

1,30 € Sale los martes

# Motor16.com

+ INTERESANTE  
ASÍ ES EL CENTRO TÉCNICO  
DE NISSAN  
EN BARCELONA



**Pruebas:**  
Mercedes S63 AMG  
Ford Mondeo Hybrid



Nº 1.637  
Del 7 al 13 de abril de 2015

## Suzuki Vitara 1.6 DDiS 4WD 120 CV

**Un SUV diésel con muchos argumentos**

**Prueba**



Lo último

## NUEVA YORK

**Un salón lleno de sorpresas**



Lexus RX

Toyota RAV4 Hybrid



Mercedes GLE

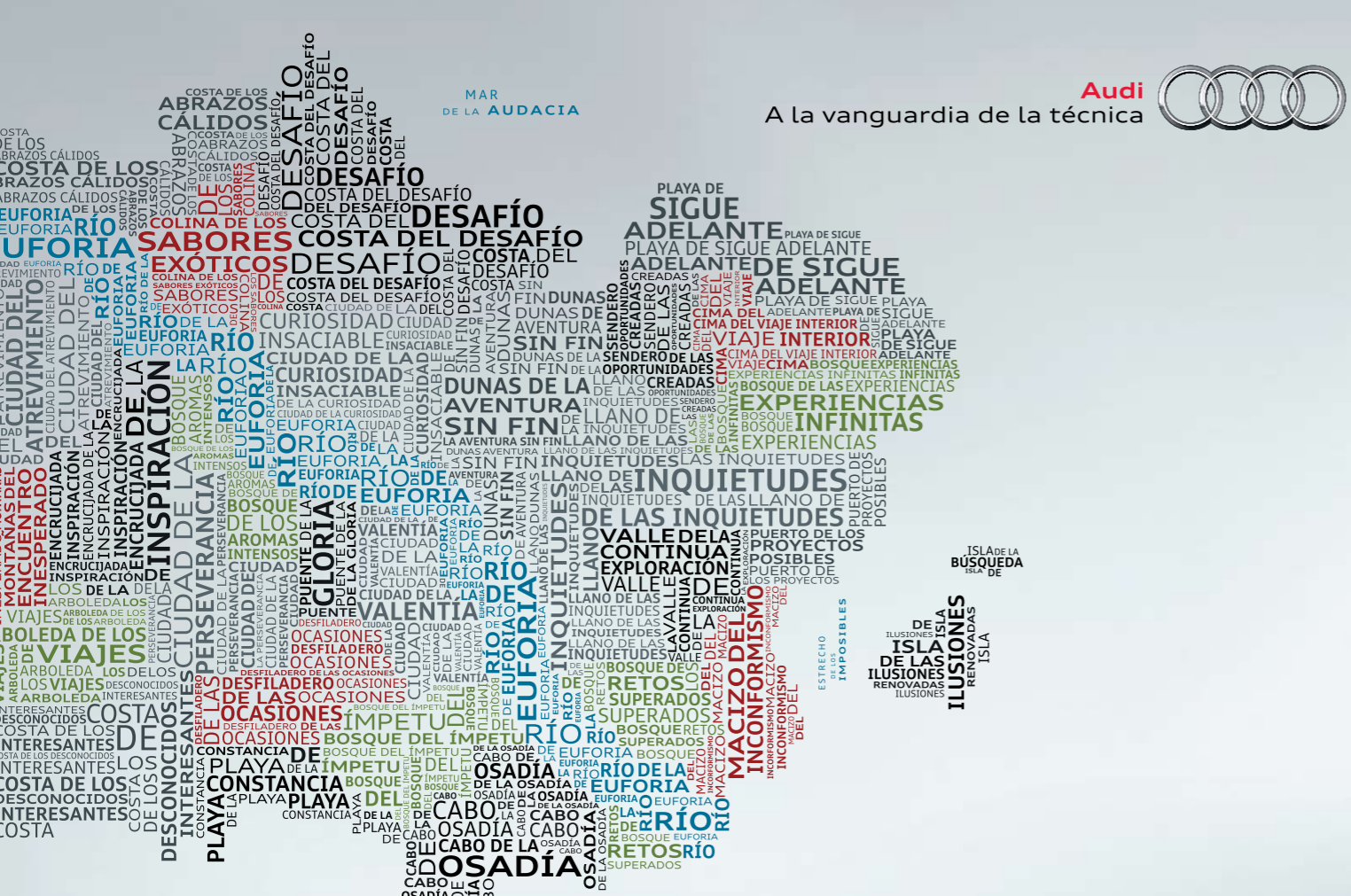



McLaren 570S Coupé



Kia Optima





A la vanguardia de la técnica 

## Bienvenido a Wanderlust.

Bienvenido a un lugar que crece con tu curiosidad, tus inquietudes, tu inconformismo. Con tu irresistible deseo de experimentar, de explorar, de descubrir nuevas e intensas experiencias. Un lugar que ahora puedes seguir ampliando, sin límites, con el nuevo Audi Q3 con tracción quattro®. Un automóvil para descubrirte que ahí fuera siempre hay algo nuevo y emocionante esperándote. ¿Quieres encontrarlo? [www.tieneswanderlust.es](http://www.tieneswanderlust.es)

**Nuevo Audi Q3 desde 27.880 €\*.**

Audi Q3 de 150 CV a 220 CV (110 a 162 kW). Emisión CO<sub>2</sub> (g/km): de 119 a 155. Consumo medio (l/km) de 4,6 a 6,7.



#tieneswanderlust



\* PVP recomendado para Península y Baleares para el Audi Q3 Attraction 1.4 TFSI 150 CV (110 kW) desde 27.880 € (IVA, impuesto de matriculación, transporte, descuento promocional y Plan PIVE 7 incluidos) para clientes particulares, empresas y autónomos que financian a través de Audi Financial Services (según condiciones contractuales) un capital mínimo de 15.000 € con una duración y permanencia mínima de la financiación de 36 meses. Con 4 años o 60.000 km de mantenimiento gratuito. Modelo visualizado no corresponde con la oferta. Oferta válida hasta el 31 de mayo de 2015. Audi Financial Services es una marca comercializada por VOLKSWAGEN FINANCE S.A. EFC. Información Audi: 902 45 45 75.

entre nosotros



Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com

## 'Oro negro'

Nada ha cambiado; las prospecciones iniciadas en Burgos crean polémica, como hace 50 años. Ahora todos opinan, pero nadie da información documentada.

Disculpen, pero para contarles esta historia me quiero remontar a la década de los 60 y a uno de mis antiguos jefes y sin embargo, amigo. Se trata de Manuel Adrio, cronista en esos tiempos del periódico ABC y apasionado narrador de 'batallitas' periodísticas. Según su relato, tuvo la suerte de cubrir, en 1964, el notición de la fiebre del 'oro negro' en España. Empezó en la comarca de La Lora (Burgos), y se extendió por todo el territorio nacional, hasta llegar a Madrid. Fue en la zona de Vallecas y sin ninguna objeción por parte de las autoridades competentes de la época, donde se hicieron las prospecciones pertinentes a escasos siete kilómetros de la Puerta del Sol.

Ahora vayamos al presente y comparemos las diferencias. En esta ocasión ha sido otra vez el norte de Burgos el elegido por la empresa canadiense BNK, para perforar hasta seis pozos exploratorios de hidrocarburos. Su idea es usar la controvertida técnica del 'fracking' (inyectar por medio de un pozo agua a presión, mezclada con arena y productos químicos), y así conseguir, según sus estudios, gas y petróleo. Una buena noticia, como ha anunciado el Gobierno, que permitirá, según sus cálculos, ser exportadores netos de gas en los próximos 20 años. Esto, además supondría una serie de incentivos extra a las Comunidades, Ayuntamientos y propietarios de los terrenos. Justo lo contrario de lo que dice el PSOE, ya que están convencidos de que inyectar al suelo fluidos y aditivos químicos puede tener graves consecuencias. Una opinión que coincide con la de grupos ecologistas que además asocian el último movimiento sísmico de Albacete con este tipo de perforaciones. Comparación que según el Ilustre Colegio Oficial de Geólogos es una solemne insensatez. Opinión que también comparte Miguel Arias Cañete, responsable de Energía y Clima en Bruselas, mientras recuerda que gracias a estas técnicas los Estados Unidos han revolucionado su economía. Tampoco el Defensor del Pueblo lo tiene claro al no poder, por falta de información, evaluar los efectos del fracking en la salud y la seguridad de las personas. Cambian las formas pero no el fondo. Así, mientras entonces nunca se hizo público un estudio medioambiental y nadie opinaba, 50 años después seguimos sin una información documentada, pero todos dictaminan.

visto en internet

## INOCENTADAS EN ABRIL

El 'April Fool's Day' es en los países anglosajones el equivalente a nuestro día de los inocentes. Y un año más, la industria del automóvil se suma a esta 'celebración' presentando modelos o avances dispartados, sólo con el objetivo de arrancar una sonrisa. Así, hemos podido ver un Skoda Fabia que puede cambiar de color por partes con sólo seleccionarlo en la pantalla; un Volkswagen Caddy Maxi Mini, pensado para transportar pequeños objetos. También Nissan ha ideado la tecla GYM, que permite hacer ejercicio, y adelgazar, mientras conduces. Por su parte, Mini crea un acabado cromado brillante para su modelo de tres puertas, para el que avisa que en su presentación los fotoperiodistas que deseen asistir al evento deberán llevar obligato-

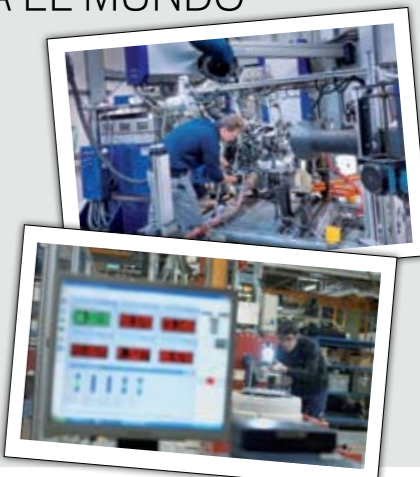
riamente gafas de sol y que no se puede permitir el uso de flash debido a los reflejos físicamente incontrolables. Que no se pierda el buen humor.



no te lo pierdas

## DE BARCELONA PARA EL MUNDO

Cuando hablamos de centro técnico del automóvil en España inmediatamente la idea que tenemos es la de Seat y su centro de Martorell. Pero no es el único. Porque Nissan cuenta también, en sus instalaciones de Zona Franca en Barcelona, con un centro que trabaja en el desarrollo de todos los modelos de la marca en Europa pero también para muchos de los coches de la Alianza Nissan-Renault que se venden en Asia o América. Hemos podido visitar el centro donde más de 300 ingenieros trabajan en los Nissan del futuro.



Síguenos en...



@motor16  
/Motor16

Motor16.tv  
Motor16



**QUÉ PASA**

**6**  
**SALÓN DE NUEVA YORK**

**Sorpresas en la Gran Manzana**  
El Salón de Nueva York muestra el carácter, cada vez más global de la industria del automóvil. En la ciudad de los rascacielos se han podido ver modelos de gran

peso mundial. Mercedes GLE, Kia Optima, Toyota RAV4 Híbrido o Jaguar XF son algunos de esos modelos vistos allí.

**CUATRO RUEDAS**  
**12**

**SUZUKI VITARA 1.6 DDIS 4WD**  
Con nueva receta

El Suzuki Vitara, uno de los modelos clásicos del segmento todoterreno evoluciona en su nueva generación para adaptarse a la evolución de los gustos de los consumidores, que ahora buscan SUV compactos, que priman la practicidad, la eficiencia o la capacidad de personalización; y el Vitara se ha metamorfoseado de manera exitosa.

**18**  
**FORD MONDEO HYBRID**

El más ahorrador  
El primer Ford Mondeo híbrido cuenta con un arsenal tecnológico de última hornada donde destaca su sistema de propulsión que ofrece 187 CV y homologa un gasto medio de 4,2 l/100 km, lo que le convierte en la versión más



ahorradora. Se fabrica en Valencia.

**+ INTERESANTE**

**30**  
**CENTRO TÉCNICO NISSAN**

**Corazón tecnológico**  
Uno de los dos centros técnicos que Nissan tiene en Europa está en



**CUATRO RUEDAS**  
**22**

**MERCEDES S63 AMG**

Masajes a 300 km/h  
**Si pensabas que tener un Mercedes S 63 AMG solo te daba derecho a disfrutar de unas prestaciones salvajes fruto de los 585 caballos que desarrolla su motor V8, estabas equivocado. En esta limusina de carreras puedes tener cuatro asientos con masaje y ventilación... Lujo brutal.**

Barcelona. Allí más de 300 personas trabajan en el desarrollo de motores, piezas y en la fiabilidad de modelos y motores de la Alianza Nissan-Renault



que se venden en todo el mundo. Lo hemos visitado.

**34**  
**SISTEMAS DE INFORMACIÓN**

**Comunicación permanente**

En un mundo en el que estar constantemente conectado es un imperativo para un número de usuarios, que crece exponencialmente, un sector tan



**CUATRO RUEDAS**

**26**  
**FORD GALAXY**

**De alta tecnología**

**La nueva generación del Ford Galaxy acaba de ser presentada. Apuesta por la máxima practicidad en un interior de gran amplitud. Pero sobre todo aumenta su equipamiento tecnológico con novedosos sistemas de ayuda a la conducción. Y en el apartado mecánico seis motores –de hasta 240 CV– que mezclan rendimiento y eficiencia.**



importante como el del automóvil no se puede quedar atrás. Lo saben todos los fabricantes y todos, en mayor o menor medida, buscan fórmulas para ofrecer la mejor conectividad posible.

**DE CARRERAS**

**38**  
**PREVIO GP DE CHINA DE FÓRMULA 1**

**Emoción por fin**  
La victoria de Ferrari en el Gran Premio de Malasia de Fórmula 1 reaviva un campeonato demasiado anestesiado con el dominio de Mercedes. De cara a China se espera que se mantenga la emoción y la lucha

por la victoria. Además, McLaren y Alonso quieren seguir avanzando; Carlos Sainz quiere continuar sorprendiendo y Roberto Merhi busca consolidarse.

**42**  
**A TODO GAS**

**Últimas noticias del deporte del motor**

**SABER COMPRAR Y VENDER**

**43**

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

**De principio a fin**

Qué pasa	6
Cuatro ruedas	12
La semana	28
+ Interesante	30
A la última	36
De carreras	38
Queremos saber	64
El retrovisor	66

**Busca tu marca**

CADILLAC	6
FORD	18, 26
KIA	7
LEXUS	7
LAND ROVER	10
LINCOLN	8
MCLAREN	8
MERCEDES-BENZ	9, 22
MITSUBISHI	9
NISSAN	30
SUZUKI	12
TOYOTA	10

**64**  
**EL RETROVISOR**

**Motor16 hace 25 años**

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

**Edita:**  
GRUPO COMUNICACIÓN  
**SEXTA MARCHA S.L.L.**  
EDITOR-FUNDADOR:  
Ángel Carchenilla - 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 - mjbenoit@motor16.com

**Diseño:**  
Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

**Colaboradores:**  
Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

**Publicidad:**  
publicidad@motor16.com  
Teléfono: 91 685 79 69-661 917 361  
**Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones:**  
C/ Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas.  
28918 Leganés. Madrid  
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92  
Correo electrónico: motor16@motor16.com

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

**GDE**

**ARI**

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. Depósito Legal: M30.2471983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.



REVISADO A FONDO EL KIA OPTIMA INTRODUCE MEJORAS DE TODO TIPO, Y APORTA MÁS LUJO Y CONFORT

# Con el nivel que merece la ciudad

A Detroit le están saliendo rivales en su país. Si el Salón de Los Ángeles lleva una década cobrando fuerza y ya figura entre los 'grandes' a nivel mundial, Nueva York parece querer seguir ese mismo camino, pues la edición que acaba de celebrarse ha sido digna de la mayor ciudad de la costa Este. Entre las principales novedades han destacado algunas de las principales firmas locales, como

el Cadillac CT6 o el Lincoln Continental Concept, pero también ha habido mucha actividad nipona –Lexus RX, Mitsubishi Outlander y Toyota Rav4–, Kia ha desvelado el nuevo Optima y por parte europea causaron sensación el McLaren 570S Coupé y los últimos trabajos de Land Rover o Mercedes.

Pedro Martín y Andrés Mas | motor16@motor16.com

## Cadillac CT6

### Lujo y tecnología

El CT6 es uno de los ocho nuevos coches que Cadillac prevé presentar antes de finalizar la década. Y uno de los más ambiciosos, pues hablamos de una berlina de lujo de 5,18 metros de largo por 1,88 de ancho con una distancia entre ejes de 3,11 metros. Su carrocería emplea una tecnología de construcción en aluminio que combina 11 materiales para asegurar ligereza y rigidez, con el objetivo, según la marca americana, de ofrecer la agilidad de un Cadillac CTS con el tamaño de un BMW Serie 7. El chasis cuenta con dirección a las

ruedas traseras, suspensión de control magnético y tracción total de reparto continuamente variable, y la gama incluirá tres motores de gasolina, con 269, 340 y 400 CV, siempre con cambio automático de 8 velocidades.

► El nuevo motor 3.0 V6 Biturbo combina la inyección directa con un sistema de desconexión de cilindros que rebaja el consumo y las emisiones.



**CHEVROLET SPARK 2016**  
El Opel Karl da lugar en Norteamérica –y en otros 40 países donde se venderá– al nuevo Spark, que presume de mayor amplitud y un nuevo motor 1.4 Ecotec de gasolina con 98 CV.



**CHEVROLET MALIBU**  
El nuevo Malibu es más largo –101 mm extra de distancia entre ejes– y ligero –136 kilos menos–, y ofrece motores turbo 1.5 y 2.0 –160 y 250 CV–, y versión híbrida 1.8 de 182 CV.



**GMC TERRAIN**  
El Terrain y su variante de lujo Denali se actualizan con cambio estéticos, luces diurnas LED, llantas de nuevo diseño y más equipamiento, lo que incluye asistentes de seguridad.



**HONDA CIVIC CONCEPT**  
Con el Civic Concept, la firma japonesa imagina cómo será la décima generación de su popular modelo. Estrena plataforma y equipa uno de los nuevos VTEC Turbo de gasolina.

## Kia Optima Más premium

El nuevo Kia Optima llegará a España el próximo mes de octubre con mayores dimensiones que permiten hablar de un interior algo más grande. Los ingenieros de la marca coreana han revisado a conciencia el chasis dotándolo de mayor rigidez torsional para eliminar vibraciones indeseables y reducir los ruidos de rodadura. También han mejorado la insonorización. Todavía se desconoce la gama mecánica que estará disponible en Europa cuando llegue el coche el próximo otoño, sin embargo en los EEUU habrá



tres opciones todas de cuatro cilindros: un 1.6 turbo de 178 caballos asociado a un cambio automático de doble embrague y 7 marchas, un 2.4 de 185 caballos y un 2.0 Turbo de 247 caballos, estos dos últimos combinados con un cambio automático de convertidor y 6 velocidades.



Kia afirma que ha mejorado la insonorización, y que el chasis procura ahora niveles de confort muy superiores.

## Lexus RX Un NX en grande

La cuarta generación del RX hereda muchas de las señas de identidad del NX pero en un tamaño mayor como corresponde a un modelo de un segmento superior. Efectivamente el nuevo RX aumenta de tamaño en todas sus cotas, ofrece más espacio en las plazas traseras y aumenta la insonorización para ofrecer un interior más refinado y amable. En parte esto es debido a que se ha reforzado el chasis para aumentar su rigidez lo que junto a un recalibrado de muelles y amortiguadores, desemboca, según la marca japonesa, en un

comportamiento más deportivo y un mayor aplomo que hasta ahora se echaban de menos en el RX. De hecho, esta cuarta generación ofrecerá versiones F Sport por vez primera. Habrá dos versiones del nuevo RX, 350 y 450h. La versión híbrida seguirá utilizando el motor V6 3.5 en combinación con un motor eléctrico para sumar más de 300 caballos, todo ello en combinación con un nuevo cambio de 8 relaciones

► Del RX se han presentado dos versiones: el 350, con motor de gasolina, y el 450h, de mecánica híbrida y mínimo consumo.



**INFINITI QX50**  
Lo que en su día fue el EX35 hoy se ha transformado en este QX50, que tiene más distancia entre ejes. En Norteamérica permite elegir entre tracción trasera y 4x4 inteligente.



**JAGUAR XF**  
Estreno mundial de la segunda entrega del XF, sobre la que informábamos la pasada semana. La comercialización en España se iniciará en otoño, con motores de 163 a 380 CV.



**LYONS LM2 STREAMLINER**  
Lyons Motor Car, con sede en Nueva York, desvelaba el LM2 Streamliner, un biplaza con motor V8 Biturbo de 1.700 CV que rebasa los 465 km/h y alcanza 100 km/h en 2,2 segundos.



**MAZDA MX-5 CLUB**  
Versión para el mercado local dotada de llantas de 17 pulgadas y neumáticos 205/45, diferencial de deslizamiento limitado, amortiguadores Bilstein y aerodinámica específica.

## LINCOLN CON EL CONTINENTAL LA DIVISIÓN DE LUJO DE FORD ESTÁ



### Lincoln Continental Concept

## Un Ford de lujo rival para Mercedes

La división de lujo de Ford está dispuesta a plantarle cara nada más y nada menos que a Mercedes. Para ello acaba de presentar un lujoso Continental repleto de guiños a los amantes de la sofisticación y el lujo sin concesiones. Por ejemplo, la nueva berlina recurre a materiales de alta calidad como el cuero veneciano, el tejido Alcántara o los asientos eléctricos con masaje. La marca norteamericana anuncia un propulsor 3.0 V6 Ecoboost sin aclarar la potencia ni otros datos importantes. Aunque sí que habla del Lincoln Drive Control, un sistema que permitirá regular numerosos parámetros en base a tres modos: norma, confort y sport. Los pasajeros de las

plazas traseras reciben una especial atención gracias a un modo totalmente reclinable y a una insonorización especialmente cuidada.



▶▶ El porte del Continental Concept es imponente. Con muchos detalles de marcas europeas.



▶ El interior del concept de Lincoln ofrece calidad, lujo y distinción. Y un espacio impresionante.



### McLaren 570S Coupe

## El 'asequible' de la familia, con 570 CV

McLaren Automotive sigue completando su gama, y ahora presenta el modelo 'de acceso', sobre el que nada se dice en torno al precio. Pero todo lo demás sí se conoce ya.

Se trata de un biplaza con motor central, tracción trasera y estructura de fibra de carbono que combina un peso de 1.313 kilos –150 menos que su rival más ligero gracias, sobre todo, a un monocasco de sólo 80 kilos– con una transmisión SSG de siete marchas y un 3.8 V8 biturbo que rinde 570 CV de potencia a 7400 rpm –el 30 por ciento de los componentes del motor M838TE son nuevos– y 61,2 mkg de par máximo entre 5.000 y 6.500 vueltas.

El resultado, aceleraciones de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos y de 0 a 200 en 9,5 segundos, y velocidad máxima de 328 km/h. En cuanto a emisiones, la firma británica ha homologado 258 g/km.

El 570S Coupe equipa de serie frenos cerámicos, monta neumáticos Pirelli PZero en medida 225/35 R19 delante y 285/35 R20 detrás, y destaca por su depurada aerodinámica, que incluye los denominados 'aero blades'.

▶ El sistema de apertura de puertas se inspira en las del icónico McLaren F1.



▶▶ En el interior, el cliente podrá elegir entre varios tipos de piel Alcántara y fibra de carbono.



## DISPUESTA A PLANTARLE CARA A MARCAS DE PRESTIGIO COMO MERCEDES

### Mercedes-Benz GLE

## No sólo cambia el nombre

La Clase ML, con 1,6 millones de unidades vendidas, es rebautizada como GLE, y se introducen de paso muchas novedades, sobre todo mecánicas. Por ejemplo, aparece una versión híbrida enchufable, el GLE 500 e 4Matic, que combina un V6 BlueDirect de gasolina con 333 CV y un motor eléctrico de 116 CV para totalizar 442 CV y 66,3 mkg de par máximo. Alcanza 130 km/h en modo eléctrico, recorre hasta 30 kilómetros sin emisiones, gasta de media 3,3 l/100 km y emite 78 g/km. Además, llega la versión diésel GLE 250 d, con 204 CV, 5,4 l/100 km de gasto y tracción en un solo eje, aunque el resto de versiones equipan el sistema 4Matic: en diésel, con 204 y 258 CV, y

en gasolina, con 333 y 435 CV. Además, las variantes AMG –GLE 63 y GLE 63 S– rinden 557 y 585 CV.



▶ En el interior, mejora el equipo de serie.



▶▶ Además de los GLE 'normales' –arriba–, también se han presentado los GLE 63 y GLE 63 S –derecha–, de aspecto mucho más deportivo.



### Mitsubishi Outlander

## Con más de 100 mejoras

El nuevo Mitsubishi Outlander incorpora 100 mejoras de ingeniería y diseño además de ser la primera vez que la marca recurre al nuevo lenguaje estético en un modelo de producción. El chasis del Outlander se ha revisado a fondo para mejorar suspensiones y ganar rigidez torsional. Esto ha contribuido a reducir las vibraciones y mejorar considerablemente el aislamiento acústico.

Otro elemento de importancia que ha recibido reformas de calado ha sido el cambio de marchas con mejoras importantes en aceleración, entrega de par, rendimiento o transición entre marchas. El todocamino japonés ha

recibido un contundente paquete de seguridad que incluye elementos como el sistema de mitigación de colisión frontal, la advertencia de cambio involuntario de carril, el control de velocidad adaptativo o la ayuda al arranque en pendiente. En el interior también el Outlander ha experimentado cambios importantes con un nuevo volante o sistemas de infoentretenimiento.



▶▶ En el interior del nuevo Outlander mejora la calidad percibida con un nuevo volante y mejores acabados.



**V** **550 CV DE POTENCIA PARA EL RANGE CON EL V8 SUPERCHARGED**

**Range Rover SVAutobiography**

No hay un **todocamino** más lujoso

Las versiones Autobiography del Range Rover siempre se han caracterizado por aglutinar todo el lujo que la marca británica es capaz de ofrecer. Y la nueva generación presentada en el salón más 'chic' de los Estados Unidos, no podía ser menos. Batalla alargada y 5,2 metros de longitud, pintura bicolor, materias nobles como el cuero o la madera en cantidades generosas, asientos

traseros con ventilación, reclinables, calefactables y con función masaje, asientos adicionales en la tapa del maletero... Los Range Rover Autobiography estarán disponibles con tres mecánicas diferentes. Por un lado el SDV8 de 340 caballos, por otro la versión híbrida que rinde la misma potencia. Y por último la joya de la corona, un V8 5.0 Supercharged con la friolera de 550 caballos.



