

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.663 del 8 al 21 de diciembre de 2015



**Al volante** **FIAT TIPO**  
**TODO UN SEDÁN**  
**DESDE 9.900 EUROS**



Audi S1 Sportback 231 CV



Opel Corsa OPC 207 CV



Peugeot 208 GTI 208 CV

## PROBAMOS 6 MINIDEPORTIVOS ESTE AÑO LOS REYES TRAEN 'JUGUETES' DE GASOLINA



Renault Clio R.S. 200 CV



Seat Ibiza Cupra 192 CV



VW Polo GTI 192 CV

**A fondo**

### Nuevo Opel Astra

**1.6 CDTI  
110 CV**

*La versión  
más lógica  
de un coche  
revolucionario*



**Sainz  
nos enseña  
su Peugeot  
del Dakar**

**Bajo la lupa**

**V40 Cross Country y V60 Cross Country, los aventureros de Volvo**





Consumo medio 8,6-8,9 (l/100 km) y emisiones de CO<sub>2</sub> 200-209 (g/km).

## Nuevo Mercedes-AMG C 63 Coupé. Súbete a un nuevo desafío.

Cuando pensabas que ya no se podía crear un automóvil superior llega el Mercedes-AMG C 63 Coupé para sobrepasar todo lo establecido. La fuerza del motor V8 biturbo de 4,0 litros y su excitante diseño deportivo AMG con paso de ruedas ampliado para neumáticos más anchos, hacen que este modelo destaque por su impresionante agilidad, una imponente aceleración y un agarre insuperable. Con llantas de aleación AMG de 18" y 10 radios, cambio deportivo de 7 velocidades SPEEDSHIFT MCT AMG, y un acabado deportivo interior de máxima calidad, el Mercedes-AMG C 63 Coupé te está esperando para que pises el acelerador y liberes su sonido legendario.



**AMG**  
DRIVING PERFORMANCE

## Al detalle



### PARA CONDUCIR, MEJOR SOLOS

Eso es lo que parece indicar el estudio 'Stop Distraer' del RACE, BP y Castrol que habla de que 8 de cada 10 conductores se distraen más si van acompañados. Y esos focos de despiste son los bebés y las mascotas. Y también, las discusiones con la pareja. Hay que tomárselo con calma.



### EL MEJOR NOVIEMBRE

Nos queda todavía un mes para acabar el año y ya hemos superado las ventas de automóviles conseguidas durante todo 2014. Un gran dato de noviembre, con un 25,4% de crecimiento pone el broche... Hay que seguir.



### RENAULT VUELVE A F-1

Que un fabricante de la tradición de Renault vuelva la Fórmula 1 indica que el Gran Circo, aunque no viva sus mejores momentos de competitividad, sigue siendo el campeonato de más prestigio. A ver si con la llegada de la marca del rombo, el empuje de Ferrari, el renacer de McLaren... se discute el poderío de Mercedes y nos devuelven la emoción

## Motor 16

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 Gá Martins, Julián Gamacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. Depósito Legal: M30.247983

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



## ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com

## Cuando la realidad supera a la ficción

El viaje entre Vigo y Madrid de un coche de PSA Peugeot Citroën sin un conductor al volante, es un hito que, además, nos abre de par en par las puertas del futuro.

Me refiero, como habrán podido adivinar, a lo que considero es uno de los más grandes acontecimientos en la historia de la automoción de España. Se trata del vehículo desarrollado por PSA Peugeot Citroën que ha realizado un trayecto por primera vez sin intervención humana por carreteras y calles abiertas de nuestro país. Fueron 599 kilómetros, entre la planta que el grupo tiene en Vigo y la que tiene en Madrid, con un prototipo que él solito gestionaba la velocidad, los cambios de carril y los adelantamientos. Está dotado de tecnología punta, como lo último en sistema de navegación GPS, radares, cámaras digitales, sensores y avisadores que detectan y previenen tanto de los peatones como los obstáculos y otros vehículos. Y todo adaptándose con exactitud a los límites de velocidad y la situación de las infraestructuras. En este punto es obligado recordar que todavía son muchos los retos pendientes de solución hasta que el deseado coche robot sea una realidad al alcance de la mayoría de los usuarios. Una cosa si está clara, todos los grandes constructores y tecnológicas son conscientes de que están en la antesala de un cambio total en la movilidad y conectividad. Es como si la vida real

