamiento mediante la tecnología AdBlue.

Se trata de una solución acuosa de urea que se inyecta en un catalizador específico, y al li-



## CONTROLES DE CALIDAD

José Páramo

Se habla de los controles de calidad, pero me podrían decir algunas de las pruebas a las que someten a los vehículos específicamente. ¿Es cierto que recorren miles de kilómetros en situaciones extremas de frío y de calor, o lo hacen en simuladores?

### RESPUESTA

Buena parte de los controles de calidad se realizan en las propias instalaciones de cada marca, pero como los vehículos no se desarrollan para quedarse en naves, no queda más remedio que salir y valorar el producto en condiciones climáticas adversas y en carreteras variadas.

Cada fabricante somete a sus vehículos a pruebas intensas. Para que te hagas una idea, en Audi cada modelo de prueba recorre una distancia media de 80.000 kilómetros y entre todos los automóviles sometidos a 'test' cubren

distancias de hasta 2,5 millones de kilómetros, pasando de un calor asfixiante a un frío extremo. En apenas 19 semanas se someten al 'castigo' que recibirían en 12 años.

En el túnel del viento se les somete a rachas de hasta 300 km/h, acompañados de fuertes lluvias y variaciones de temperaturas que oscilan entre 90° y -35° centígrados.

También la calidad de los interiores se somete a test como máquinas que estiran automáticamente muestras de materiales para detectar el desgaste.

berar amoniaco convierte el NO<sub>x</sub> en nitrógeno inofensivo y vapor de agua.

En cuanto a tu preocupación por si debes transformar tu vehículo y pasar por el taller, con el consiguiente gasto, para cumplir con la legislación actual, comentarte que la nueva norma-

tiva no afecta a los vehículos matriculados con anterioridad a esa fecha del 1 de septiembre de 2014, por lo tanto la entrada de la Euro 6 no te 'salpica'. Además, los impuestos aplicables a los modelos Euro 5 o anteriores no cambiarán, salvo en los parquímetros de alguna ciudad...

## CONSULTAS RÁPIDAS

### RADIO DE GIRO Y LA UBICACIÓN DEL MOTOR

Jesús Fuentes

Por supuesto que tiene que ver, y mucho, aunque no sólo influye la posición del motor. Es cierto que modelos como el nuevo Renault Twingo, al que haces referencia, giran en una baldosa debido a que las ruedas no encuentran 'oposición' en la cuna delantera, pues el propulsor se monta detrás. Pero también influye la tracción. Por ejemplo, la Mercedes Vito gira en 11,8 metros

con propulsión trasera y en 12,9 si es delantera.

### RAYTON FISSORE

Antonio de Miguel

El vehículo por el que preguntas y aportas fotografía es un Rayton Fissore. Este modelo se lanzó en julio de 1984 y se trataba de un todoterreno de 4,57 metros de largo que ofrecía un interior con siete plazas. Contaba con propulsión trasera o total conectable, además de una caja reductora y una altura libre al suelo de 20



centímetros. Bajo el capó montaba dos propulsores de gasolina, un dos litros de 138 caballos y un 2.5 V6 de 160, así como una variante turbodiésel de 2.4 litros que rendía 90, 105 o 110 caballos, dependiendo del país donde se comercializase.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### CUANDO UN HIJO DEL ASEGURADO ACABA DE OBTENER EL PERMISO DE CONDUCIR ¿ESTARÍA CUBIERTO POR LA PÓLIZA?

Las compañías suelen excluir los siniestros ocurridos cuando el conductor es menor de 25 años o cuando éste tenga menos de dos años de antigüedad de permiso de conducir. En estos casos, es conveniente incluir en la póliza a estos posibles conductores, ya que en caso de accidente, éste queda excluido; si hay daños a terceros la compañía indemnizará a los mismos, pero tiene la facultad de repetir contra el conductor y el tomador de la póliza.

### VOY A COMPRAR UNA MOTOCICLETA Y NO ENCUENTRO EL SEGURO EN NINGUNA ENTIDAD.

Entre las funciones atribuidas legalmente al Consorcio de Compensación de Seguros por su Estatuto Legal se encuentra la de poder contratar directamente con el mismo la cobertura de responsabilidad civil de suscripción obligatoria de vehículos a motor particulares en aquellos casos en los que la solicitud de aseguramiento no haya sido aceptada o haya sido rechazada por dos entidades aseguradoras. Se requiere para ello probar ante el consorcio, documentalmente, que el riesgo ha sido rechazado o no aceptado, por lo que será preciso solicitar a las dos entidades aseguradoras por escrito su negativa

## BUENA PREGUNTA

### SE TIENE EN CUENTA LA ANTIGÜEDAD DEL VEHÍCULO SEGUN VALORACIÓN DE GANVAM

¿Qué es el valor venal de un coche y cómo lo calculan? No estoy conforme con lo que quiere darme la aseguradora.