▲ Con una longitud de 5,2 metros, el Range Rover más lujoso ofrece espacio para dar y tomar y opciones tan exclusivas como los asientos traseros reclinables estilo limusina.

**Toyota RAV4 Hybrid**

Llega a **España en 2016**

Toyota aprovecha el lanzamiento de su nuevo RAV4 para presentar una interesante versión híbrida que utiliza un motor 2.5 de gasolina combinado con otro eléctrico que actúa sobre el eje trasero. La firma japonesa no ha comunicado ni potencia ni datos de consumo, aunque todo hace pensar que serán muy competitivos. El equipamiento de seguridad del RAV4 ha recibido importantes mejoras, gracias a la incorporación de Toyota Safety Sense. Además del sistema de Aler-

ta de Cambio Involuntario de Carril —'Lane Departure Alert' (LDA)—, Luces Largas Automáticas —'Auto High Beam' (AHB)— y Asistencia de Señales de Tráfico —'Road Sign Assist' (RSA). El nuevo RAV4 contará también con Control de Crucero Adaptativo —'Adaptive Cruise Control' (ACC)— y Sistema Precolisión —'Pre-Collision System' (PCS). Exteriormente el nuevo RAV4 cuenta con nuevos paragolpes, faros Led y pilotos traseros. Y en el interior, una mayor calidad percibida.



▶▶ El nuevo RAV4 llega a España en diciembre aunque para la versión híbrida habrá que esperar a primeros de 2016.



**NISSAN MAXIMA**  
Apareció fugazmente en un descanso de la Super Bowl y acudió a su cita en Nueva York. El nuevo Máxima propone una carrocería sedán más deportiva y un motor 3.5 V6 de 300 caballos.



**PORSCHE BOXSTER SPYDER**  
El Spyder de Porsche se ha aligerado al máximo sin aire acondicionado o capota eléctrica para lograr una aceleración de 0 a 100 de 4,5 segundos. Rinde 375 caballos.



**SUBARU STI PERFORMANCE**  
Inspirado en la versión de carreras de este mismo modelo, este concept avanza una versión de calle con un motor boxer de 300 caballos.



**VW BEETLE CONCEPTS**  
Si hay un modelo de capricho personalizable ése es sin duda el VW Beetle. Eso es lo que ha querido transmitir la marca alemana presentando 4 concepts muy exclusivos.

Consumo promedio: desde 3,4 hasta 8 l/100 km. Emisiones de CO<sub>2</sub>: desde 89 hasta 188 g/km.

**BMW EFFICIENT DYNAMICS**  
MENOR CONSUMO. MEJORES PRESTACIONES

Nuevo BMW Serie 1



900 357 902  
www.bmw.es

¿Te gusta conducir?



**¿CUÁNTO HACE QUE TUS AMIGOS Y TÚ**

**NO TENÉIS UNA CONVERSACIÓN DE VERDAD?**

**NUEVO BMW SERIE 1. COMPÁRTELO, PERO COMPÁRTELO DE VERDAD**

Conducir el nuevo BMW Serie 1 no es algo que puedas contar a través de una foto o describir en un comentario en tus redes sociales. Un viaje en el nuevo BMW Serie 1 es algo que sólo se puede explicar viajando en el nuevo BMW Serie 1. Y es que su nuevo diseño, ahora más deportivo, y sus nuevas características, como faros con tecnología LED, radio BMW Professional con pantalla de 6,5", llantas de aleación de 16" y los sistemas Servotronic y Connected Drive, incluyendo la llamada de emergencia inteligente, hacen que conducirlo sea una experiencia difícil de explicar pero que entenderás perfectamente cuando mantengas una de esas largas conversaciones que sólo se tienen en los grandes viajes.

# Nuevos gustos, nu evas recetas

Corría el año 1988 y Suzuki ponía 'patas arriba' el mercado todoterreno con el Vitara, un modelo con aptitudes camperas que proponía virtudes infrecuentes hasta entonces en ese tipo de vehículos, como agrado de uso, confort o una mejor adaptación a la ciudad. Pero los tiempos cambian, los gustos evolucionan y la demanda se centra ahora en los SUV compactos, que priman la practicidad, la eficiencia o la capacidad de personalización; y el Vitara se ha metamorfoseado de manera exitosa.

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



El Vitara, del que se han vendido 2.870.000 unidades en estos 27 años de vida, evoluciona ahora de pequeño todoterreno a SUV urbano, segmento éste de gran acogida en Europa co-

mo demuestran las ventas de Juke, Mokka, 2008 o Captur. Y Suzuki, que hace poco lanzaba el SX4 S-Cross para luchar con modelos de tamaño Qashqai, se interna en esta parcela con

un nuevo Vitara que, en líneas generales, nos ha gustado mucho. Para esta primera prueba, además, nos hemos ido a la versión 'top' de la gama, que combina el diésel –rinde 120 CV a

sólo 3.750 rpm– con la tracción total –las versiones 2WD, de tracción delantera, cuestan 1.800 euros menos– y el acabado GLX –el GLE permite ahorrar 1.950 euros–. El resultado, una factura de 25.060 euros, y la promoción actual rebaja esa cifra hasta 23.760 euros, precio competitivo si consideramos la mecánica y el equipo de serie. Nuestra unidad, en cualquier caso, montaba el kit 'Rugged', 800 euros bien invertidos pues con unos pocos accesorios –embellecedores plateados en frontal y zaga, molduras latera-

les negras, protector del borde carga y soportes en forma de 'C' para las luces diurnas– la imagen gana personalidad.

El nuevo Vitara, quizás por el contundente diseño del frontal, su capó casi horizontal o unos pasos de rueda generosos, parece más grande de lo que realmente es. Mide 418 centímetros de longitud, 178 de ancho y 161 de alto, de modo que es algo más largo que Captur y 2008 –412 y 416 centímetros, respectivamente–, pero más corto que el Mokka, que mide 428. Y ocurre lo mismo con la altura: se alza más que los modelos de Peugeot y Renault –miden 157 y 156 centímetros, respectivamente–, pero

menos que el Opel, cuya altura es de 166 centímetros. Las dimensiones del nuevo SUV de Suzuki, fabricado en Hungría, lo hacen apto para moverse ágilmente por ciudad y estacionar con facilidad –ayuda el diámetro de giro, de sólo 10,4 metros–; aunque esa talla comedida no aparece mala amplitud, sino todo lo contrario: el Vitara tiene un maletero de 375 litros, en el que ya cabe el equipaje 'normal' de una familia para un viaje corto, y el habitáculo está bien aprovechado, de forma que cuatro adultos se acomodan y un hipotético quinto ocupante –mejor si es un chaval– viajará con cierto confort. Traducido a cotas, en la segunda fila hemos medido 128,5 centímetros de anchura –130 el 2008 y 125 el Captur–, 94 centímetros de al-

tura –88,5 el del León y 89,5 el del Rombó– y 71 de hueco para las rodillas con un conductor de 1,75 al volante –70 en el Peugeot y 71,5 en el Renault–. Además, el interior es práctico, y hay suficientes huecos para guardar objetos.

En cuanto a calidad general, el Vitara muestra lo que solemos llamar 'acabado Suzuki', y que se caracteriza por unos materiales más robustos que lujosos, y por un correcto ensamblaje. La terminación es buena, pero no puede hablarse de refinamiento porque la presencia de plásticos duros y brillantes es masiva. A ello debemos sumar algún 'grillito' percibido al rodar por malas carreteras o unos niveles NVH –ruido, vibraciones y aspereza– por encima de sus rivales, pues el funcionamiento



PRECIO **25.060 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>



EMISIONES OFICIALES:

**111** G/KM

IMPUESTO DE MATRICULACIÓN:

**NO PAGA**

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR



Consumo. Rendimiento general y agrado de uso. Habitáculo amplio. Maletero. Comportamiento y tracción. Equipamiento. Precio con descuento. Garantía.

EN CONTRA



Interior muy 'plástico'. Ruiditos con mal firme. Suspensión algo seca. Respuesta del motor a bajo régimen. Sin rueda de repuesto. Altura libre y ángulos.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



▲▲ Pocos modelos de menos de 4,20 metros de largo ofrecen tanto maletero: 375 litros. Y hay un suelo móvil que podemos situar a dos alturas. Bajo el doble fondo va el kit de reparación de pinchazos, pues no hay quinta rueda.



REALMENTE ECONÓMICO  
COMBINAR UN BAJO PESO,  
UNA BUENA AERODINÁMICA  
-CX DE 0,33-, UN MOTOR POCO  
SEDIENTO -DE ORIGEN FIAT- Y  
UN CAMBIO DE SEIS MARCHAS  
TIENE PREMIO: UN GASTO  
MEDIO REAL DE 5,5 L/100 KM  
DOTACIÓN MUY COMPLETA  
HAY BUEN DISEÑO, PERO LOS  
MATERIALES -Y SU ASPECTO-  
PODRÍAN SER MEJORES



▲ La pantalla de 7 pulgadas es de serie en los acabados GLE y GLX, y en el segundo añade navegador. No nos convence el ajuste táctil del volumen.



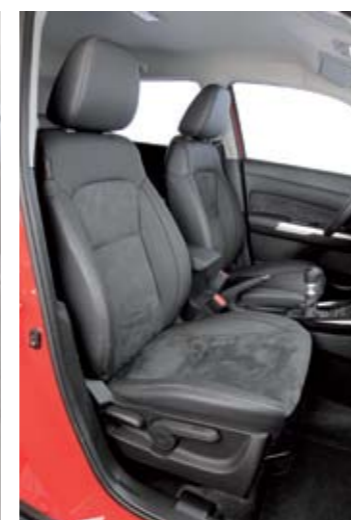
▲ Tanto el acabado GLX probado como el GLE equipan neumáticos 215/55 R17.



▲ A la izquierda del volante, y no muy a la vista, se agrupan varios mandos.



▲ Es ideal para cuatro adultos, pues hay mucha altura al techo y un hueco correcto para las piernas, pero el quinto ocupante no irá nada mal.



▲ El mando del AllGrip permite elegir entre los modos Auto, Sport, Snow y Lock.

de motor y transmisión llega al interior con cierta nitidez. Y la respuesta algo seca de la suspensión no contribuye a mejorar el panorama, aunque nada de lo comentado induce a hablar de 'mal confort' sino de 'confort optimizable'.

Siguiendo con el repaso del habitáculo hay que alabar la ergonomía -visibilidad, asientos cómodos, facilidad para encontrar la postura...- y el moderno diseño, con instrumentación completa y una pantalla táctil que aglutina varias funciones. Con buen criterio, los mandos de climatización van aparte, aunque se nos ocurren cosas a mejorar: que la pantalla tuviese una rueda de volumen 'de

verdad' -lo de subir o bajar el sonido pasando el dedo por la pantalla no es útil- y que estuviera más a la vista la botona que agrupa los mandos de faros antiniebla, control de descensos, ESP, asistente predictivo de frenada RBS -alerta del riesgo de colisión con la antelación que hayamos elegido y llega a accionar automáticamente los frenos-, sensores de parking delantero y trasero...

Como vemos, la dotación incluye elementos 'de nivel'. Y es que la versión GLX, además de lo mencionado, equipa nueve airbag -también de rodilla para el conductor-, cámara trasera, control de presión de neumáticos -preferiríamos rueda de



▲ La tracción AllGrip deriva de la usada en el SX4 S-Cross, pero añade aquí una función que agiliza el envío de par al eje trasero si se pierde motricidad.

reposito-, limitador de velocidad y control de crucero adaptativo, climatizador, asientos calefactables, tapicería con zonas de cuero, botón de arranque, encendido automático de faros, sensor de lluvia, luces de cruce LED, espejos iluminados en los parasoles, radio-CD MP3 con USB, navegador, alarma...

Y en el caso que nos ocupa, tracción total AllGrip, basada en la del SX4 S-Cross pero evolucionada, pues estrena una función que agiliza el envío de par al tren trasero cuando pierde tracción el eje delantero; o cuando está a punto de perderla, pues lo 'predice' valorando el estado del firme, la posición del acelerador o el ángulo de

la dirección. Mantiene, eso sí, los cuatro programas: Auto -da prioridad al eje delantero, y sólo pasa par al trasero si percibe patinamiento-, Sport -hace un uso más intenso de la tracción total cuando aceleramos con fuerza, y varía la sensibilidad del acelerador para que haya más respuesta a regímenes bajos y medios-, Snow -activa la tracción total, distribuyendo el par entre ejes según el agarre, el giro del volante o la forma de acelerar- y Lock -impide cualquier giro loco de las ruedas y es adecuado para sacar al coche de 'trampas' de arena, barro o nieve-. Ésa es la teoría, y en la práctica el Vitara cumple con las expectativas, pues pre-

sume de motricidad. Lástima que las facultades 'off road' de esta generación se vean mermaidas por una altura libre sólo correcta -18,5 centímetros- y, sobre todo, por ángulos de ataque y salida justos: 18,2 grados el primero y 28,2 el segundo. En vías nevadas o caminos va 'de cine', pero si el terreno es agreste o aparecen roderas deberemos extremar la precaución para no golpear los bajos. Y estaría bien que la primera marcha fuese más corta para castigar menos el embrague en zonas complicadas.

La pérdida de aptitudes fuera del asfalto, en línea con lo que pide el mercado, se acompaña de una mejora del com-

portamiento en carretera, pues el Vitara es estable y fácil de llevar, frena bien y muestra una actitud segura. Seguridad a la que contribuye un brioso diésel de origen Fiat -tiene personalidad 'turbo', con pobre respuesta hasta 1.600 rpm y fuerza a partir de ahí-, como ponen de manifiesto las prestaciones medidas, pues recupera velocidad con ganas incluso en sexta.

Y encima, con un gasto bajísimo: 5,5 l/100 km reales -5,4 le medimos al 2008 de 92 CV y 5,6 al Captur de 90, ambos sin tracción 4x4-, lo que habla en favor de la función de ahorro Auto Stop Start y del buen trabajo realizado en la carrocería, que es ligera y aerodinámica.





# Un híbrido nacido en Almuñécar

El primer Ford Mondeo híbrido de la historia se fabrica en Valencia, y llega cargado con un arsenal tecnológico de última hornada. Pero lo novedoso es sin duda su sistema de propulsión, que de forma combinada ofrece 187 CV y homologa un gasto medio de 4,2 l/100 km, lo que le convierte en la versión más ahorradora. Su precio, idéntico al de un Mondeo 2.0 TDCi 150 CV Powershift, lo coloca en una posición aventajada para los apasionados por la eficiencia.



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

No hace mucho tiempo, este Ford Mondeo HEV contaría con al menos siete rivales. Ahora, y aunque la 'fiebre' híbrida es imparable, sus contrincantes de marcas generalistas han desaparecido, es decir, ya no se vende el Kia

Optima Hybrid, ni el Peugeot 508 Hybrid4 –se mantiene el RXH–, ni el Volkswagen Jetta Hybrid.

Por el contrario, encontramos los Mercedes C300 BlueTEC Hybrid, BMW ActiveHybrid 3 o Infiniti Q50 Hybrid. Rondan los 50.000 euros –también son más potentes y exclusivos–, y sólo

el Lexus IS300h ECO puede hacer sombra a nuestro protagonista, pues parte desde los 35.900 euros. Pero Ford ofrece un descuento de 2.500 euros, al que si sumamos el Plan PIVE, además de otro incentivo por financiar con la marca, reducen el precio final de este Mondeo HEV a 'sólo' 27.800 euros.

Sin duda es un precio competitivo para un híbrido, que está bien equipado en su única versión Titanium. También es verdad que aparte se pagan elementos como el navegador, los sensores de ángulo muerto, el asistente de frenada de emergencia en ciudad o los cinturones traseros con airbag integrado –200 €–.

Además, cuesta lo mismo que con el motor 2.0 TDCi de 150 CV y cambio Powershift, pero frente a éste, el híbrido tiene ventajas, aunque también inconvenientes.

Comenzando por los 'contras', diremos que sólo se vende con carrocería de cuatro puertas –el resto de versiones del Mondeo tienen cinco y también opción Sportbreak–, lo que resta funcionalidad a la hora de cargar su maletero, que pierde 167 litros de capacidad por la ubicación de las baterías, ofreciendo sólo 383 litros. Nos obliga a equipar kit reparapinchazos, y deberían haber prestado más atención



Si quieres ver la prueba del Ford Mondeo 2.0 TDCi 180 entra en...  
[www.m16.in/703](http://www.m16.in/703)

<b>PRECIO</b> 33.650 €	<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>		<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>	
<b>EMISIONES DE CO2</b>	<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>	<b>COMPORTAMIENTO</b>	*****
EMISIONES OFICIALES: 99 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	+	-	<b>ACABADO</b>	*****
	Tecnología. Consumo real. Precio frente al TDCi. Amplitud interior. Equipamiento	Sólo 4 puertas. Maletero irregular. Sin modo EV. Cambio CVT incómodo.	<b>PRESTACIONES</b>	*****
			<b>CONFORT</b>	*****
			<b>SEGURIDAD</b>	*****
			<b>CONSUMO</b>	*****
			<b>PRECIO</b>	*****

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>2.0 iVCT</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	87,5 x 83,1
Cilindrada (c.c.)	1.999
Válvulas por cilindro / Alimentación	4 / Inyección indirecta de gasolina
Potencia máxima/rpm	140 CV / 6.000
Par máximo/rpm	17,6 mkg / 4.000
<b>MOTOR ELÉCTRICO</b>	
Potencia máxima	120 CV
Par máximo	24,5 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	Unos 3 kilómetros
<b>BATERIA</b>	
Tipo - Capacidad	De iones de litio - 1,4 kWh
<b>SISTEMA HÍBRIDO</b>	
Potencia conjunta / Par máx.	187 CV / n.d.
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de variador continuo
<b>DIRECCIÓN Y FRENSOS</b>	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

**SUSPENSIÓN**  
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora  
Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos - Llantas	215/60 R16 - 6,5x16"
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.579
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.867 / 1.852 / 1.501
Capacidad maletero - depósito (l)	383 / 53

<b>PRESTACIONES</b>	
<b>VELOCIDAD MÁXIMA (KM/H)</b>	187 KM/H
<b>ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>	
400 m salida parada	16,7
1.000 m salida parada	30,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,2 (9,2)
<b>RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	14,4
1.000 m desde 40 km/h en D	28,2
De 80 a 120 km/h en D	6,4

<b>CONSUMOS</b>	<b>l/100km</b>	<b>km/litro</b>
<b>EN CIUDAD</b>		
A 23,0 km/h de promedio	4,0	25,0
<b>EN CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	4,6	21,7
<b>EN AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	6,4	15,6
A 140 km/h de cruceo	7,9	12,6
<b>CONSUMO MEDIO</b>		
Litros/100 km	4,4	22,7
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	1.149	
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	2,8 / 5,0 / 4,2	





SÓLO 4 PUERTAS EL MONDEO HEV NO ESTÁ DISPONIBLE CON CINCO PUERTAS NI SPORTBREAK. EL DISEÑO DE LA NUEVA GENERACIÓN SE INSPIRA EN EL NUEVO MUSTANG ESPECÍFICO EL CAMBIO Y LOS RELOJES SON ESPECÍFICOS PARA ESTE MONDEO. ESTOS ÚLTIMOS SON IDÉNTICOS A LOS DEL FOCUS ELECTRIC



◀ Controlamos el estado del sistema híbrido y además nos dice por qué ha decidido arrancar el motor térmico. No hay un botón para forzar el modo eléctrico.



◀ Junto al velocímetro hay dos pantallas. La izquierda, para el ordenador de viaje, y la derecha, para el sistema multimedia. Requieren práctica.



◀ Los neumáticos 215/60 R16 son específicos del HEV. Su dinámica es excelente y es 2 kilos más ligero que un 2.0 TDCi. La batería condiciona la capacidad y la forma del maletero, con detalles mejorables. Los Faros Full LED son de serie.



▲ El cambio es de tipo CVT y no tiene levas ni un modo Sport. Es agradable, pero no tanto como el Powershift de otros Mondeo.

Ford. Es suave y eficiente, pero a la hora de la verdad es poco refinado y poco respetuoso con la mecánica, ya que revoluciona en exceso el motor térmico para sacar lo mejor de él en las aceleraciones y los adelantamientos, elevando a molestia el sonido que llega al habitáculo.

Pero si le perdonamos al Mondeo HEV todo lo anterior, el resto son ventajas respecto al diésel, pues basta con poner el cambio en D –tiene un modo L para retener el motor en descensos pronunciados– y comenzamos a movernos en absoluto silencio. Ahora es su motor eléctrico el que desplaza sus 1.579 kilos –dos menos que el mencionado TDCi, lo que es un dato sorprendente–. Dicha mecánica eléctrica es ali-

mentada por una batería de ión-litio con 1,4 kWh de capacidad, que se carga en las frenadas, las deceleraciones y con la energía restante del motor térmico. Sería perfecto si además se pudieran cargar en un enchufe, como los híbridos Plug-In, segmento donde pronto se situará un rival directo de este Mondeo: el Passat GTE.

Su propulsor eléctrico ofrece él sólo 120 CV, cinco más que un Mondeo 1.6 TDCi, y podemos alcanzar 135 km/h sin que entre en acción el 2.0 iVCT, un propulsor térmico que apuesta por un ciclo de funcionamiento Atkinson –tienen una relación de expansión diferente a la de compresión y son más eficientes que los de ciclo Otto–, y que entrega otros 140 CV adicionales.

Siendo cuidadosos con el ‘gas’ podemos recorrer largas distancias en ciudad sin poner en marcha el motor térmico, pero no hubiera estado de más un botón específico para forzar el modo eléctrico, pues si nos pasamos un milímetro con nuestro pie derecho arranca el motor de gasolina. Aun así, la ciudad es el hábitat preferido por un híbrido, y este Mondeo HEV no es excepción, firmando un gasto de sólo 4,0 l/100 km por los 6,1 l/100 km que medimos en el Mondeo 2.0 TDCi 150 caballos con cambio manual.

Hubiéramos preferido unos indicadores algo más grandes e intuitivos junto a su velocímetro, mientras que en su pantalla central táctil de 8 pulgadas se mues-

tra perfectamente el estado del sistema híbrido a tiempo real, e incluso nos dice el porqué de arrancar el motor térmico: prestaciones, climatización...

En vías interurbanas también saca partido a su mecánica híbrida, pues rodando a 90 km/h, el 40 por ciento de los kilómetros los recorremos sin gastar ni gota de gasolina. Eso no quiere decir que los hagamos gracias al motor eléctrico, pues en su indicador específico también suma la distancia que recorreremos ‘a vela’, es decir, sin ayuda del térmico ni el eléctrico. Hay que decir que durante la prueba recorrimos unos 1.400 kilómetros, 632 de ellos sin gastar gasolina.

A medida que incrementamos el ritmo se reducen



▲ En el interior hay mucho espacio. El cuero cuesta 2.100 euros y suma asientos eléctricos. Los cinturones traseros con airbag son opcionales.



los kilómetros que recorremos a ‘coste cero’, pues pedimos mayor protagonismo del motor térmico. Ahora se reduce la ventaja del híbrido

frente a un diésel. Aun así, a 120 km/h gasta medio litro menos que el TDCi, y a 140 km/h este Mondeo HEV consume 0,2 l/100 km más. Esto hace que pensemos dos veces cuál es el uso que daremos a nuestro vehículo.

Pero si lo nuestro son viajes por carretera, no nos asustemos en lo que a prestaciones se refiere, pues hablamos de 187 CV de forma combinada, de manera que también es más rápido que el mencionado diésel. Necesita 9,2 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h por los 10,6 que medimos al 150 CV y los 9,4 que necesitó un Mondeo 2.0 TDCi 180 CV.

Y recuperando saca partido a su cambio, aunque a costa del mencionado ‘ruido’ ambiental. El TDCi 150 recu-

pera de 80 a 120 km/h en 4ª velocidad en 8,7 segundos, y este HEV, en D, necesita sólo 6,4 segundos.

A pesar de usar unos neumáticos específicos ha frenado muy bien –54 metros para detenerse desde 120 km/h– y su comportamiento es envidiable por el mejor reparto de pesos, condicionado por la posición de su batería. Además, al tener más perfil de neumático que los Mondeo probados hasta la fecha es más cómodo, pues filtra mejor las irregularidades del asfalto.

Una vez dentro, la amplitud es una de sus cartas de presentación, sin cambios respecto a los de cinco puertas, aunque presenta algún que otro detalle de acabado a pulir.

# Date un masaje a 3 00 km/h

Si pensabas que tener un Mercedes S 63 AMG solo te daba derecho a disfrutar de unas prestaciones salvajes fruto de los 585 caballos de su motor V8, estabas equivocado. En esta limusina de carreras puedes tener cuatro asientos con masaje y ventilación, un equipo de sonido de 24 altavoces y 1.540 W, sistema de visión nocturna, cinturones traseros con airbag...

Andrés Mas | amas@motor16.com  
Fotos: Álvaro Gª Martins

Está claro que conducir cualquier Mercedes firmado por su división deportiva AMG es una experiencia emocionante que tarda en olvidarse (que le pregunten al que ha desarrollado la nueva Sprinter 63 S AMG). Desde los 360 caballos de los

Clase A, a los 630 de los S, SL o G AMG, son en cualquiera de los casos caballos de pasión acompañados de un sonido que envenena, una aceleración que dispara las pulsaciones y una combinación afinada de cambio, frenos y dirección que permiten exprimir la potencia al máximo. Hasta ahí lo espera-

do. Sin embargo las siglas AMG pegadas en la trasera de un señorial Clase S son otra historia. Recordemos que son 5,16 metros de coche y más de dos toneladas de peso para un modelo que resulta especialmente exótico si tenemos en cuenta el perfil del cliente de esta berlina de lujo. Un comprador que

muchas veces tira de chofer para moverse y que en caso de que decida conducir, a uno le cuesta imaginárselo desmechado a toda velocidad por la carretera. Pero si este propietario decide ponerse al volante, no deberá olvidar algunas recomendaciones que le vendrán bien.