superara y dejara pequeña la ficción. Vehículos inteligentes y cómodos que permitan al conductor viajar si manejar el volante, mientras utiliza el teléfono, chatea o repasa documentos del trabajo. Coches que cambian de carril, buscan rutas alternativas en los atascos y evitan los accidentes gracias a la comunicación entre coches e infraestructura. Cuestión importante si tenemos en cuenta que según la Organización Mundial de la Salud, los conductores somos los responsables del 90 por ciento de los accidentes. En definitiva que el coche del futuro está en marcha y los cambios serán tan drásticos como revolucionarios, empezando por las carreteras, ciudades y continuando por la legislación, compañías de seguros y normas de tráfico, entre otras muchas cosas. Por otro lado y con permiso de los amantes del mínimo esfuerzo, a los que nos gusta conducir, tendremos posibilidad de hacerlo, ya que en todo momento, el conductor tiene el control del vehículo tan pronto como toca el volante o los pedales. Y así debería ser siempre, por mucho que avance la tecnología, para que nunca se pierda el placer que para muchos sigue siendo coger un volante.

Con la conducción autónoma, los cambios que nos esperan serán tan drásticos como revolucionarios en coches, carreteras, ciudades, legislación... Pero no se debe perder nunca la posibilidad de que el conductor tome el control del coche en cualquier momento, para no olvidar el placer de disfrutar al volante



# No ponga en peligro la seguridad, **cambia las dos**

Cambiar 2 lámparas por pares es más seguro que cambiar solo 1



## Es importante cambiar las lámparas por parejas.



### Edad del filamento

El filamento de las lámparas más antiguos se romperá antes.



### Eficiencia de mantenimiento

Es más rápido, más sencillo y más barato cambiar ambas lámparas en lugar de solo una.



### Deterioro de la luz

Al final de su vida útil, las lámparas proyectan menos luz, reduciendo así la visibilidad.



### La calidad original perdura

Al elegir bombillas de equipo original se reduce la posibilidad de avería prematura gracias a sus elevados estándares de calidad.



[www.philips.es/cambia-las-dos](http://www.philips.es/cambia-las-dos)

# PHILIPS

## SUMARIO

Nº 1.663 · 8 al 21 diciembre de 2015  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

### 6.- QUÉ PASA

#### VOLVO S90

El nuevo buque insignia sueco es un prodigio de lujo y tecnología.

### 12.- LOS FUTUROS OPEL

La marca alemana prepara interesantes novedades para consolidar su éxito.

### 14.- EN PORTADA

#### PRUEBA OPEL ASTRA 1.6 CDTI

El nuevo Astra es un coche revolucionario, y esta versión de 100 CV es la más lógica de la gama.

### 20.- CUATRO RUEDAS

#### LOS MINIDEPORTIVOS

6 deportivos en tamaño de bolsillo, ideales para disfrutar al volante. Los herederos de los GTI son 'juguetes'... Pura diversión.

### 22.- AUDI S1 SPORTBACK

231 CV y tracción quattro son la guinda del GTI de la marca de los aros.

### 24.- OPEL CORSA OPC

Con un motor turbo de 207 caballos, promete sensaciones fuertes.

### 26.- PEUGEOT 208 GTI

Más firme, potente y eficiente que nunca. 208 caballos de pura diversión.

### 28.- RENAULT CLIO R.S.

Equilibrio en prestaciones y comportamiento para el heredero del R-5 Turbo.

### 30.- SEAT IBIZA CUPRA

El más potente de los Ibiza ofrece 192 caballos muy aprovechables también en el día a día.

### 32.- VW POLO GTI

192 caballos para el más pequeño de los GTI de Volkswagen.

### 34.- AL VOLANTE FIAT TIPO

Fiat recupera la denominación Tipo para afrontar un ambicioso proyecto que comienza por este atractivo sedán.

### 38.- AL VOLANTE LEXUS RX 450H

Con el nuevo Lexus RX 450h la marca japonesa echa el resto en



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 62

8

### Busca tu marca

AUDI	22
BENTLEY	40
CITROËN	54
FIAT	34
LEXUS	38
OPEL	12, 14, 24
PEUGEOT	26, 56
RENAULT	28
SEAT	30
VOLKSWAGEN	10, 32
VOLVO	8, 42

lujo, equipamiento, tecnología y experiencia de conducción.