### RESPUESTA

Respecto al siniestro total o pérdida total del vehículo, éste se produce cuando la reparación de los daños supera el valor venal del vehículo. Este valor venal se calcula por la antigüedad, no tiene en cuenta el estado del coche, existiendo unas tablas que publica GANVAM. En las pólizas suele constar una cláusula en la que, si el vehículo se declara siniestro total, la compañía abona el valor venal (si esto ocurre durante el primer año del coche, suelen abonar el valor de compra total). Por tanto, no habría exigir a la compañía más indemnización que ese valor venal, al existir una relación contractual y figurar así pactado en la póliza.

Se podría solicitar que esa indemnización se aumentase por valor de afección, que no es más que ese valor venal incrementado entre un 30% o 40%, a lo que suelen acceder en ocasiones las aseguradoras. Cuestión aparte es que el siniestro sea culpa de contrario, en cuyo caso se podrá reclamar al mismo la totalidad de la reparación, al ser éste el daño causado. En este

punto, la jurisprudencia establece un límite, y es que la reparación no sea antieconómica, que no suponga un enriquecimiento injusto para el perjudicado. Existe una regla no escrita en que se podría reclamar el valor de reparación, siempre que ésta no supere el doble del valor venal. Si la reparación no fuese interesante, se podría reclamar al contrario el valor de mercado del vehículo siniestrado, es decir, el precio que tenga en la calle un vehículo de la misma marca y modelo, con antigüedad y kilometraje similar. La reclamación a la aseguradora contraria debería efectuarla la propia compañía, por aplicación de la cobertura de reclamación y defensa.



### LA NEGATIVA IMPLICA PENA DE PRISIÓN Y RETIRADA DEL PERMISO DE CONDUCIR

¿Puedo negarme a hacer un control de alcoholemia y pedir un análisis de sangre?

Todo conductor está obligado a someterse a las pruebas de detección alcohólica, siempre que sea requerido por un agente de la autoridad, según dispone la Ley de Seguridad Ciudadana. Si el conductor se negara, estaría incurriendo en un delito de negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia del artículo 383 CP, que castiga

tales hechos con las penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a un año y hasta cuatro años.

Si se diera el caso de que existiera algún impedimento físico para realizar dicha prueba, o si no estuviera conforme con el resultado obtenido, es posible solicitar una prueba de análisis de sangre para demostrar si realmente existió o no ingesta alcohólica en cantidad superior a 1,2 gramos por litro de sangre.

▶ 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 LECTORES  
15%  
MOTOR 16



DOS TT EL PEQUEÑO PANDA 4X4 Y EL NUEVO DISCOVERY



es decir: el km desde parado en 20,7 segundos y 325,2 km/h de velocidad máxima, pues tal era lo que prometía este alto de gama de Lamborghini cuando la firma aún pertenecía a Chrysler, mandando allí todavía el legendario Iacocca.

Otra novedad era la llegada a nuestro mercado en febrero del Land Rover Discovery en una única versión y motorizada con un diésel de 2.495 c.c. capaz de desarrollar 113 CV y tarifada en un precio competitivo, tanto en acabado básico como en versión más lujosa, o sea, 3.250.000 y 3.540.000 pesetas.

Igualmente noticable era la 'savía nueva' que representaba ahora la gama Alfa Romeo 33, con una estética modificada e inspirada en el 164 y unos interiores remodelados. Estos nuevos 33 se ofrecían en versiones 1.3, 1.5, 1.7 ie y 1.7 16V, siempre en cuatro cilindros bóxer y con potencias entre los 88 y los 137 caballos.

En el Salón de Bruselas las novedades habían sido escasas, destacando el nuevo Toyota Starlet, una oferta de tracción delantera en gasolina como 1 y 1.3 litros y en diésel de 1.500 c.c.

El coche probado era el Range Rover Vogue SE (7.914.202 pesetas y 188 CV). Este lujoso, pesado y oneroso Range llevaba su habitual V8, aumentado de cilindrada y de potencia, destacando gracias a sus nuevos frenos con ABS y a su confort, al igual que por su comportamiento; lo que no destacaba era su dirección sensible o sus balanceos de carrocería, así como su enorme consumo (16,3 litros cada 10 km a 120 km/h).