Teniendo en cuenta su tamaño y lo que pesa, el S 63 AMG se mueve mucho mejor de lo esperado y, sorprendentemente, el conductor puede experimentar la sensación de conducir un potente superdeportivo biplaza si nos tenemos que referir a aspectos como agilidad, comportamiento y velocidad de paso por curva. Pero como todo Clase S, también el S 63 AMG mantiene una insonorización exquisita y un interior que mima a los ocupantes hasta límites extraordinarios. Desde luego esto hay que considerarlo una ventaja siempre que se pongan los

cinco sentidos en la carretera y en la conducción. Porque el problema es que dentro de esta limusina con prestaciones de cohete se tiene muy poca percepción de lo que pasa fuera, entre otras cosas la velocidad real a la que se circula, lo que puede provocar, si se pisa un poco más de lo normal el pedal derecho, alguna situación embarazosa, cuando no peligrosa. Sobre todo si se llega a una curva más rápida de lo que admite su trazada o si se da alcance por la autopista a otro vehículo mucho más lento.

El S63 AMG va como la seda y



▲ Como ocurre en todos los motores AMG, la firma del que ha ensamblado a mano esta unidad luce en el motor.



## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



<b>MOTOR</b>	<b>5.5 V8</b>
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	8, en V
Diámetro x carrera (mm)	98,0 x 90,5
Cilindrada (c.c.)	5.461
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa, admisión variable, doble turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	585 CV / 5.500
Par máximo/rpm	91,8 mkg / 2.250-3.750

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automático, de 7 velocidades

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera asistida, eléctrica variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	11,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Del.: Paralelogramo deformable con resorte neumático y Suspensión activa Magic Body Control con Road Surface Scan.	
Tras.: Paralelogramo deformable con resorte neumático y Suspensión activa Magic Body Control con Road Surface Scan.	

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos delant./traser.	255/40 ZR20 - 285/35 ZR20

<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	2.045
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.157 / 1.915 / 1.501
Capacidad maletero/deposito (l)	510/ 70

<b>PRESTACIONES</b>	
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>300 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>	
400 m salida parada	12,6
1.000 m salida parada	22,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	4,6 (4,4)
<b>RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	11,0
1.000 m desde 40 km/h en D	20,9
De 80 a 120 km/h en D	2,5

<b>CONSUMOS</b>	<b>l/100km</b>	<b>km/litro</b>
<b>EN CIUDAD</b>		
A 25,7 km/h de promedio	16,2	6,2
<b>EN CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	10,4	9,6
<b>EN AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	14,5	6,9
A 140 km/h de cruceo	16,8	5,9
<b>CONSUMO MEDIO PONDERADO</b>		
Litros/100 km	14,3	7,0
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	440	
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	13,8/ 7,9/ 10,1	



Si quieres saber más del Mercedes S 500 Plug-In Hybrid entra en...  
[www.m16.in/556](http://www.m16.in/556)

<b>PRECIO</b> 176.550 €	<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>		<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>	
<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub></b>	<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>	<b>COMPORTAMIENTO</b>	*****
<b>EMISIONES OFICIALES:</b> 237 G/KM <b>IMPUESTO DE MATRICULACIÓN:</b> 14,75%	<b>+</b> Calidad. Prestaciones imponentes. Equipamiento de serie. Seguridad. Estabilidad.	<b>-</b> Tacto algo artificial de la suspensión. Poca percepción de las prestaciones.	<b>ACABADO</b>	*****
			<b>PRESTACIONES</b>	*****
			<b>CONFORT</b>	*****
			<b>SEGURIDAD</b>	*****
			<b>CONSUMO</b>	*****
			<b>PRECIO</b>	*****



▶ La pantalla digital tras el volante se puede configurar de diferentes maneras. Con el sistema de visión nocturna opcional la imagen surge entre los relojes. Los asientos son ventilados y calefactables.



Los 585 caballos permiten que el S 63 AMG alcance una velocidad máxima de 300 km/h... mientras, los pasajeros de las dos filas de asientos se pueden ir dando un masaje gracias a sus asientos especiales.



◀ ESPECTACULAR CON PANTALLA EN COLOR DE 12,3 PULGADAS DE SERIE Y UN CUADRO DIGITAL CONFIGURABLE. LOS REMATES ACOLCHADOS CON COSTURAS NO NOS HAN GUSTADO



MAGIC BODY CONTROL EL S 63 AMG ES TODO UN SEÑOR PERO CON TACTO DEPORTIVO. TODO GRACIAS A SU SISTEMA DE SUSPENSIÓN

▶ Por 2.256 euros los asientos traseros se pueden regular de forma eléctrica. El espacio para las piernas es muy generoso.

se lleva casi solo si se realiza un tipo de conducción turística. Pero para conocer en persona a cada uno de los caballos de su poderosa mecánica hay que conducirlo hasta domarlos a todos.

La responsabilidad de que el S 63 AMG ofrezca un aplomo tan especial y de que llegado el caso transmita un tacto tan deportivo es de la suspensión deportiva con 'Magic Body Control'. Este nuevo sistema, que además lee la carretera, se basa en el tren de rodaje activo ABC (control activo de la suspensión), que reduce los movimientos de la carrocería y puede regular la fuerza elástica de los conjuntos telescópicos de forma activa y selectiva

en cada rueda. Esto permite amortiguar las vibraciones del vehículo y atenuar casi por completo las oscilaciones de la carrocería generadas al girar el volante, al frenar o al acelerar. Además, es posible ajustar el tren de rodaje con dos reglajes diferentes, 'Comfort' y 'Sport', equivalentes a un tren de rodaje confortable o rígido y deportivo.

Capaz de reconocer con antelación las ondulaciones del suelo, el sistema 'Road Surface Scan' que también se incluye, reconoce estas irregularidades con ayuda de una cámara estereoscópica instalada en el parabrisas, y el tren de rodaje activo 'Magic Body Control' se adapta con antelación a ca-

da situación. El sistema 'Road Surface Scan' funciona sólo de día y con buena visibilidad, con una estructura idónea de la calzada y a una velocidad máxima de 130 km/h. Con todo, echamos de menos en este modelo la tracción total 4Matic que sí lleva la versión L (130 mm más larga) por 8.000 euros más.

El motor que permite volar bajito al Clase S es un V8 biturbina con 585 caballos de potencia y 900 Nm de par máximo entre 2.250 y 3.750 rpm. Un propulsor que no obstante ofrece un empuje progresivo aunque contundente gracias a que el trabajo de los turbos se solapa y no dejan que se experimente el típico 'efecto pata-

da'. Da gusto oírlo y ver cómo el cuentavuelvas sube hasta las 6.500 rpm sin altibajos y con una rapidez asombrosa. Pero no busques el reloj con aguja indicadora de la reserva de combustible. Esta información se ofrece en porcentajes y ante la falta de costumbre uno termina consultando casi siempre la autonomía del ordenador.

Y ambas cosas bajan muy rápido. Sólo a 90 km/h hemos conseguido no gastar más de 14 litros cada 100 kilómetros, una cifra que con suerte y habilidad resulta habitual a 120 km/h y que se dispara hasta los 17 l/100 km en cuanto el S 63 AMG se comienza a mover en la ilegalidad. En ciudad y aunque cuenta con sistema 'Stop/



▶ La suspensión neumática se puede regular en altura y en dureza con posiciones Sport y Comfort. El cambio tiene tres modos.



Start', la limusina alemana nos ha gastado 16 litros, cantidad que hay que dar por buena si consideramos peso, corpulencia, cilindrada y potencia.

A nivel técnico, no podemos olvidarnos del cambio Speeds-

hift MCT AMG, un cambio automático con 7 marchas que recurre a un embrague multidisco en vez de a un convertidor de par como en el 65 AMG. Tiene tres programas que se ajustan bien a tres formas di-

ferentes de conducir y a lo que se espera de un deportivo de estas características. Y la dirección activa, de desmultiplicación variable sorprende por la acusada diferencia de asistencia y tacto en función de los reglajes elegidos para el tren de rodaje.

De serie, el S 63 AMG lleva entre otros, asientos de piel, Navegador, Magic Body Control con suspensión neumática, asientos delanteros ventilados y calefactables o 7 tonalidades de iluminación ambiente y todas las pinturas salvo el Blanco Diamante (1.113 euros), no llevan recargo.

Pero a base de opciones nuestro protagonista puede convertirse en un modelo to-

avía más especial. Por ejemplo, hay un paquete exterior de carbono AMG que cuesta la friolera de 7.500 euros. Un sistema de visión nocturna (3.067), los asientos multicontorno con masaje (1.958), los asientos traseros multicontorno con masaje, calefacción y ventilación (4.000), el Head up Display (1.350), la cámara de 360° (1.010) o la cubierta del motor en fibra de carbono (2.250), esta última ideal para el que suele dar vueltas de prensa entre sus vecinos alrededor de su coche y como colofón termina abriendo el capó. Aunque esa escena nos la imaginamos más en China o en Rusia, excelentes mercados para un S 63 AMG.



◀ Los cambios estéticos son evidentes con respecto al modelo anterior. El nuevo Galaxy es, además, más práctico, más confortable y más avanzado tecnológicamente.



Si quieres saber más del nuevo Ford Galaxy entra en...  
[www.m16.in/1546](http://www.m16.in/1546)



◀ **NUEVO IMPULSO A LOS MOTORES ECOBOOST DE 160 Y 240 CV AÑADE CUATRO VARIANTES DIÉSEL ENTRE 120 Y 210 CV, EL MÁS POTENTE, BITURBO. LA SUSPENSIÓN TRASERA ES NUEVA**



▲ El cuadro de mandos es digital y configurable en opción. Las plazas de la segunda y tercera fila se pueden abatir desde unos mandos situados en el maletero.

# Como en casa

El nuevo Ford Galaxy cambia de aspecto, es más habitable y práctico en un interior que contempla hasta siete plazas, se rodea de un mayor confort y su apuesta tecnológica es más completa en materia de seguridad. Su gama de motores ofrece variantes de hasta 240 caballos en gasolina y hasta 210 en diésel. Llegará después del verano.

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

Ford ya tiene preparado su nuevo Galaxy, un vehículo de siete plazas y generoso tamaño que se sitúa en lo más alto de una completa oferta de monovolumen que la marca norteamericana remata con modelos como el B-Max, el C-Max, el Grand C-Max y el S-Max.

Muchas son las mejoras recibidas en el nuevo Galaxy, ahora más práctico, confortable, seguro y eficiente al incorporar nuevos propulsores. El diseño exterior hereda los rasgos introducidos por la marca en sus últimos modelos, con una rejilla que gana protagonismo

o unos faros más estilizados. Además, se ha mejorado la visibilidad al incorporar unos pilares en las ventanillas más delgados.

En el interior también se ha rediseñado el cuadro de mandos, que ahora recurre en opción a una pantalla digital de 10 pulgadas configurable al gusto del usuario, mientras que en el salpicadero destaca una generosa pantalla táctil muy intuitiva en su funcionamiento.

Las butacas delanteras Ford Multi-Contour garantizan el máximo confort gracias a los reglajes eléctricos y a la función masaje que ofrecen,

mientras que el habitáculo resulta más amplio debido a que todos los asientos son más estilizados. A falta de conocer en profundidad el vehículo, el fabricante anuncia una ganancia de 10 milímetros en altura en las plazas de la segunda y la tercera fila y de hasta 40 milímetros de espacio para las piernas en estas últimas.

Además de mayor espacio se ha incrementado el confort y la flexibilidad gracias a un panel de control situado en el maletero y desde el que se puede abatir la segunda y la tercera fila de manera automática, resultando una superficie de carga totalmente plana. Los

dos últimos asientos pueden recuperar su posición de manera eléctrica. También el portón trasero goza de regulación eléctrica, bien con un mando o pasando el pie por debajo del paragolpes, acción muy útil cuando se llevan las dos manos ocupadas.

Asimismo, en el habitáculo se ha mejorado la insonorización, la climatización actúa de una manera más rápida y ahora se cuenta con una mayor zona de almacenaje, tanto en las puertas, como debajo de los asientos, en la parte superior del salpicadero o en la consola central.

Las motorizaciones del Galaxy cubren un amplio abanico de posibilidades. En diésel monta un 2.0 TDCi revisado que ofrece tres niveles de potencia: 120, 150 y 180 caballos. En lo más alto se sitúa una versión biturbo que parte desde el mismo bloque y que ero-

ga 210 caballos de potencia máxima.

En gasolina la oferta contempla el nuevo 1.5 EcoBoost de 160 caballos de potencia y un 2.0 EcoBoost de 240. Estos dos propulsores se asocian a sistemas como el 'Start/Stop', la frenada regenerativa o el cierre activo de la rejilla frontal que mejora la aerodinámica cuando la refrigeración del motor lo permite.

Ford también anuncia unas cualidades dinámicas superiores a las del modelo anterior al incorporar una suspensión trasera integral muy similar a la que montan el Mondeo y el

S-Max. Se han recalibrado los muelles y los amortiguadores y se sigue contando con el Control Continuo de Amortiguación, que permite configurar el tarado de la suspensión con tres modos diferentes: 'comfort', 'normal' y 'sport'. Por primera vez estos modos también actúan sobre la dirección asistida. Otra novedad es la llegada de la nueva dirección adaptativa de Ford, que ajusta el ángulo de giro dependiendo de la velocidad para optimizar la precisión y la maniobrabilidad.

El nuevo Galaxy también incrementa la tecnología con nuevos asistentes, como un

▼ La visibilidad se ha mejorado notablemente en el nuevo Galaxy, un vehículo que ofrece un gran confort de marcha en las siete plazas.

limitador inteligente de velocidad, capaz de ajustarla automáticamente para evitar multas, un asistente precolisión con detector de peatones o unos faros LED adaptativos que detectan por medio de una cámara a los vehículos y difuminan el haz de luz para evitar deslumbramientos.

Aparcar parece que tampoco será un problema, ya que este modelo contempla un sistema de aparcamiento asistido tanto en batería como en línea, un Asistente de Estacionamiento Lateral (Side Parking Aid) que nos avisa para evitar contratiempos, el denominado Park-Out Assist, que ayuda a salir de una plaza en paralelo manejando la dirección, una alerta de tráfico cruzado en la zaga o una cámara frontal que arroja una doble imagen de 180° en la

pantalla del salpicadero, muy útil cuando salimos de un garaje o una calle sin demasiada visibilidad.

La seguridad del Galaxy se completa con elementos como un control del ángulo muerto (BLIS), un sistema de alerta de cambio involuntario de carril, otro de reconocimiento de señales de tráfico o un detector de fatiga del conductor (Diver Alert). La estabilidad del vehículo también ha mejorado gracias a los sistemas de Control de Curva y Control de Estabilidad de Volteo (RSC) que ajustan el par motor y los frenos para mantener la trayectoria en curva.

Por último, destacar el sistema de conectividad SYNC 2 con control por voz, que permite disfrutar de muchas de las aplicaciones y servicios de nuestro teléfono móvil, e incluye una llamada de emergencia automática y localización del vehículo en caso de accidente.

El nuevo Galaxy estará disponible en nuestro mercado a la vuelta del verano.



Seguros

## El fraude se profesionaliza

El análisis de los 43.000 casos sospechosos detectados por Axa el pasado año ha permitido a la aseguradora francesa evidenciar la profesionalización de las conductas delictivas en este campo, en el que el ramo auto se mantiene como protagonista del mayor número de engaños (67%). Es el sector en que los engaños menos han crecido y se siguen centrándose en la conducción, que acapara nueve de cada diez intentos, con la reclamación de daños que no tienen nada que ver con el siniestro o la simulación de latigazo cervical, que se han disparado un 40% desde 2012. El fraude es un engaño que pagamos todos y los detectados en 2014 supusieron el ahorro del 4,9 % en la prima que pagan los clientes de AXA, lo que supone unos 17 euros anuales.

OCU

## Compra colectiva de carburantes

La Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) ha lanzado una compra colectiva de carburante para conseguir descuentos por encima de los ocho euros en el precio final de gasolina y gasóleo. Los automovilistas interesados deben apuntarse en [www.quieropagarmenosgasolina.org](http://www.quieropagarmenosgasolina.org). Esta iniciativa se une a las compras colectivas de energía y telefonía también promovidas por la organización.

Tecnología

## Ford ayuda a respetar los límites

Sea cual sea el país por el que se circula, el 'Limitador Inteligente de Ve-



### CONDUCCIÓN DISTRAÍDA Y DESATENTA

## Demasiado irresponsables

Circular por encima de los límites, no parar para descansar en largos recorridos, usar el móvil mientras se conduce y no guardar la distancia de seguridad, son las acciones irresponsables más comunes de los automovilistas españoles. Comportamientos que llevan a más de seis millones y medio de conductores al convencimiento de que en España se conduce mal y de forma insegura. Son datos del estudio en el que la 'Fundación Línea Directa' desgana comportamientos que esconden el desconocimiento de las cuestiones más elementales de seguridad. Para muestra, ese más del 35% de conductores censados que desconoce la obligación de parar en un semáforo en ámbar. No

resulta menos preocupante el aumento de los que no respetan la distancia de seguridad. 'Acosadores' que en 2013 provocaron 2.135 accidentes con víctimas, con más de 150 fallecidos por colisiones traseras y múltiples. Supone un 8% más sobre el año anterior y coloca ese comportamiento como una de las infracciones con mayor repunte, a pesar de que un estudio de Lease Plan en 32 países, indica como la actitud más irritante para los españoles pegarse al coche de delante. Lease Plan también constata un dato escalofriante: el 84% de los europeos realiza múltiples tareas al volante, con la utilización del teléfono (69%) y la comprobación de las redes sociales o el

envío de mensajes (18%) como las más habituales. En esa línea se mueve la investigación de Race, BP y Castrol, que concluye que 3,9 millones de españoles utilizan el móvil como smartphone para chatear o enviar mensajes al volante. Eso sí, se disculpan afirmando que lo hacen cuando están detenidos en un semáforo o parados en un atasco. La cifra sube a casi el 60% de los titulares del permiso B cuando se trata de admitir que se habla por teléfono mientras se conduce, aunque no se disponga de manos libres. Comportamientos que suponen 200 euros y tres puntos del permiso, la sanción económica más alta de los 19 países analizados en ese informe (la media son 105 €).

Volviendo a los datos de la Fundación Línea Directa, hay casi 15 millones de españoles que confiesan conducir por encima de los límites y, aunque cansancio y fatiga están relacionados con casi un tercio de los accidentes, el 44% reconoce no parar cada dos horas en los viajes largos. Pero es en los desplazamientos breves donde más nos relajamos, olvidando ponernos el cinturón o llevando a los niños sin sistema adecuado. Claro que la formación en materia de conducción no satisface a casi el 85% de los españoles. Pese a todo, no estamos considerados los peores. Hay unanimidad en acusar a los italianos de ese defecto, incluso por ellos mismos, con la excepción de los griegos, que se colocan los primeros.

Por su parte, la encuesta del Instituto Ipsos para la fundación Vinci sobre el comportamiento de los automovilistas en diez países de la UE, confirma que el 87% de los españoles reconoce ir demasiado deprisa, que el 63% olvida poner el intermitente, que el 62% no respeta la distancia de seguridad y que en el 60 % va por el carril central aunque la derecha esté libre.

locidad', que estrenará el nuevo S-Max, evita que se sobrepase el máximo permitido. El sistema va más allá del establecimiento de la velocidad máxima, al contar con una cámara en el parabrisas que detec-

ta las señales de tráfico e indica al limitador cuándo y hasta dónde debe bajar el velocímetro. Además, cuando el límite vuelve a subir el conductor puede acelerar hasta alcanzar el umbral de lo permitido. A

eso se une la interacción con el sistema de navegación para mantener el límite apropiado cuando aumenta la distancia entre señales. Funciona entre 30 y 230 km/h y garantiza una aceleración suave, pues ac-

túa sobre la cantidad de combustible en lugar de activar los frenos.

Competencia

## Más multas a concesionarios

A 3,19 millones de euros ascienden las multas impuestas por la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC) a diez concesionarios de Land Rover por pactar precios, intercambiar información estratégica en las zonas de Madrid y Barcelona y fijar otras condiciones comerciales.



## el puntazo

La DGT pide a los mayores de 65 años la verdad sobre su salud en el reconocimiento para renovar el carné.

Si no fuera porque la mitad de los mayores de 65 años que murieron en 2013 en un accidente de tráfico lo hicieron como peatones, la directora de la DGT María Seguí estaría más cargada de razón al pedir a ese colectivo sinceridad sobre su salud al renovar el carné de conducir. Lo cierto es que tres de cada diez muertos en 2013 en un siniestro de tráfico superaba esa edad y que en el 10% del total de accidentes hay personas de más de 65 años implicadas. Un problema que va a más, pues en tres décadas un 30% de los españoles habrá cumplido los 65 años.

## la cifra

# 50%

con respecto a 2008, reducirá Toyota la inversión de la puesta en marcha de la línea de producción de un nuevo modelo. Además, la compañía japonesa bajará un 20% los costes de producción de los nuevos modelos en 2020, con el innovador concepto de componentes de motores y plataformas en que trabaja. Esa 'nueva arquitectura global' permitirá crear vehículos cada vez mejores en unas plantas de producción más competitivas.

## la imagen

## Un Corsa que desafía a la gravedad

Suspendido sobre una arqueada alfombra, el nuevo Opel Corsa se convierte en protagonista de la obra del artista británico Alex Chinneck, especializado en desafiar a la física, como demostró con su 'edificio flotante' en el Covent Garden londinense. El artista confiesa su intención de convertir situaciones cotidianas en extraordinarias, en este caso dando a la inflexibilidad del asfalto y piedra una ligereza y fluidez aparente.



## la frase

Ramón Paredes. Vicepresidente de Relaciones Gubernamentales e Institucionales de Seat.

«Este país no hubiera avanzado tanto si no hubiéramos llegado a las relaciones laborales que tenemos».



## en breve

<b>MÁS CRÉDITO</b> La financiación de vehículos se incrementó un 18,33% en 2014, llegando a los 6.895,5 millones de euros según Asnef, que coloca en un 20,65% la subida para comprar turismos nuevos.	<b>LLEGA A ZARAGOZA</b> La empresa auxiliar de automoción estadounidense Cooper Standard tendrá una planta en Tarazona (Zaragoza). Se invertirán 6,7 millones de euros y supondrá 500 empleos.	<b>MÁS MOTORES</b> El incremento de la demanda obliga a PSA Peugeot Citroën a incrementar hasta las 200.000 unidades la producción de motores de gasolina PureTech en su planta de Trémery. (Francia).	<b>VOLVO EN EE.UU.</b> El fabricante sueco confirma que tendrá una planta de producción de vehículos en Estados Unidos. Aunque aún no ha decidido donde, tiene previsto invertir 463 millones de euros.
---	---	---	--

Atascos

## Barcelona, líder en congestión

Las ciudades españolas no están entre las peores del mundo en lo que atascos se refiere y Barcelona es la urbe más congestionada en nuestro territorio. Son datos del 'Traffic Index 2014' de TomTom, que mide el comportamiento del tráfico en mas de 200 ciudades del mundo y resalta que el tiempo del trayecto se duplica en la hora punta de la tarde, el momento de mayor atasco, aunque no en España, donde es la mañana la punta de mayor congestión. En general, los conductores desperdician una media de 100 horas al año en el coche por culpa del atasco, media que en España se reduce a 52 horas. Estambul, México D.F. y Río de Janeiro presentan los mayores problemas, un ranking que en España encabeza Barcelona (71 en la lista mundial), seguida por Las Palmas de Gran Canaria, Palma de Mallorca y Madrid, con Sevilla, Valencia y Málaga ocupando las siguientes posiciones.

AEA

## Mapa nacional de radares

Automovilistas Europeos Asociados (AEA) ha actualizado la ubicación más frecuente de los radares que gestionan DGT, Gobierno Vasco y Generalitat de Cataluña. La lista esta disponible en <http://aeaclub.org/campanas/radares>.

### LOS DIEZ QUE MÁS MULTAN

Jaén	A-4	km 245
León	A-6	km 343
Madrid	AP-6	km 49
Cáceres	A-66	km 508
Cuenca	A-3	km 156
Lugo	A-6	km 529
Sevilla	A-92	km 83,8
Teruel	A-23	km 88
Lugo	A-6	km 470
Guipúzcoa	N-1	km 446

# Donde nacen los Nissan

O donde se desarrollan todas sus características, se pulen sus defectos y se mejoran sus posibilidades. El Centro Técnico de Nissan en Barcelona –uno de los dos que la marca tiene en Europa– trabaja en modelos Nissan de todo el mundo. Más de 300 ingenieros le dan a los coches que circulan por Europa, Asia o América el último toque para que triunfen en todos los mercados.

Antes de que un coche llegue a un mercado cualquiera, en algún lugar del mundo hay un equipo trabajando en el desarrollo, pieza a pieza, de cada uno de sus componentes, analizando su funcionamiento,

su comportamiento, su durabilidad; comprobando el rendimiento, la eficiencia, la contaminación de los motores; midiendo la resistencia a las temperaturas más extremas y también a las carreteras,

por las que ese modelo va a circular a lo largo de su vida. Y una vez que el coche ha llegado al mercado, ese proceso continúa, pues el fabricante no deja nunca de analizar para tratar de mejorar sus productos.

En Barcelona, junto a la factoría que Nissan tiene en la Zona Franca, hay uno de esos lugares en los que se desmenuza el comportamiento de un coche y de sus piezas desde todos los puntos de vista. Es el Nissan Te-

chnical Center Europe, uno de los dos que la marca tiene en el continente (el otro está en el Reino Unido) y que trabaja para modelos y desarrollos de todo el mundo.

Entrar en él, como hemos podido hacer es visitar unas gran 'trastienda' de la industria del automóvil, lo que no se ve de un coche, una parte del desarrollo clave para que un modelo acabe siendo un éxito. Por eso, la inversión en I+D es una de las principales partidas presupuestarias de toda empresa automovilística que quiera estar a la última y seguir evolucionando. Por eso, Nissan, ha invertido, sólo en el último año 4.200 millones de euros en I+D+i, lo que supone un 5,1 por ciento de las ventas de la marca y representa un 12 por

Si quieres saber más del Centro Técnico de Nissan entra en... [www.m16.in/1531](http://www.m16.in/1531)

## CÁMARA CLIMÁTICA Resistir el frío y el calor extremos

Para comprobar la resistencia y durabilidad de distintas partes, tanto del exterior como del interior del coche en las condiciones climáticas más adversas una cámara de radiación solar recrea ambientes extremos: entre -40 y +90 grados y con hasta un 95 por ciento de humedad. Esta instalación permite controlar hasta 4 coches a la vez.



## DISEÑO DIGITAL Aquí empieza todo

La simulación informática es el primer paso del proceso. Permite ganar tiempo, mejorar la calidad y rebajar el coste. Con el sistema digital no sólo se puede variar el diseño de determinadas piezas sino también la calidad de los materiales usados, para predecir el comportamiento que ofrecerá cada pieza a lo largo de su vida. También se analizan procesos productivos, accesibilidad a las piezas en las reparaciones...



## EN CIFRAS Así es el NTCE

► Fundado en 1968, cuenta con una plantilla de más de 330 trabajadores, la mayoría de ellos ingenieros. Ocupa una superficie de 20.000 metros cuadrados.

► El 23 por ciento de las horas de trabajo en el NTCE se dedican a Europa (el 9 por ciento a España), el 56 por ciento se trabaja para el mercado asiático y el 21 por ciento para América.

► Entre -40° y +90° es el rango de temperatura que se puede reproducir en la cámara climática. En 3-4 horas se puede pasar de un límite al otro.

► El simulador de carretera es capaz de reproducir el desgaste que sufre un coche durante 400.000 kilómetros en sólo 3 ó 4 semanas.

► En el banco de motores se pueden combinar 170 millones de posibles características para calibrar un motor a base de cambiar diferentes parámetros como régimen de giro, par máximo... En 1994 las posibles combinaciones de calibración eran sólo 300.

► El NTCE trabaja en la actualidad en 55 combinaciones diferentes de motores y vehículos.

► 500.000 veces abre y cierra la puerta de un coche un robot para comprobar la duración y el envejecimiento de la misma.

► Vehículos de hasta 300 caballos de potencia pueden ser analizados en el banco de rodillos, para analizar sus emisiones y también en el banco de motores.

► Un milímetro (0,5 milímetros hacia arriba y 0,5 milímetros hacia abajo) es el desplazamiento que se produce en el banco que mide el confort de la suspensión.

## SIMULADOR CARRETERA 400.000 kilómetros en 4 semanas

Hace años, comprobar la evolución de un coche en función del uso al que se somete, hubiera costado meses de recorridos en diferentes carreteras, conducido por una plantilla de pilotos y miles de litros de combustible. Ahora, este simulador reproduce el estado tras 400.000 kilómetros de uso en una prueba que dura sólo 3 ó 4 semanas... Y sin gastar una gota de combustible. Es capaz de recrear todo tipo de carreteras, en todos los mercados (lo mismo una carretera española que una rusa). Y puede variar el recorrido en función del tipo de coche, pues no son iguales los lugares por los que circulará un Qashqai o un Micra.



► Sobre cuatro plataformas hidráulicas, que se van moviendo simulando la carretera, los modelos de Nissan son probados en sesiones que pueden ser de 24 horas sin interrupción.



## BANCO DE MOTOR 170 millones de posibilidades

◄ Además de controlar rendimiento y fiabilidad, en este banco se varían diversos detalles de la gestión del motor.

Aquí se pueden controlar el funcionamiento de propulsores de hasta 300 CV a los que se les pueden variar diversos parámetros en la gestión del motor (ciclos de inyección de combustible, entrega del par motor, régimen de giro...) para encontrar el mejor compromiso entre prestaciones y consumos. Pudimos comprobar, por ejemplo, cómo varía la sonoridad de un motor diésel 1.5 dCi con sólo añadir o suprimir preinyecciones de combustible al proceso. Permite realizar más de 170 millones de combinaciones diferentes para calibrar un motor frente a las 300 combinaciones que se podían realizar en 1994.





## TACTO CAMBIO Comodidad y precisión

Aquí se analiza en circunstancias reales el uso de la palanca de cambios que realizan más de 30 conductores diferentes que tienen instalados sensores especiales en sus coches (a cada uno se le miden 18 parámetros diferentes). Y con esa información, más el análisis de cambios de marcas y modelos de la competencia, se trata de desarrollar la palanca de cambios que demandan los conductores. En la actualidad están trabajando sobre un cambio más preciso que ya pudimos probar.



▲ En este centro se trabaja en definir cómo será el cambio del futuro, tanto por comodidad como por funcionalidad.

## TEST TRACK El factor humano

En el exterior del NTCE, Nissan cuenta con una pista de pruebas para comprobar cómo funcionan, en la realidad y en circunstancias reales, los diferentes avances, sobre todo en materia de rendimiento de motores, introducidos en los diversos laboratorios. Y aquí un conductor prueba un coche concreto con la calibración de motor ajustada en banco, y sobre esa calibración, el conductor puede introducir variaciones en ciertos parámetros para mejorar lo obtenido en el banco.



▲ Los análisis realizados en los diferentes laboratorios son puestos a prueba en la pista exterior. Allí los conductores pueden afinar detalles.

## VALIDACIÓN FATIGA PIEZAS Todo tiene que resistir

La resistencia de los materiales, incluso de las piezas más pequeñas, también es analizada para comprobar la fatiga de los materiales y garantizar su resistencia. Así se puede predecir el comportamiento que tendrán. Se registra la tensión de esas piezas en un acelerómetro y después en una mesa vibrante, de forma que la pieza es sometida a las tensiones que va a sufrir a lo largo de su vida en un uso normal, pero intensificado.

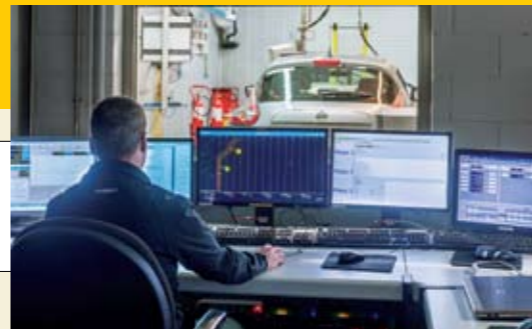


## BANCO DE ACUMULACIÓN KILÓMETROS ROBOTIZADO El conductor incansable

Comprobar el funcionamiento real y la durabilidad de diversos componentes del coche es lo que realiza este robot conductor. El coche está permanentemente en marcha -24 horas al día- pues cuenta con un sistema de rellenado automático de combustible. El robot que está al volante simula condiciones reales de uso y de su trabajo se puede medir, por ejemplo cómo resisten el uso intensivo la palanca de cambios, los pedales o la dirección. No es el único; hay otro que abre y cierra la puerta de un coche 500.000 veces, sin descansar.



▲▼ Un robot 'sentado' a los mandos del coche, comprueba los efectos de la conducción en pedales, cambio, dirección...



▲▼ El banco de rodillos de emisiones simula, con un conductor al volante, los diferentes recorridos (urbano, carretera...) que realiza un coche y mide las emisiones en cada ciclo.



La exigencia de la normativa europea en cuanto a los niveles de contaminación de los motores exige que los propulsores estén perfectamente puestos a punto para garantizar el cumplimiento de las estrictas normas anticontaminación. Así, el banco de rodillos trabaja en un ciclo de validación estándar a

## BANCO DE RODILLOS/EMISIONES En busca de la contaminación mínima



nivel europeo (NEDC) donde reproduce las condiciones de uso y homologación de un motor montado sobre un coche concreto. El sistema, que funciona con un conductor al volante, va tomando muestras de las emisiones que se producen en cada ciclo de uso (conducción en ciudad, en carretera...) y mi-

diéndolas para que estén por debajo de los límites permitidos. Porque las autoridades no sólo inspeccionan los coches y sus emisiones en este banco; también pueden inspeccionar cualquier coche, de forma aleatoria, que salga de la cadena de producción. Y todos deben cumplir con los parámetros homologados.

## VIBRACIONES Y SUSPENSIONES Máximo confort



Contrólar cómo se transmiten las vibraciones al coche y cómo las transmite éste a sus ocupantes. Y por supuesto, atenuarlas es el objetivo de este banco que se mueve hacia arriba y hacia abajo un milímetro. Durante el experimento se utilizan barridos de frecuencia de hasta 40 hercios para detectar qué partes sufren más vibraciones y también para buscar la forma de minimizarlas para evitar esa incomodidad para los pasajeros.



◀◀ Un coche es sometido a un desplazamiento vertical de un milímetro a diferentes frecuencias. Así, se analizan las vibraciones en el habitáculo y se buscan soluciones para evitar los síntomas molestos.

## e-NV200 La joya de la corona

Crear vehículos desde una hoja en blanco es también posible en el Centro Técnico, que se ha encargado, por ejemplo de liderar el desarrollo completo de camiones como el Nissan NT500 y ha sido pieza clave también en la evolución de otros vehículos como el camión ligero NT400, el pick-up Navara. Pero la joya de la corona es la furgoneta eléctrica eNV200 que se fabrica en exclusiva mundial en Zona Franca y que ha sido desarrollada aquí..



► El desarrollo la furgoneta eléctrica e-NV200 se ha realizado por completo en este Centro Técnico, donde también se produce en exclusiva para todo el mundo.



ciento de aumento respecto a la cifra del año anterior.

En este centro dirigido por Masaki Toriumi, vicepresidente de I+D en Europa, trabajan más de 300 personas, muchos de ellos ingenieros, para dar el

toque final a modelos no sólo del viejo continente. En concreto, el 56 por ciento del trabajo de este centro está dedicado al mercado asiático, el 21 al mercado americano y un 23 por ciento al europeo. Cuenta con

tres vías de trabajo diferenciadas. La primera, es el centro mundial de competencia de Nissan en el desarrollo y validación de motores diésel para todo el mundo (aquí se trabaja en 55 combinaciones diferen-

tes de motores y modelos para todos los centros de la Alianza Nissan-Renault). Segunda: es el centro de desarrollo total de vehículos comerciales ligeros. Tercera vía: es el centro de pruebas para modelos Nissan

en Europa; en colaboración con el IDIADA, las instalaciones del NTCE cuentan con bancos de rodillos de control de emisiones, confort de suspensión, de cajas de cambio, de motores, simuladores de carretera...

Un centro que corrobora la apuesta de Nissan por España, como comenta Marco Toro, Consejero Director General de Nissan Iberia, cuando desgana algunas de las cifras de lo que significa la marca japo-

nesa en nuestro país: produce 7 modelos, cuenta con 3 factorías (Ávila, Barcelona y Cantabria), ha invertido 430 millones de euros en los últimos 3 años, da trabajo a 5.500 personas y ha fabricado duran-

te 2014 141.000 coches. Unas cifras a las que deben sumarse los millones de coches Nissan que circulan por el mundo que cuentan con 'genes' creados en estas instalaciones; el lugar donde nacen los Nissan.

# La comunicación que no cesa

En un mundo en el que estar constantemente conectado es un imperativo para un número de usuarios, que crece exponencialmente, un sector tan importante como el del automóvil no se puede quedar atrás. Lo saben todos los fabricantes y todos, en mayor o menor medida, buscan fórmulas para ofrecer la mejor conectividad posible y también la más segura dentro de sus automóviles.

Se trata de desarrollar y hacer asequibles las tecnologías más avanzadas que ayuden a los automovilistas a cubrir sus necesidades de información y entretenimiento sin tener que apartar la vista de la carretera o abstraerse de la conducción. El 'diálogo' con el exterior también se puede aprovechar para aportar información que mejore la gestión del tráfico y alerte al resto de conductores sobre un posible peligro.



## 'VEHICULAR SMALL CELL' DE BMW

Acabar con los problemas de señal que puede propiciar el cuerpo del vehículo ha unido a BMW con dos socios especializados. El resultado es un prototipo con acceso óptimo a las redes celulares. Ese acceso se canaliza a través de la antena y la efectividad se completa con una considerable reducción de la radiación electromagnética dentro del coche. Con esas medidas, el 'Vehicular Small Cell' proporciona conexión inalámbrica automática entre todos los dispositivos que hay dentro del coche, lo que supone disfrutar de ellos sin interrupciones o interferencias.

## LA NUBE DE VOLVO, PLATAFORMA MULTISERVICIO

Compartir los datos que se van recogiendo en el recorrido con otros usuarios de la carretera y las autoridades locales es una visión pionera que Volvo quiere hacer realidad, aprovechando las posibilidades que ofrece el almacenamiento en la 'Nube'. En ese futuro escenario trabaja la marca sueca, para optimizar la información individual que puede aportar el conjunto de conductores.



▲ La conectividad entre vehículos aprovecha en tiempo real la información del tráfico que cada unidad aporta.

## SEAT Y SAMSUNG, COMPAÑEROS DE VIAJE

Antes de que acabe el semestre estarán disponibles los primeros coches de Seat equipados con los sistemas de conectividad total desarrollados en unión con Samsung. Fruto de esa unión es la Seat ConnectApp, que desde el smartphone lee en voz alta al conductor los tweets, publicaciones en Facebook y correos recibidos. Además, el contenido de la terminal se reproducirá en la pantalla del coche para que el conductor pueda acceder a las aplicaciones sin apartar la vista de la carretera.



► El presidente de Seat, Stackmann, y el vicepresidente ejecutivo de Samsung, Rhee, comprueban las posibilidades de la nueva SEAT ConnectApp.

## BICICLETA ELÉCTRICA DE FORD PARA TRAYECTOS CONECTADOS

El uso combinado de bicicletas eléctricas, automóviles y transporte público forma parte del Ford Smart Mobility, el plan global de la compañía americana, que pretende facilitar los desplazamientos diarios con sistemas de transporte más inteligentes, que eliminen preocupaciones y ansiedad. En ese plan se encuadran el Handle on Mobility y el Info Cycle, experimentos centrados en el uso de la bicicleta. La compañía automovilística tampoco olvida a los usuarios de sus

vehículos, que ahora cuentan con seis nuevas aplicaciones activadas por voz para mantenerse conectados en movimiento, utilizando la tecnología SYNCC con AppLink. CaixaBank, para clientes de la entidad, Goal Scores, para los aficionados al fútbol, y Sundtracker, para seleccionar y escuchar emisoras de radio, estarán disponibles en Europa.



▲► El experimento se llama Info Cycle y busca mejorar la experiencia de uso de la bicicleta en el entorno urbano, tanto si son eléctricas como convencionales.



## FIAT CHRYSLER Y ACCENTURE AVANZADO INFOENTRETENIMIENTO

Se llama Unconnect Live y es un servicio desarrollado por Fiat Chrysler y Accenture, que se estrenará con el nuevo Fiat 500X. Pensado para ayudar a los conductores a no apartar la atención de la carretera, este sistema de infoentretenimiento ofrece música, noticias, actualización de redes sociales, navegación, aplicaciones de diagnóstico e, incluso, la posibilidad de adaptar el el estilo de conducción para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>.



## PSA GARANTIZA LA PRIVACIDAD

La plataforma desarrollada por el consorcio Car Easy Apps permite a los teléfonos inteligentes interactuar con el vehículo garantizando la seguridad y la protección de la privacidad de coche y usuario. PSA Peugeot Citroën, Continental y los centros tecnológicos gallegos (CTAG) forman parte de ese consorcio.

## LA CONECTIVIDAD ONSTAR DE OPEL

Conexión automática con los servicios de emergencia tras un accidente, localización del coche en caso de robo, diagnóstico de mantenimiento (presión neumáticos, aceite...), descarga de destinos al navegador del coche, aplicaciones de Smartphone o conexión wi-fi de alta velocidad (4G LTE), que permite que se conecten hasta siete dispositivos dentro y alrededor del vehículo son algunas de las aplicaciones que ofrece el sistema de seguridad y conectividad de Opel OnStar. Con más de siete millones de usuarios en Estados Unidos, Canadá, China y México, el sistema llegará a 13 países europeos, entre los que se encuentra España, en una primera fase y con la posibilidad de probarlo 12 meses sin pagar.



▲► En la consola superior del techo o en el retrovisor interior se ubican los botones del sistema que, a partir de agosto, estará disponible en toda la gama de turismos de Opel.





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

## SKODA TRADICIÓN CICLISTA

El maillot verde, que reconoce en la Vuelta Ciclista España y en el Tour de Francia al mejor sprinter, llevará el nombre de la marca Skoda en la próxima edición de



estas pruebas. Skoda lleva vinculada al mundo del ciclismo muchos años, siguiendo la tradición de sus fundadores, que ya fabricaban bicicletas en 1895.

## TOYOTA UN ROBOT DE RÉCORD

Kirobo, el robot astronauta de Toyota, ha regresado del espacio con dos récords Guinness, el que le reconoce como primer autómatas galáctico y también como el robot que ha mantenido una conversación a más altura.

Kirobo es un robot humanoide diseñado para comunicarse con humanos y ha sido el primero en mantener una conversación con un astronauta en la Estación Espacial Internacional, donde ha permanecido 18 meses. En su desarrollo ha participado la marca Toyota.

## ATENTOS A... 23 Y 24 DE MAYO

Comienza en la playa de Sylt Island (Alemania) la nueva edición del 'Maserati Polo Tour', que organiza la marca en colaboración con La Martina, proveedor oficial de los equipos.



## PINTURA BRILLANTE MÁS GRANDE



Si quieres ver el video del Récord Guinness del Nissan Leaf entra en... [www.m16.in/v512](http://www.m16.in/v512)

El artista británico Ian Cook, conocido por pintar sus obras utilizando los neumáticos de coches teledirigidos como pinceles, ha usado el Nissan Leaf para crear un cuadro de Guinness.

## GUINNESS PARA EL LEAF

Un lienzo de 207,68 m<sup>2</sup>, más de 60 litros de pintura, 61 horas de trabajo y un Nissan Leaf. Es todo lo que ha necesitado el artista británico Ian Cook para crear el cuadro que brilla en la oscuridad más grande de la historia y batir, de paso, un récord Guinness.

El cuadro, que representa la parte frontal de un Nissan Leaf, fue creado

utilizando los neumáticos de este modelo eléctrico como pinceles y la pintura fluorescente con la que experimenta Nissan para sus futuros coches. Ian Cook trabaja habitualmente con vehículos a escala teledirigidos para crear sus obras.

La pintura luminiscente con la que trabaja Nissan es capaz de absorber los rayos ultravioleta y otras

radiaciones durante las horas de sol para después brillar entre ocho y diez horas durante la noche, con lo que el coche se ve a mayor distancia y se aumenta la seguridad. Si llega a comercializarse, tendría una duración y efectividad de 25 años. La marca la ha experimentado ya con éxito en su modelo Leaf, el vehículo eléctrico más vendido del mundo.

## LEGO

### COMPETICIÓN EN CASA

La marca de juguetes Lego acaba de lanzar una nueva línea de productos denominada 'Speed Champions', inspirados en el Campeonato Mundial de Fórmula 1 y con las marcas Ferrari, McLaren y Porsche como protagonistas. Entre los modelos podemos

encontrar el camión de la Escudería Ferrari, el 458 Italia o el Ferrari LaFerrari. También el McLaren P1 y el Porsche 918 Spyder.



## CITAS

Santander acoge los próximos 23 y 24 de abril el primer Encuentro Logístico sobre el automóvil, en el que se darán cita los máximos responsables del sector.

## LAND ROVER

### UN DEFENDER EXCLUSIVO

La división de Vehículos Especiales de Land Rover firma esta edición exclusiva del Defender con la colaboración del diseñador británico Paul Smith, entusiasta del modelo y la marca.

Este Defender destaca en el exterior por la utilización de hasta 27 colores diferentes, todos ellos elegidos por Smith, que se inspiró en los tonos utiliza-

dos por los Defender de las Fuerzas Armadas.

En el interior, creado también de forma artesanal, abundan los detalles, como una imagen de un juego de llaves impresa dentro de la guantera o una abeja pintada a mano en el techo. Un homenaje más a este icónico modelo que deja de fabricarse este año.



Land Rover ha creado un Defender exclusivo en colaboración con el diseñador británico Paul Smith. En la carrocería se han empleado 27 colores diferentes.

## EXPOSICIÓN JUNTO A SWAROVSKI

### DS DIVINE, UNA JOYA DE COCHE

DS expone en París el Divine, un concept de lujo decorado con cristales de Swarovski. El nuevo DS 5 y el DS 21 Pallas -en versión 2015- también están en la muestra parisina.

En el DS World París los visitantes pueden conocer a fondo todo lo que encierra el universo DS. Este escaparate de la marca, situado en el centro de la capital francesa, acoge hasta el próximo 10 de mayo una exposición en la que el Divine DS, un concept decorado con cristales de la marca austriaca Swarovski, comparte

espacio con la colección primavera-verano 2015 de este fabricante de joyas. Además, también están presentes en la exposición el nuevo DS 5, buque insignia de esta personal marca creada en 2014, y el DS 21 Pallas en su versión 2015. El DS 21 celebra este año su 60 aniversario y sirve de inspiración a la marca DS.



El DS Divine, que la marca expone en París, está decorado con cristales de Swarovski.

## RELOJ TISSOT MOTO GP

### MARCA LA DIFERENCIA

El disco de freno que imita al de las motos en el bisel, la marca de los neumáticos en el dorso, los pulsadores en forma de reposapiés o la bandera de cuadros de la esfera son algunos de los detalles que marcan la diferencia entre este reloj y otros. Se trata del nuevo T-Race

MotoGP, que toma su inspiración del Mundial de Motociclismo y del que la marca Tissot fabricará 3.333 unidades.



## CONCURSO

PSA Peugeot Citroën ha participado junto a otras once empresas de distintos sectores en el concurso Jumping Talent, que busca universitarios con talento.

## ADRIANA UGARTE Y LEXUS

### MUESTRA SU LADO RACING

La actriz Adriana Ugarte se ha convertido en piloto por un día al volante del nuevo Lexus RC F y de las versiones deportivas F de la marca. Ataviada con mono y casco de competición, la actriz disfrutó del motor V8 y los 477 caballos de potencia del nuevo RC F. Adriana Ugarte, protagonista del nuevo filme



**ENDATOS**  
PRIMER GRAN PREMIO  
2004  
GP ORGANIZADOS  
11

LONGITUD  
5.451 METROS  
VUELTAS  
56

CURVAS (IZDA./DRCHA.)  
16 (9 DER. / 7 IZQ.)  
VELOCIDAD MÁXIMA  
310 KM/H

RÉCORD VUELTA  
MICHAEL SCHUMACHER  
1.32.238  
2004

# Un gancho inesperado

La victoria de Ferrari y Sebastian Vettel ha abierto nuevas e inesperadas perspectivas al Campeonato del Mundo, con Mercedes derrotado por primera vez en duelo directo desde 2014. Por parte de McLaren se espera la continuidad de su curva ascendente, y con el objetivo de terminar su primera carrera de la temporada. Sainz y Merhi intentarán mantener la positiva inercia de Malasia



El panorama de dominio absoluto de Mercedes ha cambiado tras la carrera de Sepang. Ferrari debe confirmar su salto adelante.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com  
Fotos: Sutton

«No estamos en los puntos, y sí, estamos delante de Force India, pero ahí no es don-

de queremos estar, aunque en comparación con las pruebas de Barcelona y Australia hay una enorme diferencia», explicaba Eric Boullier tras el pa-

sado Gran Premio de Malasia, cuando tanto Fernando Alonso como Jenson Button quedaron sorprendidos por el rendimiento del MP4-30. El Gran Premio

## Circuito de Shanghai curva a curva

### 1 2 3 4 Varias curvas en una.

Las dos primeras, largas y de alta velocidad, requieren un ligero toque de freno para una rápida entrada, aunque un bache propicia el bloqueo de las ruedas en la primera. En la tercera curva, ciega, la pista se estrecha. La trazada es delicada para dar una rápida salida hacia la cuarta, ya que el trazado se va cerrando. Zona crucial para el tiempo global de la vuelta.

### 5 6 Posibilidad de adelantarse si se consigue lograr una buena tracción en el sector anterior.

La primera se toma fondo, pero la segunda requiere una frenada muy fuerte para poder completar la maniobra de adelantamiento. La salida requiere acelerar muy pronto.

### 7 8 Curvas muy rápidas, la primera también se

recorre totalmente a fondo, incluso con agua. La segunda tiene una entrada complicada en la que se puede ganar o perder mucho tiempo.

### 9 10 Unos de los puntos clave de la pista.

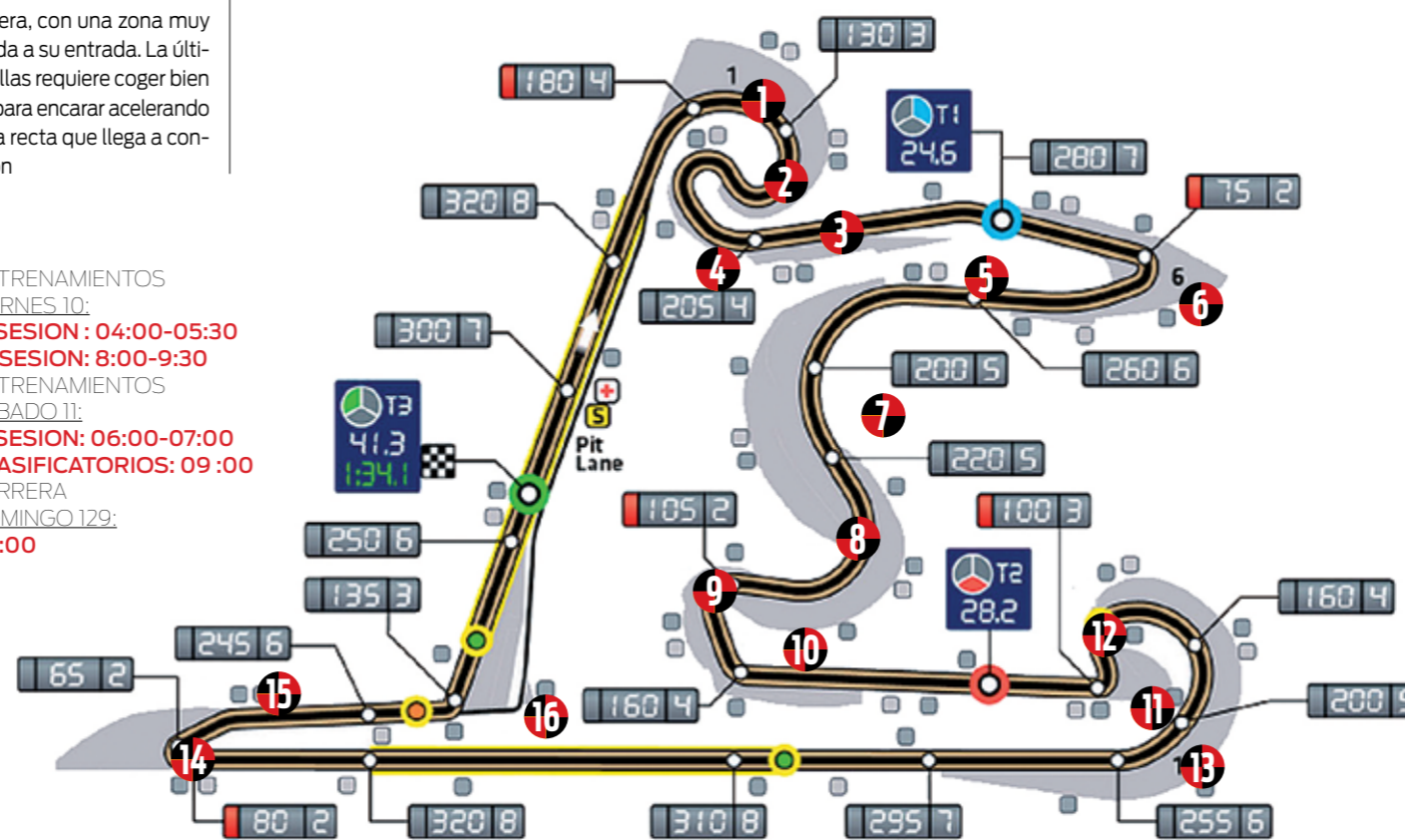
Una vez pasado el vértice de la primera curva, hay que acelerar a fondo a través de la siguiente para aprovechar la corta recta que viene a continuación.