Otro coche probado era también un TT, el Fiat Panda

Nº 327

27 ENERO 1990

La portada



La portada de la semana tenía un gran protagonista, el Lamborghini Diablo, un superdeportivo de 492 caballos. Junto a él, el Nissan Sunny y la información sobre el Rally Dakar y el MonteCarlo, donde Sainz iba a por todas.

Sisey 4x4 (1.198.320 pesetas y 50 CV). Este 4x4 –entonces el único Panda a la venta en España– ofrecía un buen comportamiento fuera de la carretera, unos consumos ajustados (9,9 litros cada 100 km a 120 km/h) y una buena terminación, pero su ruido era excesivo, su cambio poco preciso y el conjunto no resultaba confortable.

En lo deportivo, cuando se iniciaba el Rally de Montecarlo acababa el XII París Dakar, donde la victoria era para la Cagiva de Orioli en motos, para el Perlini de Villa en camiones y para el Peugeot 405 de 310 CV de Vatanen y Berglund.

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

# Llega el Discovery

La marca británica estrenaba en nuestro mercado su Discovery, un modelo que mezclaba a la perfección carácter todoterreno con refinamiento, tal como comprobábamos en nuestra primera toma de contacto. Hoy, 25 años después, el Discovery ya es una leyenda.

Ramón Roca Maseda | Fundación Cultural RACE

Era novedad una versión del Peugeot 309, esta vez llamada 309 Look y derivada del 309 GL, o sea, un 1.3 de 65 CV al que se le había dotado de una terminación especial.

Más novedad era el anuncio de un supercoche, el Lamborghini Diablo, sucesor del Countach, otra vez bautiza-

do en honor de un toro legendario y otra vez diseñado por Gandini, autor del inolvidable Miura. De nuevo un V 12 era la planta motriz, cuyos 5706 c.c. daban 492 CV a 7.000 rpm, lo que le permitía proclamar unas prestaciones superiores a las del Porsche 959 o a las del Ferrari F 40,

# San Valentín 2015

FAUNIA  
EVENTOS



## Para Empezar

Bouquet de Ensalada  
con Nube de Olivas

## Del Mar

Lomo de Dorada sobre Compota de Patata  
y Cebolla Caramelizada con Salsa de Azafrán  
y Medallones de Calabacín

## Para Refrescar

Sorbete de Frambuesa  
con Bastón de Chocolate Blanco

## Seguimos con

Secreto Ibérico al Cabrales  
con Virutas de Patatas y Setas

## Lo más Dulce

Barquita de Chocolate  
con Frutos Rojos

## Bodega

Aguas Minerales, Refrescos y Cervezas  
Blanco Viña Sol (D.O. Catalunya)  
Tinto Ibéricos Crianza (D. O. Ca. Rioja)  
Cava Codorníu 1551

49 €

Por persona  
(IVA Incluido)

Continúa la velada con nosotros, tomando una copa en un lugar muy especial.  
Parking gratuito



14 de Febrero

Información y reservas: 902 535 545  
[eventos@faunia.es](mailto:eventos@faunia.es) / [marce@grpr.com](mailto:marce@grpr.com) / [www.faunia.es](http://www.faunia.es)



TOYOTA

SIEMPRE  
MEJOR

# GO FUN YOURSELF



## Nuevo Toyota Aygo por 100 €/mes con este equipamiento

(Entrada: 3.374 €. 48 cuotas. Última cuota: 4.836 €. TAE: 6,37 %.)



La diversión sigue en [toyota.es/aygo](http://toyota.es/aygo)



Nuevo Toyota Aygo 70 x-cite 5p. PVP recomendado: 11.600 €. Entrada: 3.374 €. TIN: 5,25%. TAE: 6,37%. 48 cuotas de 100 € y última cuota: 4.836 €. Comisión de apertura (2,75%): 226,22 €. Importe total aplazado: 13.236,22 €. Oferta financiera con el producto Pay per Drive de Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España. IVA, transporte, impuesto de matriculación, promoción, aportación del concesionario, 3 años de garantía o 100.000 km (lo que antes suceda) y 3 años de asistencia en carretera incluidos. Otros gastos de matriculación, equipamiento opcional y Plan PIVE no incluidos. Oferta válida hasta fin de mes en Península y Baleares. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Quedan excluidos de esta promoción los vehículos para flotas. Oferta ofrecida por Toyota España S.L.U. (Avda. Bruselas, 22. 28108 - Madrid) y su red de concesionarios. Para más información consulta en tu concesionario habitual o en [www.toyota.es](http://www.toyota.es)

Consumo medio (l/100 km): 4,1. Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km): 95.