### 11 12 13 Zona de velocidad media, la primera exige tirarse al piano para mantener la velocidad, colocando o el coche bien en la trazada para la 12. Las dos restantes son totalmente a fondo si ha salido bien de la anterior, con la última de ellas peraltada y vital para encarar la recta más larga del trazado.

### 14 15 16 La primera es uno de los puntos de

adelantamiento más importantes del circuito, ya que llega tras una larga recta de casi 1,5 kilómetros. La 14 es una curva de primera, con una zona muy bacheada a su entrada. La última de ellas requiere coger bien su pico para encarar acelerando a tope la recta que llega a continuación

**HORARIOS (HORA ESPAÑOLA)**  
ENTRENAMIENTOS VIERNES 10:  
1ª SESIÓN: 04:00-05:30  
2ª SESIÓN: 8:00-9:30  
ENTRENAMIENTOS SÁBADO 11:  
1ª SESIÓN: 06:00-07:00  
CLASIFICATORIOS: 09:00  
CARRERA DOMINGO 129:  
08:00



de China confirmará hasta qué punto su progreso mantiene la curva ascendente.

«Si avanzáramos así en cada carrera, en tres o cuatro estábamos luchando por la victoria», comentaba en tono de broma el piloto español tras el segundo y medio ganado en los entrenamientos de Sepang. El domingo, tanto Button como Alonso lucharon por los puestos intermedios durante la prueba, con una hipotética llegada en los puntos del español de haber completado la carrera.

Pero la pelota está todavía en el terreno de Honda. En Sepang ninguno de los dos coches completó la carrera cuando su propulsor no soportó el incremento de potencia aplicado respecto a Australia. El fabricante nipón sigue evolucionando con un escalonamiento progresivo que cuajará tanto en fiabilidad como en prestaciones carrera a carrera. En Shanghai se espera que el MP4-30 suba otro escalón como en Malasia. Acabar con alguno de sus coches en meta representaría un gran éxito.

Si Albert Park siempre ofrece carreras singulares en el contexto de una temporada, Sepang deparó un panorama totalmente diferente al espe-

rado. El circuito de Shanghai podría reafirmar las nuevas perspectivas abiertas en la carrera anterior ¿Hasta qué punto es o puede ser Ferrari rival para Mercedes?

«Ni yo ni Mercedes esperábamos que robaran tan rápidos, han hecho un trabajo increíble y tienen un ritmo magnífico, sabíamos que habían dado un salto, pero no que eran tan rápidos para nosotros», reconocía Lewis Hamilton tras la última carrera, en línea con manifestaciones similares de los restantes miembros del equipo.

Pocas veces se han vivido temperaturas de asfalto tan elevadas en los últimos años como las de Sepang. Este dato crucial matizará si el SF15 T se ha emparejado o no con el W06, o la victoria de Vettel se quedará en mero espejismo. En todo caso, fue la primera derrota en la era híbrida para Mercedes sin mediar avería mecánica ni incidentes en pista, como fue el caso en Spa 2014 entre Hamilton y Rosberg.

Que Ferrari completara la pasada carrera con dos juegos de gomas frente a los tres de Mercedes ha descubierto las virtudes aerodinámicas de la criatura de James Allison y su capacidad de cuidar el neu-

# FERRARI GANÓ EN MALASIA CON UNA PARADA MENOS EN BOXES QUE MERC EDES. ESO HABLA DE LAS VIRTUDES DEL COCHE CREADO POR ALLISON



## EN 2014 Alonso sube, milagrosamente, al podio

El Gran Premio de China cerró el primer bloque de la temporada 2014, antes de que la Fórmula 1 emprendiera rumbo hacia Europa. Y el panorama, ya entonces, estaba meridianamente definido. «Sinceramente, no puedo creer lo realmente increíble que es el coche, y cuánto ha trabajado todo el mundo». Lewis Hamilton había logrado dar la vuelta a su abandono de la primera cita en el Gran Premio de Australia, y encadenó su tercera victoria consecutiva en la temporada 2014. Pero por encima de todo quedaba claro que el dominio aplastante de Mercedes no se enfrentaba a más rival que la lucha interna de sus pilotos.

El diferencial de los monoplazas alemanes respecto a sus rivales más directos alcanzaba casi el segundo y medio por vuelta. Pero ni siquiera Nico Rosberg tuvo opción alguna contra Lewis Hamilton, que arrancó perfectamente y controló el ritmo de la prueba a placer. Todo lo contrario que el alemán que, sin telemetría en

la salida, cayó retrasado y, aunque no tuvo problemas para remontar, tampoco pudo plantar cara al británico.

Por detrás, se producía otro duelo, pero en la lejanía: Sebastian Vettel frente a Daniel Ricciardo. Por segunda vez en dos carreras, el alemán recibió el orden de dejar pasar a su compañero, y desde el principio de temporada se evidenciaron los problemas del cuatro veces campeón del mundo para recibir del neumático la respuesta que necesitaba en el nuevo RB10. El piloto australiano superó en casi 25 segundos a su compañero al llegar a la meta. Force India seguía brillando a comienzos de temporada y Niko Hulkenberg fue uno de los cuatro pilotos que había puntuado en todas las carreras al terminar sexto en el circuito de Shanghai.

En cuanto a Fernando Alonso y Ferrari, la prueba arrancaba con la marcha de Stefano Domenicali y la llegada de Marco Mattiacci. Tras la dura derrota anterior en el Gran Premio de

Bahrein, el equipo italiano logró uno de los dos podios de la temporada 2014. Tras una gran salida y una acertada llamada a boxes, el piloto español logró controlar los ataques de Ricciardo en los compases finales de la prueba. En realidad, el trazado chino enmascaraba los muchos problemas de potencia, entrega de potencia y recuperación de energía que padecía el Ferrari F14 T. El resto de la temporada lo confirmaría.



mático. Por otro lado, parece que Pirelli será menos conservador en el futuro, y elegirá compuestos con un mayor abanico de opciones estratégicas, ampliando así mayores opciones de paradas en carrera durante el resto de la temporada. Quizás este factor juegue a favor del equipo italiano durante lo que queda de año.

Pero en Sepang también la potencia jugaba un papel clave con sus largas rectas y zonas sinuosas, aunque ningún monoplaza equipado con el propulsor alemán marcó diferencias con Ferrari. Por ejemplo, Valtteri Bottas y Felipe Massa lograron los dos registros más veloces el sábado, pero Sebastian Vettel igualó al brasileño, ambos con 327,6 kilómetros por hora. Sin embargo, Hamilton y Rosberg prácticamente clavaron los suyos a 323 km/h.

Aunque en este apartado también juegue la puesta a punto aerodinámica, la carrera de Malasia confirmó que la progresión de Sauber y Ferrari se apoyaba en la evolución de la unidad de potencia italiana. Sorprende además que los ingenieros italianos hayan igualado el músculo del propulsor alemán cuando han utilizado menos 'tokens' en este comienzo de temporada que sus rivales germanos. El trazado chino y su larguísima recta aportarán más datos para corroborar dicha progresión.

Ferrari mira ahora a Mercedes y no a Williams, como se anticipaba en la pretemporada. «Maximizamos el resultado (en Sepang), pero hemos perdido ritmo de carrera», reconocía Valtteri Bottas, «el margen es demasiado grande, mucho más de lo esperado», se lamentaba el finlandés, quien reconocía las dificultades del FW37 en tráfico, con «problemas de tracción, y en las curvas de baja velocidad, en comparación a Toro Rosso y Red Bull».

Por su parte, el equipo austriaco afronta la embarazosa comparación con su escuadra junior, ahora por delante en



▶ Carlos Sainz quiere seguir consolidándose en la F-1 y en su duelo con Verstappen. En cuanto a Alonso y McLaren, que dio un gran paso en Malasia, quieren corroborarlo acabando la carrera.



la clasificación de Constructores. Si aciertan en su confianza los técnicos de Renault, el rendimiento de los monoplazas azules debería cuajar de forma diferente a las dos primeras carreras. «En Sepang estuvimos mejor por parte nuestra, y vislumbramos lo que se puede esperar del equipo», apuntaba Remi Tafin antes de la tercera prueba, «para nosotros, la temporada empezó realmente en Malasia. En China Red Bull habrá resuelto sus problemas y entonces empezará la diversión. No digo que vayamos a ganar la carrera, pero tenemos mucho potencial por desarrollar. En Sepang supo optimizar una difícil estrategia de dos paradas sin dañar el neumático, en una carrera físicamente asfixiante que exigía concentración total y ausencia del menor error, mientras Verstappen lograba



◀ De repente, Williams ha pasado de ser la alternativa a Mercedes, a estar por detrás de Ferrari. En China tanto Bottas como Massa, quieren cambiar este orden.

un gran sexto puesto. «Estoy más que feliz con mis dos pilotos», reconocía Tost tras Sepang. En Shanghai llegará un nuevo y apasionante duelo entre ambos, ya seguido detenidamente por la prensa. Roberto Merhi tendrá una nueva oportunidad en el Gran Premio de China. Sin la menor experiencia previa con Manor, logró acumular kilómetros y conocimiento del monoplaza en Sepang, un gran éxito pa-

ra piloto y equipo dadas las circunstancias. Las condiciones personales en las que el castellonense saldrá al asfalto serán muy diferentes en su segunda carrera. De repente, se respira otro aire en la Fórmula 1 con las perspectivas abiertas por Ferrari en Malasia. Ojalá la próxima carrera se lleve por delante ese ambiente desasosegante con el que empezó el presente Campeonato del Mundo.

**ERC IRLANDA DEL NORTE**



**Segundo triunfo de Breen**

El irlandés Craig Breen (Peugeot 208 T16) ganó la tercera prueba del European Rally Championship, disputada en tramos de asfalto de Irlanda del Norte, con lo que pasa a ser líder del certamen, con 78 puntos, 3 más que el polaco Kajetan Kajetanowicz (Ford Fiesta RS), que terminó segundo a sólo 6 segundos. Tercero fue el irlandés Josh Moffett (Ford Fiesta RRC).

**FÓRMULA E LONG BEACH**

**Piquet se acerca a Di Grassi**

Con su victoria en la carrera de Long Beach, el brasileño Nelson Piquet Jr. dio el primer triunfo a China Racing, el equipo dirigido por Adrián campos, y ya es segundo en la clasificación de la Fórmula E, a un solo punto del líder, que es su compatriota Lucas di Grassi. En la carrera de Florida, Piquet entró con menos de dos segundos de ventaja sobre el francés Jean-Eric Vergne.



**RALLYS DE TIERRA NAVARRA**



**Villanueva sigue al frente**

Con su segundo puesto en el Rally Circuito de Navarra, segunda cita del Nacional de Tierra, Alex Villanueva (Mitsubishi Lancer Evo X) se mantiene al frente del certamen, pero empatado ya a 65 puntos con 'Nani' Roma, que se adjudicó la prueba con su Mini. Además, Villanueva refuerza su liderato en la Mitsubishi Evo Cup, con 20 puntos, seguido por Nil Solans, con 14.

**CTO. DE ESPAÑA RALLYS DE ASFALTO 2015**



Este año, de nuevo un plantel de Porsche 911 -a la izquierda, el de Sergio Vallejo- y los Suzuki Swift S1600.

**208 TERRE CAUSSES**

**El 'Cohete' Suárez vence en su estreno**

La 208 Rally Cup arrancó este fin de semana en Francia con la celebración del Rally Terre des Causses, y el equipo Peugeot Sport España no podía empezar mejor, pues José Antonio Suárez y Cándido Carrera se ano-



Diez tramos componían esta primera cita del 208 Rally Cup ganada por el asturiano.

taron el triunfo. En cuanto a Pepe López, que pilota el segundo 208, acabó quinto, y segundo entre los Junior. Los pupilos de Carlos Sainz ya esperan la segunda cita del campeonato: el Rally Antibes Côte d'Azur, los días 30 y 31 de mayo.

**Calendario 2015**

<b>CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYS DE ASFALTO</b>	
Adeje	11 y 12 de abril
Canarias	18 y 19 de abril
Sierra Morena	9 y 10 de mayo
Rías Baixas	30 y 31 de mayo
Ourense	13 y 14 de junio
Ferrol	22 y 23 de agosto
Príncipe Asturias	12 y 13 de septiembre
Llanes	26 y 27 de septiembre
Cantabria	17 y 18 de octubre
Com. Madrid-RACE	21 y 22 de noviembre

esperar a la siguiente cita, el Rally de Canarias, para ver en acción los Suzuki Swift de Gorka Antxustegui, Joan Vinyes y Santi Cañizares. El certamen cuenta este año con un total de 10 pruebas.

sencia en la cita tinerfeña del Mitsubishi Lancer Evo X de Jonathan Pérez, el Mini John Cooper Works de Luis Monzón y, dentro de la categoría R2, de los Opel Adam de Esteban Vallín y Ángel Vilariño. Sin embargo, habrá que

Todo listo para el comienzo de la temporada en el **Villa de Adeje**

El Campeonato de España de Asfalto 2015 echa a rodar en Tenerife los días 10 y 11 de abril con el Rally Villa de Adeje, prueba que cumple en esta edición sus bodas plata y que contará con una nutrida inscripción,

donde destacan los Porsche 911 de José Antonio Aznar, Miguel Fuster, Nauzet Brito, Iván Ares, Enrique Cruz, Yerray Lemes, Pedro Burgos y, por supuesto, Sergio Vallejo, vigente campeón.

A resaltar también la pre-



El equipo Red Opel contará este año con dos unidades del Adam R2: una para Esteban Vallín y Borja Odriozola, vencedores de la categoría en 2014, y otra para Ángela Vilariño y Sara Fernández.

saber **comprar y vender**

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Si guenos en... Motor16.tv Motor16

► Guía del comprador, Puedes consultar la guía de precios nuevos más completa, con las características de cada modelo en preciosdecoches.motor16.com

**El mercado español en marzo**

**AL FIN, UN MES POR ENCIMA DE 100.000 UNIDADES**

Las 112.299 matriculaciones de marzo convierten el tercer mes de 2015 en el primero de los últimos cuatro años y medio que supera las 100.000 unidades, con un crecimiento que supone el 40,5% sobre marzo de 2014. Con ese resultado, al cierre del primer trimestre del año se contabilizan 267.137 unidades, un 32,2% por encima del mismo periodo del ejercicio anterior y el octavo trimestre de crecimiento ininterrumpido. Además, todos los canales suben en marzo por encima del 30 por ciento.

Una continua recuperación del mercado español, que propicia las ayudas a la renovación del parque, aunque hay que destacar el espectacular despegue del canal

de alquiladores, que se adjudica 35.810 operaciones (52,6%) del mes, gracias a la llegada de la Semana Santa y las buenas perspectivas de desarrollo del turismo en España.

La esperanza de las asociaciones del sector Anfac, Faconauto y Ganvam (fabricantes, concesionarios y vendedores), es cerrar el ejercicio rozando las 940.000 matriculaciones, cifra que Aniacam (importadores) se atreve a subir al millón, reconociendo que es pronto para hacer previsiones exactas. Aniacam también resalta la subida por encima del 50% de las matriculaciones de las berlinas compactas y los todoterreno compactos y familiares.

**VENTAS POR SEGMENTOS (ENERO-MARZO)**

Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
FIAT 500	3.216	BMW I3	28
FIAT PANDA	3.195	RENAULT ZOE	19
FORD KA	1.456	SMART	8
HYUNDAI I10	1.357	VW GOLF	6
KIA PICANTO	1.007		

Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
AUDI A7	159	TOYOTA AURIS	1.503
MERCEDES CLASE S	103	TOYOTA YARIS	1.065
AUDI A8	82	LEXUS NX 300h	358
BMW SERIE 7	52	LEXUS CT 200h	318
MERCEDES CLS	50	LEXUS IS 300h	290

Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
SEAT IBIZA	10.254	NISSAN NOTE	1.514
VW POLO	7.112	OPEL MERIVA	1.394
OPEL CORSA	5.821	HYUNDAI IX20	865
DACIA SANDERO	5.726	CITROËN C3 PICASSO	633
RENAULT CLIO	5.429	FORD B-MAX	291

Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
SEAT LEÓN	9.481	NISSAN QASHQAI	6.686
VW GOLF	6.851	VW TIGUAN	3.707
RENAULT MEGANE	6.597	KIA SPORTAGE	3.446
FORD FOCUS	4.966	HYUNDAI IX35	3.145
OPEL ASTRA	4.795	DACIA DUSTER	2.857

Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
OPEL INSIGNIA	2.206	FORD S-MAX	573
VW PASSAT	2.172	SEAT ALHAMBRA	486
BMW SERIE 3	2.138	MERCEDES CLASE V	336
AUDI A4	2.058	VW SHARAN	317
MERCEDES CLASE C	1.768	FIAT FREEMONT	227

**LAS MARCAS MÁS VENDIDAS\***

Marzo	Enero-Marzo
VW 9.315	VW 23.717
SEAT 8.830	SEAT 23.338
OPEL 8.390	OPEL 19.762
RENAULT 8.279	RENAULT 18.421
NISSAN 8.266	PEUGEOT 17.708
FORD 8.152	NISSAN 16.499
PEUGEOT 7.886	CITROËN 16.494
CITROËN 7.322	FORD 16.492
HYUNDAI 5.687	TOYOTA 12.845
TOYOTA 4.994	AUDI 12.237

**LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS\***

Marzo	Enero-Marzo
C4 4.372	IBIZA 10.254
IBIZA 3.933	C4 9.946
MEGANE 3.821	LEÓN 9.481
LEÓN 3.547	MEGANE 8.635
QASHQAI 3.310	GOLF 7.927
POLO 3.246	POLO 7.112
FOCUS 2.935	QASHQAI 6.686
GOLF 2.685	CORSA 5.821
CORSA 2.562	SANDERO 5.726
208 2.472	CLIO 5.429



Table listing car models, prices, consumption, and power. Columns include Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), and Potencia (CV).

PROMOCAR 2014 Opel y Ford: los mayores descuentos

Con un descuento medio de 4.377 € en los coches nuevos se cerraba 2014, ejercicio en que Opel y Ford, que también es la marca con mayor porcentaje sobre el PVP, presentaban las mayores rebajas. Son datos recogidos por TNS a través de PromoCAR, cuyo análisis de la actividad promocional del sector del automóvil en Europa también refleja el aumento de las

acciones basadas en el equipamiento gratuito y la mayor agresividad comercial que despliegan los fabricantes en España, con niveles de descuento un 63% por encima de la media europea. Sobre 2013, Italia lidera el crecimiento (377 € más), por delante de España (275 €).



EL GRUPO HERRANZ DIGITALIZA LA POSVENTA

El acuerdo alcanzado con la consultora Audatex permite al Grupo Herranz digitalizar su servicio de posventa, lo que supone reducir hasta un 15% el proceso de reparación y entrega de los vehículos en sus talleres. Entre las ventajas que proporciona la posibilidad de acceder al Centro de Servicios Audatex, destaca la aportación de la app AudaMobile, que ahorra siete minutos en elaboración de un presupuesto. Se abre una nueva etapa para el sector de la posventa.

Table header for the second car price list: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Main table listing car models, prices, consumption, and power for the second list. Columns include Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), and Potencia (CV).



saber comprar y vender **PRECIOS/NUEVOS** La lista más completa en [preciosdecoches.motor16.com](http://preciosdecoches.motor16.com)

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D Q5 2.0 TDI 177CV quattro S tronic Advanced ed.5p		49.230	6,1	177
D Q5 2.0 TDI 177CV quattro S tronic Offroad ed.5p		51.360	6,1	177
D Q5 2.0 TDI 177CV quattro S tronic S line ed.5p		51.360	6,1	177
D Q5 2.0 TDI clean 190CV quatt S tronic Advanced 5p		49.770	5,7	190
D Q5 2.0 TDI clean 190CV quatt S tronic Offroad 5p		51.900	5,7	190
D Q5 2.0 TDI clean 190CV quatt S tronic S line 5p		51.900	5,7	190
D Q5 2.0 TDI clean 190CV quattro Advanced 5p		47.120	5,7	190
D Q5 2.0 TDI clean diesel 190CV quattro S tronic S 5p		49.250	5,7	190
D Q5 2.0 TDI clean diesel 190CV quattro S tronic S 5p		48.000	5,7	190
D Q5 3.0 TDI 245CV quattro S tronic Advanced ed.5p		58.170	6,4	245
D Q5 3.0 TDI 245CV quattro S tronic Offroad ed.5p		60.230	6,4	245
D Q5 3.0 TDI 245CV quattro S tronic S line ed.5p		58.190	6,4	245
D Q5 3.0 TDI 245CV quattro S tronic S line ed.5p		60.230	6,4	245
D Q5 3.0 TDI 258CV clean quatt S tronic Advanced 5p		60.480	5,9	258
D Q5 3.0 TDI clean 258CV quatt S tronic Offroad 5p		62.620	5,9	258
D Q5 3.0 TDI clean 258CV quatt S tronic S line 5p		62.620	5,9	258
D Q5 3.0 TDI clean diesel 258CV quattro S tronic S 5p		58.190	5,9	258
E Q5 2.0 TFSI Hybrid 245CV quattro tiptronic 5p		61.990	6,9	245
G Q5 2.0 TFSI 180CV quattro 5p		44.000	7,5	180
G Q5 2.0 TFSI 180CV quattro Advanced edition 5p		43.830	7,5	180
G Q5 2.0 TFSI 180CV quattro Offroad edition 5p		45.870	7,5	180
G Q5 2.0 TFSI 180CV quattro S line edition 5p		45.870	7,5	180
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro 5p		48.670	7,5	225
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro Advanced edition 5p		48.550	7,5	225
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro Offroad edition 5p		50.590	7,5	225
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro S line edition 5p		50.590	7,5	225
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro tiptr Advanced ed.5p		51.200	7,9	225
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro tiptr Offroad ed.5p		53.250	7,9	225
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro tiptronic S line ed.5p		53.250	7,9	225
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro tiptronic S line ed.5p		51.290	7,9	225
G Q5 3.0 TFSI 272CV quattro tiptr Advanced ed.5p		57.250	8,5	272
G Q5 3.0 TFSI 272CV quattro tiptr Offroad ed.5p		59.310	8,5	272
G Q5 3.0 TFSI 272CV quattro tiptronic S line ed.5p		59.310	8,5	272
G Q5 3.0 TFSI 272CV quattro tiptronic S line ed.5p		57.280	8,5	272
D Q5 3.0 TDI 313CV quattro tiptronic 5p		71.580	6,8	313
D Q7 3.0 TDI 204CV quattro tiptr Advanced Edition 5p		60.600	7,2	204
D Q7 3.0 TDI 204CV quattro tiptronic Ambiente 5p		59.690	7,2	204
D Q7 3.0 TDI 204CV quattro tiptronic Ambiente 5p		66.060	7,2	204
D Q7 3.0 TDI 245 Clean D quatt tiptr Ambiente 5p		63.700	7,4	245
D Q7 3.0 TDI 245 Clean Diesel q. tiptr Ambiente 5p		69.950	7,4	245
D Q7 3.0 TDI 245 Clean Diesel q. tiptr Ambiente 5p		70.070	7,4	245
D Q7 3.0 TDI 245CV quattro tiptronic Ambiente 5p		61.600	7,4	245
D Q7 3.0 TDI 245CV quattro tiptronic Ambiente 5p		67.850	7,4	245
D Q7 3.0 TDI 245CV quattro tiptronic Ambiente 5p		67.970	7,4	245
D Q7 4.2 TDI 340CV quattro tiptronic Ambiente 5p		93.370	9,2	340
D Q7 4.2 TDI 340CV quattro tiptronic Ambiente 5p		93.050	9,2	340
G Q7 3.0 TFSI 272cv quattro tiptr Ambiente 5p		72.520	10,7	272
G Q7 3.0 TFSI 272cv quattro tiptr Ambiente 5p		66.030	10,7	272
G Q7 3.0 TFSI 333cv quattro tiptr Ambiente 5p		78.330	10,7	333
G Q7 3.0 TFSI 333cv quattro tiptr Ambiente 5p		78.100	10,7	333



**BMW**  
 Importador: BMW España S.A. Avenida de Europa, 18. 28010 Madrid.  
 \*Teléfono: 91 55 51 91. \*\*Garantía: 3 años o 100.000 km.  
 \*\*Red de postventa: 105 puntos. Web: [www.bmw.es](http://www.bmw.es)

E 1.8 5p	35.500	170	
E 1.8 REX 5p	39.990	0,6	170
D 116d 3p	25.600	4,3	116
D 116d EfficientDynamics 3p	25.600	3,8	116
D 116d 3p	27.400	4,4	143
D 116d xDrive 3p	30.500	4,8	143
D 120d 3p	30.800	4,5	184
D 120d xDrive 3p	32.800	4,8	184
G 114i 3p	23.900	5,7	102
G 116i 3p	25.000	5,6	136
G 118i 3p	28.100	5,9	170
G 125i 3p	31.700	6,3	218
D 116d 5p	27.000	4,3	116
D 116d EfficientDynamics 5p	27.000	3,8	116
D 118d 5p	28.500	4,4	143
D 118d xDrive 5p	30.900	4,8	143
D 120d 5p	31.700	4,5	184
D 120d xDrive 5p	34.400	4,8	184
G 114i 5p	25.900	5,7	102
G 116i 5p	27.000	5,6	136
G 118i 5p	29.700	5,9	170
G 125i 5p	33.300	6,3	218
G M135i 3p	44.300	7,5	320
G M135i xDrive 3p	48.900	7,8	320
G M135i 5p	45.700	7,5	320
G M135i xDrive 5p	50.100	7,8	320
D 216d Active Tourer 5p	28.050	3,8	116
D 218i Active Tourer 5p	30.450	4,1	150
D 220d Active Tourer 5p	36.050	4,3	190
D 220d xDrive Active Tourer 5p	38.450	4,8	190
D 218i Active Tourer 5p	28.650	4,9	136
G 525i 4p	33.350	5,6	192
G 225i Active Tourer 5p	38.750	5,8	231
G 225i xDrive Active Tourer 5p	40.950	6,5	231
D 218i 2p	30.100	4,5	143
D 220d 2p	34.100	4,8	190
D 220d 2p	39.900	4,7	190
D 225d 4p	41.100	4,7	218
G 220i 2p	33.100	6,3	184
G 220i 2p	38.500	6,8	184
G 228i 2p	37.900	6,3	245
G 228i 2p	43.600	6,6	245
G M235i 2p	50.100	7,6	326
G M235i 2p	55.500	7,9	326
G M235i xDrive 2p	54.900	7,8	326
D 316d 4p	32.000	4,5	116
D 318d 4p	34.000	4,5	143
D 318d xDrive 4p	37.800	4,8	143
D 320d 4p	36.900	4,6	184
D 320d EfficientDynamics 4p	36.100	4,1	163
D 320d xDrive 4p	40.800	4,9	184
D 325d 4p	41.800	4,6	218
D 330d 4p	49.900	4,9	258
D 330d xDrive 4p	52.450	5,2	258
D 335d 4p	55.650	5,4	313
E ActiveHybrid 3 4p	59.600	5,9	340
G 316i 4p	31.900	5,9	136
G 320i 4p	36.700	6,3	184
G 320i xDrive 4p	39.400	6,8	184
G 328i 4p	41.700	6,3	245
G 328i xDrive 4p	44.200	6,7	245
G 335i 4p	50.600	7,2	306
G 335i xDrive 4p	53.200	7,6	306
D 316i Touring 5p	35.400	4,7	116
D 318i Touring 5p	37.000	4,7	143
D 318i xDrive Touring 5p	40.950	5	143
D 320i EfficientDynamics Touring 5p	38.000	4,3	163
D 320i Touring 5p	40.200	4,8	184
D 320d xDrive Touring 5p	42.700	5,1	184
D 325d Touring 5p	43.600	4,8	218
D 330d Touring 5p	51.700	5,1	258
D 330d xDrive Touring 5p	54.300	5,4	258
D 335d xDrive Touring 5p	56.950	5,6	313
D 316i Touring 5p	33.800	6,2	136
D 320i Touring 5p	38.500	6,5	184
D 320i xDrive Touring 5p	42.600	6,9	184
D 328i Touring 5p	43.500	6,5	245
D 328i xDrive Touring 5p	47.800	6,9	245
D 335i Touring 5p	52.400	7,6	306
D 335i xDrive Touring 5p	55.000	7,9	306
D 420d 2p	42.550	4,8	184
D 420d 2p	50.400	5,3	184
D 420d xDrive 2p	45.150	4,9	184
D 425d 2p	46.050	5,1	218
D 425d 2p	54.000	5,4	218
D 430d 2p	51.650	5,5	258
D 430d xDrive 2p	54.250	5,4	258
D 430d 4p	59.400	5,5	258
D 435d xDrive 2p	60.850	5,6	313
D 435d xDrive 2p	67.400	5,9	313
G 420i 2p	39.550	6,3	184
G 420i 2p	46.400	6,8	184
G 428i 2p	44.550	6,7	245
G 428i 2p	52.000	7	245
G 428i xDrive 2p	47.150	6,9	245
G 428i xDrive 2p	54.600	7,2	245
G 435i 2p	55.850	8,1	306
G 435i 2p	63.400	8,4	306
G 435i xDrive 2p	58.450	8,4	306
G 435i xDrive 2p	66.000	8,7	306
D 418d Gran Coupe 5p	40.150	4,7	143
D 420d Gran Coupe 5p	42.550	4,9	184
D 420d xDrive Gran Coupe 5p	45.150	5	184
D 430d Gran Coupe 5p	51.650	5,3	258
D 430d xDrive Gran Coupe 5p	54.250	5,5	258
D 435d xDrive Gran Coupe 5p	60.850	5,6	313
D 435d xDrive Gran Coupe 5p	64.500	5,9	313
D 420i Gran Coupe 5p	39.550	6,6	184

**BMW**  
 Importador: BMW España S.A. Avenida de Europa, 18. 28010 Madrid.  
 \*Teléfono: 91 55 51 91. \*\*Garantía: 3 años o 100.000 km.  
 \*\*Red de postventa: 105 puntos. Web: [www.bmw.es](http://www.bmw.es)

G 428i Gran Coupe 5p	44.550	6,7	245
G 428i xDrive Gran Coupe 5p	47.150	6,9	245
G 435i Gran Coupe 5p	55.850	8,1	306
G 435i xDrive Gran Coupe 5p	58.450	8,5	306
G M4 2p	88.700	8,3	431
G M4 2p	98.700	9,1	431
G M4 A 2p	88.700	8,3	431
G M4 A 2p	98.700	8,7	431
G M3 4p	86.700	8,3	431
D 318d Gran Turismo 5p	38.400	4,6	143
D 318d xDrive Gran Turismo 5p	42.450	4,9	143
D 320d Gran Turismo 5p	41.800	5	184
D 320d xDrive Gran Turismo 5p	44.300	5,1	184
D 325d Gran Turismo 5p	45.100	5,1	218
D 330d Gran Turismo 5p	53.300	5,2	258
D 330d xDrive Gran Turismo 5p	55.900	5,4	258
D 335d xDrive Gran Turismo 5p	59.100	5,7	313
G 320i Gran Turismo 5p	39.700	6,3	184
G 320i xDrive Gran Turismo 5p	43.900	6,6	184
G 320i xDrive Gran Turismo 5p	44.772	6,6	184
G 328i Gran Turismo 5p	44.700	6,5	245
G 328i xDrive Gran Turismo 5p	49.100	6,9	245
G 335i Gran Turismo 5p	53.700	7,7	306
G 335i xDrive Gran Turismo 5p	56.300	8,1	306
D 518d 4p	41.750	4,5	150
D 520d 4p	44.350	4,5	190
D 520d xDrive 4p	50.250	4,9	190
D 525d 4p	55.500	5,1	218
D 525d xDrive 4p	58.850	5,3	218
D 530d 4p	57.550	5,3	258
D 530d xDrive 4p	58.750	5,6	258
D 535d xDrive 4p	64.850	5,8	313
E ActiveHybrid 5 4p	70.510	6,8	340
G 520i 4p	44.850	6,6	184
G 528i 4p	49.350	6,8	245
G 528i xDrive 4p	53.650	6,6	245
G 535i 4p	60.350	8,2	306
G 535i xDrive 4p	65.650	7,8	306
G 550i 4p	88.850	9,3	449
D 518d Touring 5p	46.250	5	150
D 518d xDrive Touring 5p	47.070	4,9	150
D 520d Touring 5p	48.950	5	190
D 525d 4p	49.660	4,9	190
D 520d xDrive Touring 5p	54.050	5,4	190
D 525d xDrive 4p	53.850	5,6	218
D 525d xDrive Touring 5p	59.050	5,8	218
D 530d xDrive Touring 5p	60.250	5,7	258
D 530d xDrive Touring 5p	62.050	6	258
D 535d xDrive Touring 5p	67.650	6,2	313
G 520i Touring 5p	47.550	7,2	184
G 528i Touring 5p	53.250	7,4	245
G 528i xDrive Touring 5p	53.881	6,8	245
G 535i xDrive Touring 5p	57.550	7,2	245
G 535i Touring 5p	64.650	8,5	306
G 535i xDrive Touring 5p	69.750	8,5	306
D M500d xDrive 4p	93.150	6,2	381
G M5 4p	120.850	9,9	560
D M500d xDrive Touring 5p	95.950	6,3	381
D 520d Gran Turismo 5p	54.550	5,5	184
D 530d Gran Turismo 5p	66.550	5,8	258
D 530d xDrive Gran Turismo 5p	72.000	6,2	258
D 535d xDrive Gran Turismo 5p	77.100	6,4	313
G 535i Gran Turismo 5p	68.100	8,2	306
G 535i xDrive Gran Turismo 5p	71.900	8,5	306
G 550i xDrive Gran Turismo 5p	99.550	9,6	450
D 640d 2p	99.750	5,5	313
D 640d 2p	109.050	5,6	313
D 640d xDrive 2p	107.450	5,8	313
D 640d xDrive 2p	114.650	6	313
G 640i 2p	98.750	7,7	320

**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 GRAND C4 PICASSO BlueHD 150 Airream Intensive Auto 5p	<b>31.810</b>	4,3	150
D GRAND C4 PICASSO e+HD115 Airream ETG6 Intensive 5p	<b>29.370</b>	4	115
D GRAND C4 PICASSO e+HD115 Airream ETG6 Seduction 5p	<b>27.720</b>	4	115
D GRAND C4 PICASSO e+HD115 Airream Intensive 5p	<b>28.670</b>	4	115
D GRAND C4 PICASSO HD115 Airream Attraction 5p	<b>25.570</b>	4,3	115
D GRAND C4 PICASSO HD115 Airream Seduction 5p	<b>26.720</b>	4,3	115
G GRAND C4 PICASSO 1.6 VTI120 Attraction 5p	<b>22.250</b>	6,3	120
G GRAND C4 PICASSO 1.6 VTI120 Seduction 5p	<b>23.400</b>	6,3	120
G GRAND C4 PICASSO PureTech 130 S&S 6v Attraction 5p	<b>23.020</b>	5	130
G GRAND C4 PICASSO PureTech 130 S&S 6v Intensive 5p	<b>25.820</b>	5	130
G GRAND C4 PICASSO PureTech 130 S&S 6v Seduction 5p	<b>24.170</b>	5	130
G GRAND C4 PICASSO THP 155 Exclusive 5p	<b>29.100</b>	5,9	156
G GRAND C4 PICASSO THP 155 Intensive 5p	<b>26.350</b>	5,9	156
G GRAND C4 PICASSO THP 165cv S&S Auto. Exclusive 5p	<b>31.010</b>	5,6	165
G GRAND C4 PICASSO THP 165cv S&S Auto. Intensive 5p	<b>28.260</b>	5,6	165
D C4 ARCROSS HD115cv S&S 6v 2WD EXCLUSIVE PLUS 5p	<b>32.265</b>	4,6	114
D C4 ARCROSS HD115cv S&S 6v 4WD EXCLUSIVE PLUS 5p	<b>34.425</b>	4,9	114
D C4 ARCROSS HD115cv Stop & Start 6v 2WD COLLECTION 5p	<b>28.440</b>	4,6	114
D C4 ARCROSS HD115cv Stop & Start 6v 2WD EXCLUSIVE 5p	<b>30.340</b>	4,6	114
D C4 ARCROSS HD115cv Stop & Start 6v 2WD SEDUCTION 5p	<b>27.450</b>	4,6	114
D C4 ARCROSS HD115cv Stop & Start 6v 4WD EXCLUSIVE 5p	<b>32.425</b>	4,9	114
D C4 ARCROSS HD115cv Stop & Start 6v 4WD SEDUCTION 5p	<b>30.530</b>	4,9	114
D C4 ARCROSS HD150 Start&Stop 4WD EXCLUSIVE PLUS 5p	<b>36.445</b>	5,6	150
G C4 ARCROSS 1.6i Stop & Start 2WD BLACK ATTRACTION 5p	<b>23.320</b>	5,9	117
G C4 ARCROSS 1.6i Stop & Start 2WD COLLECTION 5p	<b>26.160</b>	5,9	117
G C4 ARCROSS 1.6i Stop & Start 2WD SEDUCTION 5p	<b>25.170</b>	5,9	117

**Dacia**  
Fabricante/Importador: Renault España Comercial, Avda. Rufina, 89 28023 Madrid. Teléfono: 903 333300. \*Garantía: 3 años o sin límite de kilómetros. \*Red de postventa: 80 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.dacia.es](http://www.dacia.es)

D SANDERO Ambiance dCi 75 Sp	<b>10.330</b>	3,8	75
D SANDERO Ambiance dCi 90 Sp	<b>10.930</b>	3,8	75
D SANDERO Ambiance dCi 90 Sp	<b>11.530</b>	3,8	90
D SANDERO Stepway dCi 90 Sp	<b>12.630</b>	4,0	90
G SANDERO Ambiance 1.2 75cv 5p	<b>9.230</b>	5,8	75
G SANDERO Base 1.2 75cv 5p	<b>8.430</b>	5,8	75
G SANDERO Ambiance 1.2 75cv 5p	<b>9.830</b>	5,8	75
G SANDERO Laureate TCE 90 5p	<b>10.530</b>	5	90
G SANDERO Stepway TCE 90 5p	<b>10.730</b>	5,4	90
L SANDERO Ambiance 1.2 75cv GLP 5p	<b>10.030</b>	7,5	75
L SANDERO Laureate 1.2 75cv GLP 5p	<b>10.630</b>	7,5	75
D LOGAN Ambiance dCi 75 4p	<b>10.580</b>	3,8	75
D LOGAN Ambiance dCi 90 4p	<b>11.180</b>	3,8	90
D LOGAN Laureate dCi 90 4p	<b>11.580</b>	3,8	90
G LOGAN Ambiance 1.2 75 4p	<b>9.180</b>	5,8	75
L LOGAN Ambiance 1.2 75 GLP 4p	<b>9.980</b>	5,7	72
D LOGAN Laureate dCi 75 5p	<b>11.930</b>	3,8	75
D LOGAN Laureate dCi 90 5p	<b>12.530</b>	3,8	90
G LOGAN Ambiance 1.2 75 5p	<b>10.230</b>	5,8	75
G LOGAN Laureate TCE 90 5p	<b>11.530</b>	5	90
L LOGAN Laureate 1.2 75 GLP 5p	<b>11.630</b>	7,5	72
D DOKKER Ambiance dCi 75 4p	<b>12.018</b>	4,5	75
D DOKKER Ambiance dCi 90 4p	<b>12.531</b>	4,5	90
D DOKKER Stepway dCi 75 4p	<b>12.718</b>	4,5	75
D DOKKER Stepway dCi 90 4p	<b>13.231</b>	4,5	90
G DOKKER Ambiance 1.6 85 4p	<b>11.199</b>	7,3	83
G DOKKER Base 1.6 85 4p	<b>10.202</b>	7,3	83
L DOKKER Ambiance 1.6 85 GLP 4p	<b>11.707</b>	9	83
D LODGY Ambiance dCi 90 5p 5p	<b>13.330</b>	4,2	90
D LODGY Ambiance dCi 90 7p 5p	<b>14.630</b>	4,2	90
D LODGY Stepway dCi 110 5p 5p	<b>15.530</b>	4,4	107
D LODGY Stepway dCi 110 7p 5p	<b>16.030</b>	4,4	107
D LODGY Stepway dCi 90 5p 5p	<b>14.830</b>	4,2	90
G LODGY Ambiance 1.6 85 5p 5p	<b>10.930</b>	7,1	82
G LODGY Ambiance 1.6 85 7p 5p	<b>11.430</b>	7,1	82
G LODGY Laureate TCE 115 7p 5p	<b>14.030</b>	5,8	115
G LODGY Laureate TCE 115 7p 5p	<b>14.530</b>	6	115
L LODGY Ambiance 1.6 85 GLP 5 p 5p	<b>11.730</b>	6,7	82
L LODGY Ambiance 1.6 85 GLP 7 p 5p	<b>12.230</b>	6,7	82
L LODGY Laureate 1.6 85 GLP 5 p 5p	<b>12.530</b>	6,7	82
L LODGY Laureate 1.6 85 GLP 7 p 5p	<b>13.030</b>	6,7	82
D DUSTER Ambiance dCi 110 5p	<b>15.080</b>	4,8	109
D DUSTER Ambiance dCi 110 (4x4) 5p	<b>17.080</b>	5,1	109
D DUSTER Ambiance dCi 90 5p	<b>14.480</b>	4,7	90
D DUSTER Laureate dCi 110 5p	<b>16.280</b>	4,8	109
D DUSTER Laureate dCi 110 (4x4) 5p	<b>18.280</b>	5,1	109
D DUSTER Laureate dCi 90 5p	<b>15.680</b>	4,7	90
G DUSTER Ambiance 1.6 105 5p	<b>12.880</b>	7,1	105
G DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	<b>14.880</b>	8	105
G DUSTER Ambiance TCE 125 5p	<b>13.980</b>	6,2	125
G DUSTER Base 1.6 105 5p	<b>10.900</b>	7,1	105
G DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	<b>12.900</b>	8	105
G DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	<b>16.080</b>	8	105

**DS**  
Fabricante/Importador: Citroën España, S.A. Doctor Esquerdo, 62, 28003 Madrid. Teléfono: 95 851 100. Garantía: 3 años o sin límite de kilómetros. \*Red de postventa: 80 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.dsmotors.es](http://www.dsmotors.es)

D DS 3.16 e+HD190 ETG6 Style 2p	<b>23.725</b>	3,8	92
D DS 3.16 e+HD190 Style 2p	<b>23.025</b>	3,6	92
D DS 3 BlueHD 120 Sport 2p	<b>25.925</b>	3,6	120
D DS 3 e+HD190 Desire 2p	<b>22.250</b>	3,6	92
G DS 3 PureTech 110 S&S Style 2p	<b>22.875</b>	4,7	120
G DS 3 PureTech 82 Design 2p	<b>18.730</b>	4,9	82
G DS 3 PureTech 82 Desire 2p	<b>19.900</b>	4,9	82
G DS 3 THP 165 S&S Sport 2p	<b>25.775</b>	5,6	165
D DS 3 BlueHD 120 Sport 3p	<b>23.425</b>	3,6	120
D DS 3 BlueHD 120 Techno Style 3p	<b>22.900</b>	3,6	120
D DS 3E+HD190 ETG6 Style 3p	<b>20.845</b>	3,8	92
D DS 3E+HD190 Style 3p	<b>20.225</b>	3,6	92
D DS 3E+HD190 Techno Style 3p	<b>20.900</b>	3,6	92
D DS 3HD 70cv Design 3p	<b>17.130</b>	3,8	68
D DS 3HD 70cv Desire 3p	<b>18.300</b>	3,8	68
G DS 3 PureTech 110 S&S Style 3p	<b>20.075</b>	4,7	120
G DS 3 PureTech 110 S&S Techno Style 3p	<b>20.750</b>	4,7	120
G DS 3 PureTech 82 Design 3p	<b>16.030</b>	4,5	82
G DS 3 PureTech 82 Desire 3p	<b>17.200</b>	4,5	82
G DS 3 PureTech 82 S&S ETG Design 3p	<b>16.900</b>	4,1	82
G DS 3 PureTech 82 S&S ETG Desire 3p	<b>18.070</b>	4,1	82
G DS 3 THP 165 S&S Sport 3p	<b>23.275</b>	5,6	165
G DS 3 THP 165 S&S Techno Style 3p	<b>22.750</b>	5,6	165
G DS 3 V10 120 CAS Style 3p	<b>20.695</b>	6,5	120
G DS 3 Racing 3p	<b>29.800</b>	6,4	207
D DS 4.16 e+HD115cv ETG6 Design 5p	<b>24.790</b>	4,2	114
D DS 4.16 e+HD115cv ETG6 Design 5p	<b>26.420</b>	4,4	114
D DS 4.16 e+HD115cv ETG6 Style 5p	<b>21.750</b>	4,4	114
D DS 4.16 e+HD115cv ETG6 Style 5p	<b>27.900</b>	4,4	114
D DS 4.16 e+HD115cv STT Design 5p	<b>23.970</b>	4,2	114
D DS 4.16 e+HD115cv STT Design 5p	<b>25.600</b>	4,3	114
D DS 4.16 e+HD115cv STT Style 5p	<b>26.330</b>	4,3	114
D DS 4.16 e+HD115cv STT Style 5p	<b>27.080</b>	4,3	114
D DS 4.16 e+HD115cv STT Style 5p	<b>22.540</b>	4,4	114
D DS 4.16 e+HD115cv STT Style 5p	<b>24.170</b>	4,4	114
D DS 4.16 e+HD115cv Automático Sport 5p	<b>30.980</b>	5,7	163
D DS 4.20 HD115cv Sport 5p	<b>29.580</b>	4,9	163
D DS 4.20 HD115cv Sport 5p	<b>28.050</b>	4,9	163
D DS 4.8 e+HD115cv S&S Electro Pulse 5p	<b>28.900</b>	3,9	150
D DS 4.8 e+HD115cv S&S Sport 5p	<b>30.730</b>	3,9	150
D DS 4.8 e+HD115cv S&S Style 5p	<b>28.800</b>	3,9	150
D DS 4.8 e+HD115cv S&S EAT6 Style 5p	<b>31.550</b>	4,3	180
D DS 4.8 e+HD115cv S&S EAT6 Style 5p	<b>33.480</b>	4,4	180
D DS 4.12 PureTech 130cv S&S Design 5p	<b>22.200</b>	5	130
G DS 4.12 PureTech 130cv S&S Design 5p	<b>23.830</b>	5,1	130
G DS 4.12 PureTech 130cv S&S Style 5p	<b>24.560</b>	5,1	130
G DS 4.12 PureTech 130cv S&S Style 5p	<b>25.310</b>	5,1	130
G DS 4.16 THP 160cv Aut. Style 5p	<b>28.070</b>	7	163
G DS 4.16 THP 200cv Sport 5p	<b>29.890</b>	6,4	200
G DS 4.16 THP 200cv Sport 5p	<b>31.040</b>	6,4	200
G DS 4 THP 165 S&S Auto Sport 5p	<b>30.850</b>	5,6	165
G DS 4 THP 165 S&S Auto Style 5p	<b>31.900</b>	5,5	165
D DS 5 BlueHD 120cv Design 5p	<b>28.900</b>	3,8	120
D DS 5 BlueHD 120cv Desire 5p	<b>29.300</b>	3,9	120
D DS 5 BlueHD 120cv Style 5p	<b>31.320</b>	3,9	120
D DS 5 BlueHD 180cv EAT6 Design 5p	<b>32.600</b>	4,4	181
D DS 5 BlueHD 180cv EAT6 Desire 5p	<b>33.000</b>	4,4	181
D DS 5 BlueHD 180cv EAT6 Sport 5p	<b>39.200</b>	4,5	181
D DS 5 BlueHD 180cv EAT6 Style 5p	<b>35.020</b>	4,5	181
D DS 5 e+HD115cv ETG6 Design 5p	<b>28.900</b>	4,3	114
D DS 5 e+HD115cv ETG6 Desire 5p	<b>29.300</b>	4,3	114
D DS 5 e+HD115cv ETG6 Style 5p	<b>31.320</b>	4,3	114
D DS 5HD 160cv Aut. Design 5p	<b>32.050</b>	5,9	163
D DS 5HD 160cv Aut. Desire 5p	<b>32.450</b>	5,9	163
D DS 5HD 160cv Aut. Style 5p	<b>38.570</b>	6,1	163
D DS 5HD 160cv Aut. Style 5p	<b>34.470</b>	6,1	163
D DS 5HD 160cv Design 5p	<b>30.510</b>	4,8	163
D DS 5HD 160cv Desire 5p	<b>30.910</b>	4,8	163
D DS 5HD 160cv Sport 5p	<b>37.030</b>	4,9	163
D DS 5HD 160cv Style 5p	<b>32.930</b>	4,9	163
D DS 5 Hybrid Airream Design 5p	<b>38.340</b>	3,8	200
D DS 5 Hybrid Airream Desire 5p	<b>38.740</b>	3,8	200
D DS 5 Hybrid Airream Sport 5p	<b>44.860</b>	4,1	200
D DS 5 Hybrid Airream Style 5p	<b>40.760</b>	4,1	200
D DS 5 THP 155cv Aut. Design 5p	<b>30.070</b>	7	156
D DS 5 THP 155cv Aut. Desire 5p	<b>30.470</b>	7	156
D DS 5 THP 155cv Aut. Style 5p	<b>32.490</b>	7,3	156
D DS 5 THP 200cv Sport 5p	<b>37.440</b>	6,7	200
D DS 5 THP 200cv Style 5p	<b>33.340</b>	6,7	200

**Ferrari**  
Importador: Ferrari Motor Sport S.p.A. P.O. Casarussa 39, 092046 Madrid. Teléfono: 91 581 95 480. Garantía: 3 años o sin límite de kilómetros. \*Red de postventa: 80 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.ferrariworld.com](http://www.ferrariworld.com)

G 458 Italia 2p	<b>230.562</b>	11,8	570
G 458 Spider 2p	<b>256.118</b>	11,8	570
G CALIFORNIA T 2 plazas 2p	<b>212.667</b>	11,5	560
G CALIFORNIA T 2+2 plazas 2p	<b>212.667</b>	11,5	605
G 458 Speciale 2p	<b>268.599</b>	11,8	605
G 458 Speciale A 2p	<b>296.454</b>	11,8	605
G F12 Berlinetta 3p	<b>309.437</b>	15	641
G FF - 3p	<b>291.781</b>	15,4	660

**Fiat**  
Importador: Fiat Auto España, S.A. Carretera de Barcelona, kilómetro 27,001, 28004 Madrid. Teléfono: 91 853 70 70. Red de postventa: 80 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.fiat.es](http://www.fiat.es)

D 500 1.3 16v Multijet 95 S&S Cult 2p	<b>21.950</b>	3,7	95
D 500 1.3 16v Multijet 95 S&S Lounge 2p	<b>20.150</b>	3,7	95
D 500 1.3 16v Multijet 95 CV Start&Stop 2p	<b>20.150</b>	3,7	95
D 500 0.9 Turbo TwinAir 105cv Lounge 2p	<b>19.100</b>	4,2	105
D 500 0.9 Turbo TwinAir 85cv Cult 2p	<b>20.900</b>	4,2	105
D 500 1.2 8v 69 CV Color Therapy 2p	<b>16.050</b>	5,1	69
D 500 1.2 8v 69 CV Cult 2p	<b>18.900</b>	5,1	69
D 500 1.2 8v 69 CV Lounge 2p	<b>17.100</b>	5,1	69

G 500 1.2 8v 69 CV Pop 2p	<b>15.050</b>	5,1	69
G 500 S 0.9 Turbo TwinAir 105cv 2p	<b>19.100</b>	4,2	105
G 500 S 1.2 8v 69 CV 2p	<b>17.100</b>	5,1	69
G 500 1.3 16v Multijet 95 S&S Cult 3p	<b>19.150</b>	3,7	95
D 500 1.3 16v Multijet 95 S&S Lounge 3p	<b>17.350</b>	3,7	95
D 500 S 1.3 16v Multijet 95 CV Start&Stop 3p	<b>17.350</b>	3,7	95







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

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

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 ALHAMBRA 2.0 TDI 140 CV Start&Stop Style DSG 5p		40.770	5,7 140	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop+Tech Kinoo DSG 5p		44.476	5,9 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop+Tech 5p		42.376	5,8 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop+Tech DSG 5p		44.476	5,9 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop+Tech Kinoo 5p		42.376	5,8 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Style 5p		40.620	5,8 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Style DSG 5p		42.720	5,9 177	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop+Tech 5p		38.796	7,2 150	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop+Tech Kinoo 5p		38.796	7,2 150	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop Reference 5p		32.520	7,2 150	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop Style 5p		36.970	7,2 150	
G ALHAMBRA 2.0 TSI 200 CV DSG+Tech 5p		43.566	8,4 200	
G ALHAMBRA 2.0 TSI 200 CV DSG+Tech Kinoo 5p		43.566	8,4 200	
G ALHAMBRA 2.0 TSI 200 CV DSG Style 5p		41.720	8,4 200	

**SKODA Skoda**  
 Fabricante/Importador: Volkswagen Audi España S.A./C/da Saba, 22 Edificio Gemini Polígono de Blas 08030 Palau de Sobirà (Barcelona). Teléfono: 94 028 992. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros.  
 Red de concesionarios: 99. Web: [www.skoda.es](http://www.skoda.es)

G CITIGO 1.0 MPI 60cv Active 3p	9.790	4,5 60		
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Ambition 3p	11.080	4,5 60		
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active 3p	10.540	4,4 60		
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition 3p	11.820	4,4 60		
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Active 3p	11.610	4,7 75		
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition 3p	12.360	4,5 75		
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Elegance 3p	12.870	4,5 75		
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Elegance 3p	12.120	4,7 75		
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Active 5p	10.100	4,5 60		
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Ambition 5p	11.380	4,5 60		
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active 5p	10.850	4,4 60		
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition 5p	12.130	4,4 60		
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Ambition 5p	11.920	4,7 75		
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition 5p	12.660	4,5 75		
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Elegance 5p	13.180	4,5 75		
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Elegance 5p	12.430	4,7 75		
D FABIA 1.4 TDI 105cv Ambition 5p	18.020	3,5 105		
D FABIA 1.4 TDI 105cv Style 5p	18.970	3,5 105		
D FABIA 1.4 TDI 90cv Ambition 5p	17.320	3,4 90		
D FABIA 1.4 TDI 90cv DSG Ambition 5p	18.620	3,6 90		
D FABIA 1.6 TDI 90cv DSG Style 5p	19.570	3,6 90		
D FABIA 1.6 TDI 90cv Style 5p	18.230	3,4 90		
G FABIA 1.0 MPI 60cv Active 5p	13.120	4,7 60		
G FABIA 1.0 MPI 60cv Ambition 5p	14.370	4,7 60		
G FABIA 1.0 MPI 75cv Active 5p	13.620	4,8 75		
G FABIA 1.0 MPI 75cv Ambition 5p	14.870	4,8 75		
G FABIA 1.2 TSI 110cv Ambition 5p	16.070	4,8 110		
G FABIA 1.2 TSI 110cv DSG Ambition 5p	17.370	4,7 110		
G FABIA 1.2 TSI 110cv DSG Style 5p	18.320	4,7 110		
G FABIA 1.2 TSI 110cv Style 5p	17.020	4,8 110		
G FABIA 1.2 TSI 90cv Active 5p	14.120	4,7 90		
G FABIA 1.2 TSI 90cv Ambition 5p	15.370	4,7 90		
G FABIA 1.2 TSI 90cv Style 5p	16.320	4,7 90		
D FABIA 1.4 TDI 105cv Ambition 5p	18.620	3,5 105		
D FABIA 1.4 TDI 105cv Style 5p	19.770	3,5 105		
D FABIA 1.4 TDI 90cv Ambition 5p	18.120	3,4 90		
D FABIA 1.4 TDI 90cv DSG Ambition 5p	19.420	3,6 90		
D FABIA 1.6 TDI 90cv DSG Style 5p	20.370	3,6 90		
D FABIA 1.6 TDI 90cv Style 5p	19.070	3,4 90		
G FABIA 1.0 MPI 75cv Active 5p	14.420	4,8 75		
G FABIA 1.0 MPI 75cv Ambition 5p	15.670	4,8 75		
G FABIA 1.2 TSI 110cv Ambition 5p	16.870	4,8 110		
G FABIA 1.2 TSI 110cv DSG Ambition 5p	18.170	4,8 110		
G FABIA 1.2 TSI 110cv DSG Style 5p	19.120	4,8 110		
G FABIA 1.2 TSI 110cv Style 5p	17.820	4,8 110		
G FABIA 1.2 TSI 90cv Active 5p	14.920	4,7 90		
G FABIA 1.2 TSI 90cv Ambition 5p	16.170	4,7 90		
G FABIA 1.2 TSI 90cv Style 5p	17.120	4,7 90		
D ROOMSTER 1.2 TDI CR 75cv Ambition 5p	16.670	4,5 75		
D ROOMSTER 1.2 TDI CR 75cv Greenline 5p	17.820	4,2 75		
D ROOMSTER 1.6 TDI CR 105cv Elegance 5p	18.840	4,7 105		
D ROOMSTER 1.6 TDI CR 90cv Ambition 5p	17.170	4,7 90		
D ROOMSTER 1.6 TDI CR 90cv Elegance 5p	18.290	4,7 90		
G ROOMSTER 1.2 TSI 105cv DSG Elegance 5p	18.300	5,7 105		
G ROOMSTER 1.2 TSI 105cv Elegance 5p	17.380	5,7 105		
G ROOMSTER 1.2 TSI 85cv Ambition 5p	15.650	5,7 86		
G ROOMSTER 1.2 TSI 85cv Elegance 5p	16.800	5,7 86		
D ROOMSTER 1.6 TDI CR 105cv Scout 5p	20.350	4,7 105		
G ROOMSTER 1.2 TSI 105cv DSG Scout 5p	20.040	5,7 105		
G ROOMSTER 1.2 TSI 105cv Scout 5p	18.910	5,7 105		
D RAPID 1.6 TDI 90 Active Green Tec Spaceback 5p	20.040	3,9 90		
D RAPID 1.6 TDI 90 Elegance Green Tec Spaceback 5p	21.360	3,9 90		
D RAPID 1.6 TDI CR 105 Active Green Tec Spaceback 5p	19.570	3,9 105		
D RAPID 1.6 TDI CR 105 Ambition Green Tec Spaceback 5p	20.750	3,9 105		
D RAPID 1.6 TDI CR 105 Elegance Green Tec Spaceback 5p	22.070	3,9 105		
D RAPID 1.6 TDI CR 105cv Active Spaceback 5p	19.260	4,4 105		
D RAPID 1.6 TDI CR 105cv Ambition Spaceback 5p	20.440	4,4 105		
D RAPID 1.6 TDI CR 90 Active Green Tec Spaceback 5p	18.850	3,9 90		
D RAPID 1.6 TDI CR 90 Greenline Spaceback 5p	19.190	3,6 90		
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active DSG Spaceback 5p	20.210	4,5 90		
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active Spaceback 5p	18.560	4,4 90		

SEAT **Estreno** de la nueva **identidad**

El primer concesionario con la nueva imagen corporativa de Seat está en Toledo, concretamente en Orlías del Rey. Son 1.550 metros cuadrados que ofrecen al cliente todos los servicios que necesita, desde el vehículo nuevo o de ocasión más adecuado a taller de mecánica, carrocería o chapa y pintura. También dispone de

correduría de seguros, unidades de demostración y coches de sustitución, además de venta de recambios, accesorios y neumáticos para los vehículos nuevos. Todo ello bajo una moderna estructura de diseño vanguardista en el que destaca la nueva imagen de la compañía española. Automoción Toledo, inició su actividad en agosto de 2014 bajo la dirección de Susana Montero Copado, la hija del fundador en 1990 de Motor DYE, el concesionario Seat en Fuenlabrada, Madrid.



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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G FORTWO Coupé 52 mhd Pulse 3p		12.066	4,2 71	
G FORTWO Coupé 52 mhd Pure 3p		10.640	4,2 71	
G FORTWO Coupé 52 Passion 3p		12.230	4,1 71	
G FORTWO Coupé 52 Prime 3p		13.290	4,1 71	
G FORTWO Coupé 52 Proly 3p		14.010	4,1 71	
G FORTWO Coupé 62 Passion 3p		13.327	4,9 84	
G FORTWO Coupé 62 Pulse 3p		12.600	4,9 84	
G FORTWO Coupé 62 Ushuaia 3p		16.871	4,9 84	
G FORTWO Coupé 66 Edition 1 3p		15.295	4,2 90	
G FORTWO Coupé 66 Passion 3p		13.100	4,2 90	
G FORTWO Coupé 66 Prime 3p		14.270	4,2 90	
G FORTWO Coupé 66 Proly 3p		14.975	4,2 90	
G FORTWO Coupé 66 Ushuaia 3p		18.125	5,2 102	
G FORTWO Coupé 66 Ushuaia Xclusive 3p		21.388	5,2 102	
G FORFOUR 52 3p		12.500	4,2 71	
G FORFOUR 52 Edition 1 5p		15.125	4,2 71	
G FORFOUR 52 Passion 5p		12.930	4,2 71	
G FORFOUR 52 Prime 5p		13.990	4,2 71	
G FORFOUR 52 Proly 5p		14.710	4,2 71	
G FORFOUR 66 Edition 1 5p		15.995	4,3 90	
G FORFOUR 66 Passion 5p		13.800	4,3 90	
G FORFOUR 66 Prime 5p		14.970	4,3 90	
G FORFOUR 66 Proly 5p		15.675	4,3 90	

**Ssang Yong**  
 Importador: SsangYong España S.A. C/ Felipe IV, 2804 (Madrid). Teléfono: 91 510 575. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 80 puntos de asistencia a lo largo de España. Web: [www.ssangyong.es](http://www.ssangyong.es)

D KORANDO D207 149cv Limited 4x2 5p	24.000	5,8 149		
D KORANDO D207 149cv Premium 4x2 5p	22.000	5,8 149		
D KORANDO D207 149cv Premium 4x4 5p	24.000	6,2 149		
D KORANDO D207 175cv Limited Auto 4x2 5p	26.500	7,3 175		
D KORANDO D207 175cv Limited Auto 4x4 5p	28.500	7,5 175		
G KORANDO G20 Line 4x2 5p	18.450	7,5 149		
G KORANDO G20 Sport 4x2 5p	20.200	7,5 149		
D REXTON 2.0 e-Xi 4x4 Premium 5p	28.950	7,3 155		
D REXTON 2.0 e-Xi 4x4 Premium Aut 5p	30.950	7,5 155		
D REXTON 2.0 e-Xi 4x4 Limited 5p	31.950	7,4 155		
D REXTON 2.0 e-Xi 4x4 Limited Aut 5p	36.350	7,8 155		
D ACTYON SPORTS 200xi 4p	28.750	7,5 155		
D ACTYON SPORTS 200xi Limited Auto 4p	35.710	8 155		
D ACTYON SPORTS 200xi Premium 4p	30.990	7,5 155		
D RODUSE-Xi 5p	28.280	7,5 155		
D RODUSE-Xi Limited 5p	33.400	7,5 155		
D RODUSE-Xi Limited Auto 5p	35.900	7,8 155		
D RODUSE-Xi Limited Auto 4x4 5p	38.900	8,1 155		
D RODUSE-Xi Premium 5p	31.400	7,5 155		
D RODUSE-Xi Premium Auto 5p	33.900	7,8 155		

**Subaru**  
 Importador: Subaru España S.A. C/ Montabán 5 P/da 2804 Madrid. Teléfono: 91 369 28 90. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 32 puntos de asistencia a lo largo de España. Web: [www.subaru.es](http://www.subaru.es)

G BRZ 2.0R Auto Executive 2p	34.400	7,1 200		
G BRZ 2.0R Auto Sport 2p	32.900	7,1 200		
G BRZ 2.0R Executive 2p	32.400	7,8 200		
G BRZ 2.0R Sport 2p	30.900	7,8 200		
D XV 2.0D Executive 5p	29.250	5,6 147		
D XV 2.0D Executive Plus 5p	31.250	5,6 147		
D XV 2.0D Sport 5p	27.675	5,6 147		
G XV 1.6i Advance 5p	20.400	6,5 114		
G XV 1.6i Executive 5p	23.900	6,5 114		
G XV 2.0 Executive Auto 5p	27.200	6,6 150		
G XV 2.0 Executive Plus Auto 5p	29.200	6,6 150		
L XV 1.6i B-Fuel Advance 5p	23.020	8,7 114		
L XV 1.6i B-Fuel Executive 5p	26.520	8,7 114		
L XV 2.0i B-Fuel Executive Auto 5p	29.820	8,8 150		
L XV 2.0i B-Fuel Executive Plus Auto 5p	31.820	8,8 150		
G WRX ST2.5 Rally Edition AWD 4p	46.900	10,4 300		
D FORESTER 2.0 TD Executive 5p	35.000	5,7 147		
D FORESTER 2.0 TD Executive Plus 5p	36.500	5,9 147		
D FORESTER 2.0 TD Lineartronic Executive 5p	37.000	6,1 147		
D FORESTER 2.0 TD Lineartronic Executive Plus 5p	38.500	6,3 147		
D FORESTER 2.0 TD Lineartronic Sport 5p	31.900	6,1 147		
D FORESTER 2.0 TD Lineartronic Sport Plus 5p	34.400	6,1 147		
D FORESTER 2.0 TD Sport 5p	29.900	5,7 147		
D FORESTER 2.0 TD Sport Plus 5p	32.400	5,7 147		
D FORESTER 2.0 Lineartronic Executive 5p	33.000	6,5 150		
D FORESTER 2.0 Lineartronic Executive Plus 5p	42.000	8,5 240		
D FORESTER 2.0 Lineartronic Sport 5p	27.900	6,5 150		
D FORESTER 2.0 Lineartronic Sport Plus 5p	30.400	6,5 150		
D OUTBACK 2.0 TD Executive AWD 5p	36.100	5,6 150		

**Suzuki**  
 Importador: Suzuki Beteta S.A./C/ Carlos Saiz, 2394 Leganés (Madrid). Teléfono: 91 59 79 99. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 80 puntos de asistencia a lo largo de España. Web: [www.suzuki.es](http://www.suzuki.es)

G CELERIO 1.0 GA 5p	9.937	4,3 68		
G CELERIO 1.0 GL 5p	10.737	4,3 68		
G CELERIO 1.0 GLX 5p	11.737	4,3 68		
G SWIFT 1.2 GL 3p 3p	12.287	5,9 94		
G SWIFT 1.2 GL 3p 3p	13.652	5,9 94		
G SWIFT 1.2 GL 3p AUTO 3p	15.173	5,5 94		
G SWIFT 1.3 DDIS GL 5p 5p	16.487	3,9 75		
G SWIFT 1.2 BLACK & WHITE 5p 5p	14.652	5,9 94		
G SWIFT 1.2 GL 5p 5p	13.737	5,9 94		
G SWIFT 1.2 GL 5p 5p	14.062	5,9 94		
G SWIFT 1.2 GL 5p 4x4 5p	16.853	5,5 94		
G SWIFT 1.2 GL 5p AUTO 5p	15.583	5,6 94		
G SWIFT 1.2 GL X 5p 5p	15.852	5,9 94		

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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G	POLO Advance 1.0 75CV BMT 3p	15.260	4,8 75	
G	POLO Advance 1.2 90CV BMT 3p	16.130	4,7 90	
G	POLO Advance 1.2 90CV BMT DSG 3p	17.640	4,7 90	
G	POLO Edition 1.0 60CV BMT 3p	13.130	4,7 60	
G	POLO Edition 1.0 75CV BMT 3p	13.780	4,8 75	
G	POLO Sport 1.2 TSI 110CV BMT 3p	17.940	4,8 110	
G	POLO Sport 1.2 TSI 110CV BMT DSG 3p	19.450	4,7 110	
G	POLO Sport 1.2 TSI 90CV BMT 3p	17.410	4,7 90	
G	POLO Sport 1.2 TSI 90CV BMT DSG 3p	18.920	4,7 90	
D	POLO 1.4 TDI 75CV Bluemotion 5p	17.880	3,1 75	
D	POLO Advance 1.4 TDI 75CV BMT 3p	17.940	3,4 75	
D	POLO Advance 1.4 TDI 90CV BMT 3p	18.320	3,4 90	
D	POLO Advance 1.4 TDI 90CV BMT DSG 3p	19.840	3,5 90	
D	POLO Edition 1.4 TDI 75CV BMT 3p	16.460	3,4 75	
D	POLO Sport 1.4 TDI 105CV BMT 3p	20.130	3,4 105	
D	POLO Sport 1.4 TDI 90CV BMT 3p	19.600	3,4 90	
D	POLO Sport 1.4 TDI 90CV BMT DSG 3p	21.120	3,5 90	
G	POLO 1.0 TSI 95CV Bluemotion 5p	16.800	4,1 95	
G	POLO 1.4 TSI 150CV ACT Tech BlueGT 5p	21.120	4,8 150	
G	POLO 1.4 TSI 150CV ACT Tech BlueGT DSG 5p	22.610	4,7 150	
G	POLO Advance 1.0 75CV BMT 5p	15.820	4,8 75	
G	POLO Advance 1.2 90CV BMT 5p	16.690	4,7 90	
G	POLO Advance 1.2 90CV BMT DSG 5p	18.200	4,7 90	
G	POLO Edition 1.0 60CV BMT 5p	13.690	4,7 60	
G	POLO Edition 1.0 75CV BMT 5p	14.340	4,8 75	
G	POLO Sport 1.2 TSI 110CV BMT 5p	18.500	4,8 110	
G	POLO Sport 1.2 TSI 110CV BMT DSG 5p	20.010	4,7 110	
G	POLO Sport 1.2 TSI 90CV BMT 5p	17.970	4,7 90	
G	POLO Sport 1.2 TSI 90CV BMT DSG 5p	19.480	4,7 90	
G	POLO GTI 1.8 TSI 192CV 3p	22.850	6 192	
G	POLO GTI 1.8 TSI 192CV DSG 3p	24.420	5,6 192	
G	POLO GTI 1.8 TSI 192CV 5p	23.430	6 192	
G	POLO GTI 1.8 TSI 192CV DSG 5p	25.000	5,6 192	
D	POLO Cross Polo 1.4 TDI 90CV BMT 5p	20.050	3,6 90	
D	POLO Cross Polo 1.2 TSI 90CV BMT 5p	18.420	4,8 90	
D	BEETLE Cabrio 1.6 TDI 105CV Karmann 2p	32.170	4,7 105	
D	BEETLE Cabrio Beetlemania 2.0 TDI 110CV BMT 2p	27.230	4,4 110	
D	BEETLE Cabrio Design 2.0 TDI 110CV BMT 2p	29.000	4,4 110	
D	BEETLE Cabrio Design 2.0 TDI 150CV BMT 2p	31.680	4,6 150	
D	BEETLE Cabrio Design 2.0 TDI 150CV DSG BMT 2p	33.590	5 150	
D	BEETLE Cabrio Karmann 2.0 TDI 110CV BMT 2p	34.070	4,6 150	
D	BEETLE Cabrio Karmann 2.0 TDI 150CV DSG BMT 2p	35.980	5 150	
D	BEETLE Cabrio R-Line 2.0 TDI 150CV BMT 2p	33.650	4,6 150	
D	BEETLE Cabrio R-Line 2.0 TDI 150CV DSG BMT 2p	35.560	5 150	
D	BEETLE Cabrio Sport 2.0 TDI 150CV BMT 2p	31.910	4,6 150	
D	BEETLE Cabrio Sport 2.0 TDI 150CV DSG BMT 2p	33.820	5 150	
G	BEETLE Cabrio Beetlemania 1.2 TSI 105CV BMT 2p	25.230	5,6 105	
G	BEETLE Cabrio Design 1.2 TSI 105CV BMT 2p	27.070	5,6 105	
G	BEETLE Cabrio Design 1.4 TSI 150CV BMT 2p	29.750	6 150	
G	BEETLE Cabrio Design 1.4 TSI 150CV DSG BMT 2p	31.620	5,7 150	
G	BEETLE Cabrio Karmann 1.2 TSI 105CV BMT 2p	29.460	5,6 105	
G	BEETLE Cabrio R-Line 1.4 TSI 150CV BMT 2p	31.710	6 150	
G	BEETLE Cabrio R-Line 1.4 TSI 150CV DSG BMT 2p	33.590	5,7 150	
G	BEETLE Cabrio R-Line 2.0 TSI 220CV BMT 2p	34.640	6,7 220	
G	BEETLE Cabrio R-Line 2.0 TSI 220CV DSG BMT 2p	36.520	6,8 220	
G	BEETLE Cabrio Sport 1.4 TSI 150CV BMT 2p	29.970	6 150	
G	BEETLE Cabrio Sport 1.4 TSI 150CV DSG BMT 2p	31.850	5,7 150	
G	BEETLE Cabrio Sport 2.0 TSI 220CV BMT 2p	32.900	6,7 220	
G	BEETLE Cabrio Sport 2.0 TSI 220CV DSG BMT 2p	34.790	6,8 220	
D	BEETLE Beetlemania 2.0 TDI 110CV BMT 3p	23.000	4,3 110	
D	BEETLE Connection 2.0 TDI 110CV BMT 3p	26.120	4,3 110	
D	BEETLE Connection 2.0 TDI 150CV BMT 3p	27.750	4,6 150	
D	BEETLE Connection 2.0 TDI 150CV DSG BMT 3p	30.750	4,8 150	
D	BEETLE Design 2.0 TDI 110CV BMT 3p	24.880	4,3 110	
D	BEETLE Design 2.0 TDI 150CV BMT 3p	26.510	4,6 150	
D	BEETLE Design 2.0 TDI 150CV DSG BMT 3p	29.460	4,8 150	
D	BEETLE R-Line 2.0 TDI 150CV BMT 3p	28.270	4,6 150	
D	BEETLE R-Line 2.0 TDI 150CV DSG BMT 3p	31.290	4,8 150	
D	BEETLE Sport 2.0 TDI 150CV BMT 3p	26.740	4,6 150	
D	BEETLE Sport 2.0 TDI 150CV DSG BMT 3p	29.710	4,8 150	
G	BEETLE Beetlemania 1.2 TSI 105CV BMT 3p	20.880	5,5 105	
G	BEETLE Connection 1.2 TSI 105CV BMT 3p	23.050	5,5 105	
G	BEETLE Design 1.2 TSI 105CV BMT 3p	22.790	5,5 105	
G	BEETLE Design 1.4 TSI 150CV BMT 3p	25.620	5,8 150	
G	BEETLE Design 1.4 TSI 150CV DSG BMT 3p	27.500	5,5 150	
G	BEETLE R-Line 1.4 TSI 150CV BMT 3p	27.600	5,8 150	
G	BEETLE R-Line 1.4 TSI 150CV DSG BMT 3p	29.480	5,5 150	
G	BEETLE R-Line 2.0 TSI 220CV BMT 3p	30.200	6,5 220	
G	BEETLE R-Line 2.0 TSI 220CV DSG 3p	32.080	6,7 220	
G	BEETLE Sport 1.4 TSI 150CV BMT 3p	25.860	5,8 150	
G	BEETLE Sport 1.4 TSI 150CV DSG BMT 3p	27.740	5,5 150	
G	BEETLE Sport 2.0 TSI 220CV BMT 3p	28.460	6,5 220	
G	BEETLE Sport 2.0 TSI 220CV DSG BMT 3p	30.340	6,7 220	
D	GOLF Cabrio 1.6 TDI 105CV BMT 2p	30.790	4,4 105	
D	GOLF Cabrio 1.4 TSI 160CV DSG 2p	33.730	6,3 160	
D	GOLF Advance 1.6 TDI 105CV BMT 3p	23.440	3,9 105	
D	GOLF Advance 1.6 TDI 105CV BMT DSG 3p	25.350	3,9 105	
D	GOLF Advance 2.0 TDI 150CV BMT 3p	25.190	4,1 150	
D	GOLF Advance 2.0 TDI 150CV BMT DSG 3p	27.100	4,2 150	
D	GOLF Bluemotion 1.6 TDI 110CV 3p	21.730	3,8 105	
D	GOLF Sport 1.6 TDI 105CV BMT 3p	25.740	3,8 105	
D	GOLF Sport 1.6 TDI 105CV BMT DSG 3p	27.630	3,9 105	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150CV BMT 3p	27.490	4,1 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150CV BMT DSG 3p	29.290	4,4 150	
D	GOLF Advance 1.4 TSI 122CV BMT DSG 3p	23.510	5 122	
D	GOLF Edition 1.2 TSI 105CV BMT 3p	19.050	4,9 105	
D	GOLF Sport 1.4 TSI 150CV ACT Tech BMT 3p	26.550	4,7 150	
G	GOLF Sport 1.4 TSI 150CV ACT Tech BMT DSG 3p	28.350	4,7 150	
D	GOLF Advance 1.6 TDI 105CV BMT 3p	24.080	3,8 105	
D	GOLF Advance 1.6 TDI 105CV BMT DSG 3p	25.990	3,9 105	
D	GOLF Advance 2.0 TDI 150CV BMT 3p	25.830	4,1 150	
D	GOLF Advance 2.0 TDI 150CV BMT DSG 3p	27.650	4,4 150	
D	GOLF Bluemotion 1.6 TDI 110CV 5p	23.050	3,2 105	
D	GOLF Business & Nav 1.6 TDI 105CV BMT 3p	23.270	3,8 105	
D	GOLF Business & Nav 1.6 TDI 110CV Bluemotion 5p	23.920	3,6 105	
D	GOLF Business 1.6 TDI 105CV BMT 3p	22.830	3,8 105	
D	GOLF Business 1.6 TDI 110CV Bluemotion 5p	23.520	3,2 110	
D	GOLF Edition 1.6 TDI 105CV BMT 3p	22.370	3,8 105	
D	GOLF Sport 1.6 TDI 105CV BMT 3p	26.380	3,8 105	
D	GOLF Sport 1.6 TDI 105CV BMT DSG 5p	28.270	3,9 105	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150CV 4motion BMT 5p	30.800	4,7 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150CV BMT 5p	28.130	4,1 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150CV BMT DSG 5p	29.930	4,4 150	
G	GOLF Advance 1.4 TSI 122CV BMT 5p	23.200	5,3 122	
G	GOLF Edition 1.4 TSI 122CV BMT DSG 5p	24.150	5 122	
G	GOLF Advance 1.4 TSI 105CV BMT 5p	19.690	4,9 105	
G	GOLF Sport 1.4 TSI 150CV ACT Tech BMT 5p	27.190	4,7 150	
G	GOLF Sport 1.4 TSI 150CV ACT Tech BMT DSG 5p	28.990	4,7 150	
D	GOLF Cabrio 2.0 TSI 210CV DSG GTI 2p	39.770	7,7 210	
D	GOLF Cabrio 2.0 TSI 265CV DSG R 2p	52.110	8,2 265	
D	GOLF GTD 2.0 TDI 184CV BMT 3p	31.980	4,2 184	
D	GOLF GTD 2.0 TDI 184CV DSG BMT 3p	33.850	4,5 184	
D	GOLF GTI 2.0 TSI 220CV BMT 3p	31.990	6 220	
D	GOLF GTI 2.0 TSI 220CV DSG BMT 3p	33.860	6,4 220	
G	GOLF GTI Performance 2.0 TSI 230CV BMT 3p	33.730	6 230	
G	GOLF GTI Performance 2.0 TSI 230CV DSG BMT 3p	35.610	6,4 230	
D	GOLF GTD 2.0 TDI 184CV BMT 5p	32.610	4,2 184	
D	GOLF GTD 2.0 TDI 184CV DSG BMT 5p	34.540	4,5 184	
D	GOLF GTI 2.0 TSI 220CV BMT 5p	32.650	6 220	
D	GOLF GTI 2.0 TSI 220CV DSG BMT 5p	34.520	6,4 220	
G	GOLF GTI Performance 2.0 TSI 230CV BMT 5p	34.395	6 230	
G	GOLF GTI Performance 2.0 TSI 230CV DSG BMT 5p	36.275	6,4 230	
E	GOLF e-Golf Power 115CV 5p	35.500		115
G	GOLF R 2.0 TSI 300CV BMT 4Motion 3p	40.260	7,1 300	
G	GOLF R 2.0 TSI 300CV BMT 4Motion DSG 3p	42.440	6,9 300	
G	GOLF R 2.0 TSI 300CV BMT 4Motion 5p	40.950	7,1 300	
G	GOLF R 2.0 TSI 300CV BMT 4Motion DSG 5p	43.105	6,9 300	
D	GOLF SPORTSVAN Advance 1.6 TDI 110CV BMT 5p	25.760	3,9 110	
D	GOLF SPORTSVAN Advance 1.6 TDI 110CV BMT DSG 5p	27.660	4 110	
D	GOLF SPORTSVAN Advance 2.0 TDI 150CV BMT 5p	27.180	4,3 150	
D	GOLF SPORTSVAN Advance 2.0 TDI 150CV BMT DSG 5p	30.120	4,7 150	
D	GOLF SPORTSVAN Bluemotion 1.6 TDI 110CV BMT 5p	24.810	3,6 110	
D	GOLF SPORTSVAN Business & Nav 1.6 TDI 110CV BMT 5p	24.960	3,9 110	
D	GOLF SPORTSVAN Business & Nav 1.6 TDI 110CV BMT DSG 5p	25.690	3,6 110	
D	GOLF SPORTSVAN Bluemotion 1.6 TDI 110CV BMT 5p	24.530	3,9 110	
D	GOLF SPORTSVAN Business Bluemotion 1.6 TDI 110CV BMT 5p	25.260	3,6 110	
D	GOLF SPORTSVAN Edition 1.6 TDI 110CV BMT 5p	24.070	3,9 110	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 1.6 TDI 110CV BMT 5p	28.780	3,9 110	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 1.6 TDI 110CV BMT DSG 5p	30.670	4 110	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 2.0 TDI 150CV BMT 5p	30.200	4,3 150	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 2.0 TDI 150CV BMT DSG 5p	33.250	4,7 150	
D	GOLF SPORTSVAN Advance 1.4 TSI 150CV BMT 5p	24.590	5,4 125	
G	GOLF SPORTSVAN Advance 1.4 TSI 150CV BMT DSG 5p	26.470	5,2 125	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 1.4 TSI 150CV BMT 5p	29.710	5,5 150	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 1.4 TSI 150CV BMT DSG 5p	31.570	5,4 150	
D	GOLF Variant Advance 1.6 TDI 105CV BMT 5p	24.900	3,9 105	
D	GOLF Variant Advance 2.0 TDI 150CV BMT 5p	26.640	4,2 150	
D	GOLF Variant Advance 2.0 TDI 150CV BMT DSG 5p	28.450	4,5 150	
D	GOLF Variant Bluemotion 1.6 TDI 110CV 5p	23.790	3,3 110	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p	25.730	4 105	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p	27.580	3,9 105	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p	29.430	3,9 105	
D	GOLF Variant Business 1.6 TDI 105CV BMT 5p	23.520	3,9 105	
D	GOLF Variant Edition 1.6 TDI 105CV BMT 5p	23.030	5 105	
D	GOLF Variant Sport 1.4 TSI 140CV BMT 5p	28.130	5,3 140	
D	GOLF Variant Sport 1.4 TSI 140CV BMT DSG 5p	29.940	5 140	
D	GOLF Variant Advance 1.4 TGI 110CV BMT 5p	26.530	110	
D	GOLF Variant Advance 1.4 TGI 110CV BMT DSG 5p	28.340	110	
D	GOLF Variant Eco Business & Nav 1.4 TGI 110CV BMT 5p	25.590	110	
D	GOLF Variant Eco Business 1.4 TGI 110CV BMT 5p	25.160	110	
D	GOLF Variant GTD 2.0 TDI 184CV BMT 5p	33.460	4,4 184	
D	GOLF Variant GTD 2.0 TDI 184CV DSG BMT 5p	35.450	4,8 184	
D	JETTA Advance 2.0 TDI 110CV BMT 4p	22.470	4 110	
D	JETTA Sport 2.0 TDI 110CV BMT 4p	24.730	4 110	
D	JETTA Sport 2.0 TDI 110CV BMT DSG 4p	25.690	4,2 110	
D	JETTA Advance 1.4 TSI 122CV BMT 4p	26.700	4,2 150	
D	JETTA Sport 2.0 TDI 150CV BMT 4p	28.540	4	





## BP PROTEGE DEL ÓXIDO Y REDUCE LA FRICCIÓN

¿En qué consiste la protección adicional que aporta BP Ultimate a mi motor?

RESPUESTA

BP Ultimate protege el motor en dos sentidos. Por un lado, ayuda a proteger del óxido y, por otro, ha sido diseñado para reducir la fricción en el motor. Su formulación específica crea un recubrimiento protector en la parte superior de las paredes de los cilindros que ayuda a reducir la fricción entre los anillos del pistón y las paredes de los cilindros. Con el uso continuado, los agentes reductores de fricción de BP Ultimate Gasolina van penetrando hasta las zonas donde actúa el lubricante del motor, lo que ayuda a mejorar su eficacia.

## RAIL COMÚN O SISTEMA BOMBA-INYECTOR

Pedro Cadenas

He visto con atención la prueba que han realizado al Volvo V40 D4 de 190 caballos. Tengo entendido que el motor es nuevo y que tiene una tecnología que contempla la inyección independiente en cada inyector. Eso creo que ya lo tenían hace años algunos motores diésel de Volkswagen y lo denominaban sistema bomba-inyector. ¿Ha vuelto Volvo a utilizar ese sistema? Por lo visto en Volkswagen dejaron de hacerlo porque era muy ruidoso.

RESPUESTA

No parece que tengas demasiado claro la tecnología a la que nos referíamos en la prueba del mencionado Volvo V40 D4, así que vamos a tratar de explicártelo de una manera clara y concisa. El modelo sueco estrenó hace meses un nuevo motor diésel de dos litros de cilindrada correspondiente a la familia Drive-E. En nuestro caso se combinaba con una caja de cambios automática con convertidor de par de ocho relaciones. Este



CARTA DE LA SEMANA

## LOS MODELOS MÁS SEGUROS DEL MERCADO

Ignacio Gómez

No cabe duda de que los vehículos son cada vez más seguros e incorporan cada vez más asistentes en este sentido. Me gustaría saber cuál es el modelo más seguro del mercado y en base a qué criterio se contemplaría esa definición. Muchas gracias por su atención y saludos.

RESPUESTA

Es complicado elegir un vehículo en concreto, ya que depende de muchos factores. No es lo mismo comparar una limusina de lujo con todo su arsenal tecnológico que un 'simple' utilitario en el que el precio es básico y su equipamiento en materia de seguridad se mira con más recelo. Por eso es difícil decantarse por un vehículo determinado. En materia de seguridad es tan importante el aspecto activo o preventivo como el pasivo. Cada vez son más los asistentes que alertan al conductor para evitar un accidente, pero también es importante saber cómo resiste nuestro vehículo si se produce el accidente finalmente. En este sentido las pruebas que realiza EuroNCAP son cada vez más completas, ya que no sólo valora las consecuencias de una colisión (frontal, lateral y trasera) y como

propulsor rinde 190 CV y ofrece un par máximo de 40,8 mkg. Esta mecánica cuenta con una primicia en forma de la denominada tecnología i-ART. Así cada inyector incorpora un chip inteligente en la parte superior del inyector que controla la presión de la inyección. De esta manera, con este sistema autoadaptable se inyecta la cantidad ideal de combustible durante cada ciclo de combustión. Ahora bien, se sigue recurriendo a un sistema por rail común. La diferencia estriba en que en lugar

afecta tanto a los ocupantes adultos como a los niños, sino que también examina aspectos como el atropello a peatones y tiene en cuenta la dotación de asistentes y elementos que incorpora.

Todas estas valoraciones se revisan cada poco tiempo, siendo cada vez más exigentes. Por lo tanto podemos decirte qué modelos son los más seguros para este organismo en 2014, teniendo en cuenta las pruebas realizadas, y sabiendo que no todos los vehículos se someten a las mencionadas pruebas de colisión. En este sentido los vehículos más seguros el pasado año para EuroNCAP, atendiendo a cinco categorías fueron los siguientes: Mercedes-Benz Clase C, Nissan Qashqai, Volkswagen Golf Sportsvan, Land Rover Discovery Sport y Skoda Fabia.

de tener un sensor para todos los cilindros, con la tecnología i-ART cada inyector cuenta con su propio sensor. Eso sí, se trata de sensores y no de bombas de inyección individuales, que era a lo que recurrían los motores diésel con el sistema bomba-inyector del Grupo Volkswagen. Esta última tecnología es cierto que era más ruidosa y tosca en su funcionamiento, y además resultaba más costosa que el 'common rail' desarrollado por Bosch, por eso desapareció finalmente.

## CONSULTAS RÁPIDAS



LLEVÉ EL COCHE A UN CENTRO DE LAVADO EN SECO Y ME DAÑARON EL INTERIOR. ¿ESTÁN OBLIGADOS A PAGAR EL COSTE DEL CAMBIO DE LA TAPICERÍA?

Conforme a la normativa, los establecimientos deben prestar el servicio comprometido, con la diligencia debida, esto es, adoptando todas las medidas necesarias para cumplir el trabajo comprometido sin causar daño. Cuando en la prestación de esos servicios el establecimiento incurre en culpa o negligencia, debe asumir de cara a su cliente la responsabilidad y hacerse cargo de cuantos daños y perjuicios se hayan derivado de esa actuación. Para ello es necesario probar que hay relación de causa-efecto entre la actuación del centro de lavado y los daños que se reclaman, probar tales daños y cuantificarlos económicamente. En esas pruebas quizá llegue a ser necesario un informe técnico sobre el estado de la tapicería y recuerde que esa responsabilidad excluye los daños que tuviera antes la tapicería, así como el desgaste por el paso del tiempo, etc. Por ello si finalmente procediera la indemnización, ésta se fijaría teniendo en cuenta esos factores: si la tapicería estaba en perfecto estado, si estaba deteriorada por el paso del tiempo, si el establecimiento actuó correctamente o no... La indemnización tiene un límite: evitar el enriquecimiento injusto del cliente perjudicado.

## BUENA PREGUNTA

### LA GARANTÍA LEGAL QUE ESTABLECE LA NORMATIVA ES DE UN AÑO

Estoy pensando en comprar una moto en un portal web de vehículos de ocasión. ¿Qué garantías tengo si luego la moto no está en las condiciones ofertadas?

RESPUESTA

Debemos partir de la premisa de que se trata de un portal de una empresa o profesional cuya actividad sea la venta de vehículos.

Tratándose de un vehículo de segunda mano dispone usted de la garantía legal que establece la normativa, que es de 1 año salvo que se pacte que el plazo de garantía sea mayor. Durante los tres años siguientes a la compra tiene opción de reclamar esos defectos que se manifiesten durante ese plazo.

Durante ese tiempo tiene usted derecho a que el vehículo esté en perfecto estado de origen y a hacer valer sus derechos ante una avería que sea de origen. Estos derechos consisten en pedir la reparación ante una avería; si tras la primera reparación no quedara en correcto funcionamiento entonces podría reclamar la devolución del dinero o la rebaja en el precio.

Además puede pedirse la indemnización por los daños y perjuicios sufridos a causa de esa avería.

Es importante tener en cuenta que si llegara la moto a averiarse, si se produjera en los seis primeros meses desde la compra, se supone que el defecto es de origen; sin embargo, pasados esos meses puede ocurrir que el defecto que presente el vehículo pueda ser debido al uso, por lo que, en caso de negativa de reparación por parte del vendedor, será el consumidor quien deberá probar, a través de un informe pericial normalmente, que dicha avería no se ha producido como consecuencia del uso.

Su reclamación debe dirigirla al vendedor. Solo puede reclamarse al fabricante cuando la reclamación al vendedor sea imposible.

Es importante, en el momento de la compra, que el consumidor tenga conocimiento de todos los datos relativos al vehículo, esto es, última ITV, acreditación de que el vehículo no tiene cargas, así como el historial mecánico de dicho vehículo, etc...

Si se trata de una compra a través de una web,

se entiende que en caso de controversia entre las partes, los juzgados competentes para conocer la demanda serán los tribunales del domicilio del consumidor.

En las ventas a distancia se reconoce un plazo de 14 días desde la firma del contrato o la entrega del producto para desistir y resolver el contrato, siempre y cuando el domicilio del vendedor se encuentre bien en territorio nacional, bien en territorio europeo, y siempre refiriéndonos a relaciones contractuales entre empresa y consumidor.



▶ mándanos tu carta a: c/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918. Leganés - Madrid  
▶ mándanos tu mail a: [cartasaldirector@motor16.com](mailto: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 remitente y DNI. Motor16 se reserva el derecho de resumirlas o extractarlas. Las respuestas sólo se publicarán y no se mantendrá correspondencia.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### DODGE OMNI

Antonio Hernández

Lamentamos no poder reproducir la fotografía que nos has enviado, pero el modelo que hemos recibido es un Dodge Omni, un vehículo que en 1988 formaba parte del consorcio con Chrysler, por eso también contaba con un hermano gemelo que se denominaba Plymouth Horizon, y ambos eran básicamente el mismo vehículo que en Europa se comercializaba como Talbot

Horizon. En Estados Unidos no contemplaba versiones diésel. El único motor disponible era uno de gasolina de 2.2 litros y cuatro cilindros que ofrecía 93 caballos de potencia.

### EQUIVALENCIAS DE NEUMÁTICOS

Piotre Sygocky

Si tienes que cambiar los neumáticos próximamente lo puedes hacer, pero creemos que con las 'gomas' que lleva tu Seat Ibiza 1.4 TSI FR es más que

suficiente. En cualquier caso los 215/40 R17 que llevas actualmente los puedes cambiar por los 225/35 R17 a los que haces referencia porque la equivalencia que marca la ley debe estar entre un +/-3%, y en este caso sería de un +2,40%. Eso sí debes comprobar que los índices de capacidad de carga y el código de velocidad sean siempre iguales o superiores a los que llevas ahora, ya que en caso contrario te encontrarías con un serio problema cuando tengas que pasar la ITV.

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



## HAY MUCHOS SEGUROS PARA EL COCHE. SOLO UNO PARA EL CONDUCTOR.

Legálitas Defensa del Conductor es el único seguro que te cubre conduzcas el vehículo que conduzcas.

- Asesoramiento jurídico:
  - Tráfico y Seguridad Vial.
  - Trámites del vehículo.
  - Seguro.
  - Vigilancia de multas de tráfico.
- Recursos de multas.
- Servicio de grúa en caso de inmovilización.
- Abogado presencial en delitos contra la seguridad vial.

- Reembolso de cursos de recuperación de puntos.
- Subsidio en caso de retirada de carné.

**DESCUENTO EXCLUSIVO**  
**-20%**  
LECTORES MOTOR 16

**LEGÁLITAS**  
**DEFENSA DEL CONDUCTOR**

**CONTRATA HOY MISMO**  
**902 090 351**  
o entra en [legalitas.com](http://legalitas.com)

LEGALITAS.COM

SUZUKI Y MERCEDES UTILITARIO Y COUPÉ, PROBADOS EN M16



des, la nueva Ley de Tráfico y por la puesta en marcha, en unos casos provisional y en otros definitivo, de nuevos tramos de autovía, pues hay que recordar que en aquel 1990 nuestra red de autovías aún estaba en proceso de desarrollo. Motor16 repasaba ambas novedades.

Y también daba cuenta de una 'batalla' que comenzaban a librar los fabricantes: ofrecer una atención al cliente con la misma calidad y trato que los coches que estaban fabricando. Un empeño que aún mantienen.

En cuanto a las novedades de la semana, nos poníamos al volante de los modelos más deportivos de BMW, tres coches dinámicos a más no poder. BMW M3 Sport Evolution con 238 CV del que sólo llegarían 15 unidades a España, el M3 Cabrio y el espectacular roadster Z1 con sus exclusivas puertas.

Otro modelo con el que tomábamos contacto era el renovado (no estéticamente, por cierto) Clase G de Mercedes, el todoterreno más capaz del mercado en aquellos años y probablemente también en la actualidad, pues los años no pasan por él.

La velocidad en el automóvil, desde muchos puntos de vista, era el tema de un reportaje especial de la revista, que contaba, desde las sensaciones de circular a 300 km/h contadas por Adrián Campos, hasta los aspectos legales que nos desgranaba el director general de Tráfico Miguel María Muñoz.

Las pruebas de la semana hablaban de tres coches muy diferentes, el utilitario Suzuki Swift Sedán con motor de 90 caballos que por un precio de 1.600.000 pesetas ofrecía espacio y honestidad en su rendimiento, aunque su aca-

Nº 337

7 ABRIL 1990

La portada



La portada de la semana estaba dominada por los BMW más deportivos: el M3 Cabrio, el Sport Evolution y el Z1. Además, las primeras imágenes de los Audi 100 y el dossier sobre la velocidad.

bado era uno de los puntos mejorables.

En el polo opuesto a la sencillez del Suzuki se encontraba el Mercedes 300 CE, un poderoso coupé que costaba más de 8 millones de pesetas pero que era capaz de ofrecer terminación y comportamiento de alto nivel a costa de un consumo alto y un equipamiento mejorable.

La tercera prueba era protagonizada por el Mitsubishi Montero TD, que en versión de tres puertas ofrecía una nueva suspensión que mejoraba claramente su comportamiento. Entre sus cosas mejorables una dirección demasiado ligera.

Las tierras de Granada, Almería, Albacete, Murcia o Valencia, eran recorridas por el Alfa 75 en la segunda etapa del coleccionable 'España palmo a palmo'.

# La velocidad a examen

El concepto de la velocidad era uno de los encantos que manejaban los coches de 1990, y también los actuales, pese a las restricciones. Motor16 analizaba en un reportaje especial las consecuencias desde todos los puntos de vista –legal, sociológico, físico o publicitario– de esa cifra de tres números que en muchas ocasiones era la principal característica o decisión de compra de un modelo.

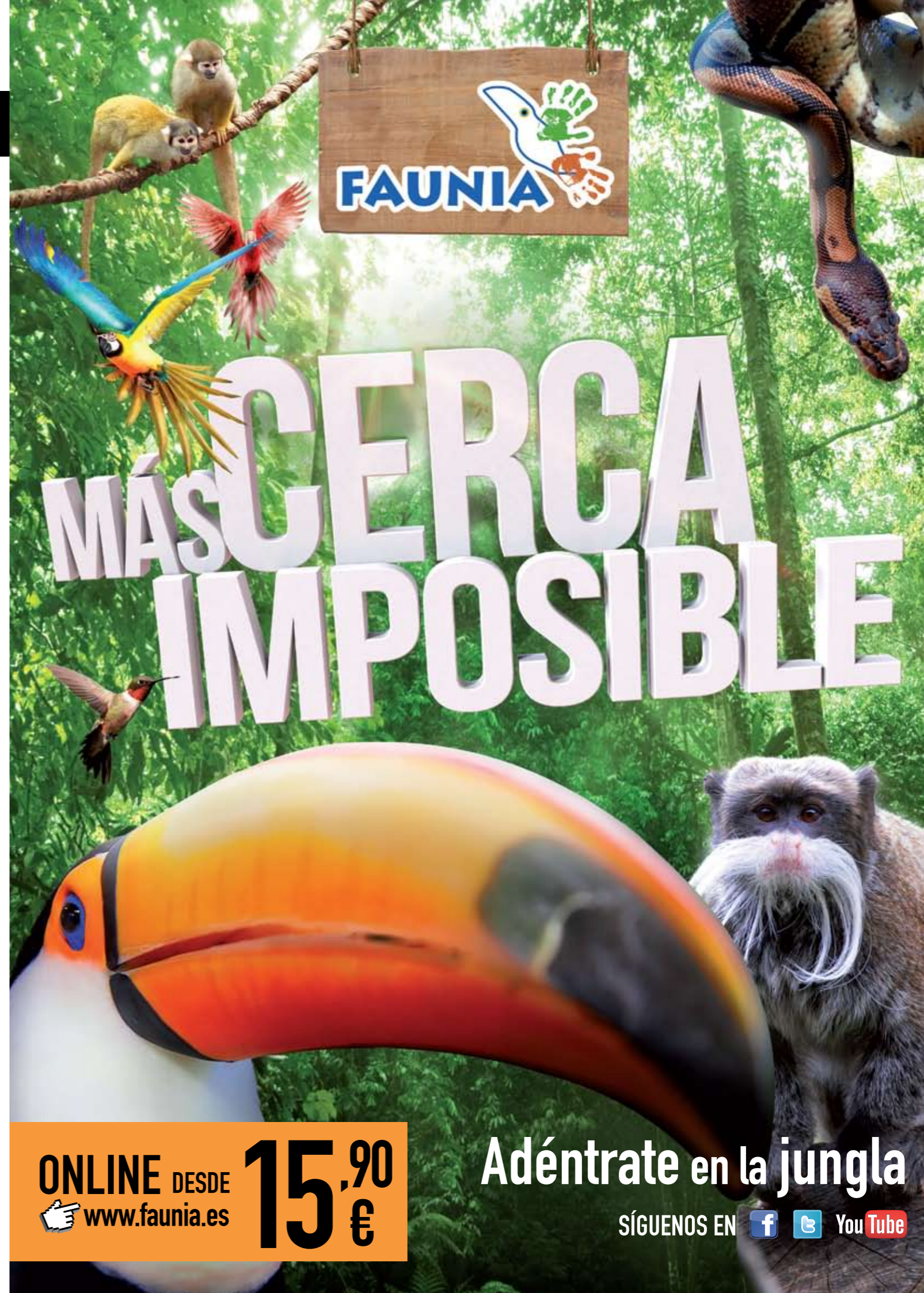
Una curiosidad de aquella revista era un Peugeot 204 al que tres alumnos de horticultura franceses habían 'forrado' con una cubierta natural de césped. Un coche ecológico, sin duda, pero a ver quién le pasaba el cortacésped.

También se anunciaba una serie limitada a 50 unidades del Mercedes C9, el biplaza

de la marca alemana, gran dominador de las carreras de la anterior temporada. Contaría con un motor V8 capaz de alcanzar los 320 km/h. Su precio superaría los 40 millones de pesetas.

Aquella revista coincidía con el éxodo de Semana Santa en una operación salida que contaba con dos noveda-

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



ONLINE DESDE **15,90** €  
[www.faunia.es](http://www.faunia.es)

Adéntrate en la jungla

SÍGUENOS EN

EL MEJOR COCHE DEL AÑO NO ES UN COCHE. ES UNA REVOLUCIÓN.



POR 12.100€\*

- > CLIMATIZADOR MANUAL
- > PANTALLA TÁCTIL 7" (BLUETOOTH + USB + AUX)
- > 6 AIRBAGS
- > BARRAS DE TECHO

CITROËN profiere TOTAL



CITROËN C4 CACTUS, COCHE DEL AÑO EN ESPAÑA.

A primera vista podría parecer un automóvil. Sin más. Pero si te fijas es una nueva manera de pensar. Un concepto de automoción que aboga por romper con lo establecido. Con adaptar las ideas a tus necesidades. Movilidad, diversión y confianza sobre cuatro ruedas y un microcosmos de detalles que te harán la vida un poco más sencilla. Porque a veces la revolución es así: fluida, suave y llena de color.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO2 (G/KM): CITROËN C4 CACTUS: 3,1 - 4,7/82 - 107

\*Según PVP recomendado C4 Cactus PureTech 82 Feel Fine: 12.100€ (impuestos, transportes, oferta y Plan Pive 7 incluidos), para clientes particulares que entreguen un vehículo propiedad del comprador, que financien un capital financiado mínimo de 6.000€ con una permanencia mínima de 36 meses a través de Banque PSA Finance. Oferta válida hasta final de mes en los puntos de venta participantes, en Península y Baleares. PVP recomendado para el cliente que no financie: 13.330€. Modelo visualizado: C4 Cactus PureTech 82 Feel Fine.