### 40.- AL VOLANTE BENTLEY CONTINENTAL GT W12

Hablar del Continental GT W12 Speed es hablar de uno de los modelos más deportivos y refinados del mundo.

### 42.- BAJO LA LUPA VOLVO V40 Y V60 CROSS COUNTRY

La gama Cross Country de los Volvo V40 y V60 es la opción perfecta si se busca combinar versatilidad, dinamismo y tecnología.

### 48.- LA SEMANA

### 50.- ESPECIAL BAZAR NAVIDAD

Los fabricantes de coches y accesorios te lo ponen fácil elegir un regalo navideño para los amantes del automóvil.

### 54.- + INTERESANTE CONCURSO PERIODISTA POR UN DÍA CON CITROËN

Vicente Monsoriu nos cuenta su experiencia en la prueba de consumo entre Madrid y Ávila con el Citroën C4 Cactus.

### 56.- DE CARRERAS CARLOS SAINZ NOS ENSEÑA SU PEUGEOT PARA EL DAKAR

Motor 16 visitó las instalaciones de Peugeot Sport, en las que se montaban las cuatro unidades del

2008 DKR que participarán en el próximo Dakar. Con Carlos Sainz como cicerone, el piloto español nos explicó los profundos cambios de la nueva montura que puede darle su segunda victoria en el Dakar, y en cuyo desarrollo ha sido principal protagonista.

### 62.- SABER COMPRAR Y VENDER LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

### 80.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

### 82.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Síguenos en...



RENAULT  
Paseo por la Vida

# Renault TALISMAN

Siente el control



Disfruta la agilidad y la seguridad de conducción de Renault TALISMAN con el sistema de cuatro ruedas directrices 4CONTROL.\*

Carro Renault Talisman: consumo interno (l/100km) desde 5,6 hasta 5,8. Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km) desde 96 hasta 130.

Reservamos el derecho a modificar las especificaciones técnicas sin previo aviso.

renault.es

**CITROËN, PEUGEOT Y TOYOTA ESTRENAN MODELOS COMERCIALES MONOVOLUMEN**

Se llaman Citroën Spacetourer, Peugeot Traveller y Toyota Proace, y son los nuevos vehículos comerciales desarrollados por PSA y Toyota Motor Europe. Debutarán en el Salón de Ginebra de marzo de 2016 y serán comercializados a continuación, disponiendo en sus gamas de versiones Combi y de pasajeros para uso industrial, pero también de variantes monovolumen para utilización particular.



**CAMBIOS PARA EL FORD FUSION DEL 2017**

Los reporteros de CarPix acaban de fotografiar en Detroit (EE UU) varias unidades del Ford Fusion –el ‘gemelo’ del Mondeo fabricado actualmente en Valencia– con las especificaciones para la gama 2017, que incluyen una imagen renovada: parrilla frontal y ópticas diferentes, y una zaga rediseñada que parece incluir un módulo lineal LED recorriendo el portón. Dentro se esperan cambios en los mandos y el nuevo sistema de conectividad SYNC 3.

**FOTOS ESPIA**



Mide 4,96 metros y ofrece hasta 407 caballos

**Volvo S90: ya está aquí el buque insignia sueco**

Para relevar al S80 y luchar en mejores condiciones frente a Audi A6 y compañía, Volvo presenta el S90, una berlina de 4,96 metros de largo por 1,89 de ancho y 1,44 de alto que presume de cinco buenas plazas por sus 2,94 metros de distancia entre ejes y tiene un coeficiente aerodinámico Cx de 0,28. La firma sueca afirma que establece nuevos niveles tecnológicos en su segmento con la segunda generación del Pilot Assist, un sistema de conducción semiautónomo ideado para elevar el

confort en situaciones de tráfico intenso –funciona hasta 130 km/h–, pues combina un sistema ‘Stop-and-Go’ con el control de velocidad adaptativo y el asistente de dirección.

Y el S90 equipa también el sistema ‘Run-off Road Mitigation’, que actúa cuando nos salimos de carretera para aumentar la protección de los ocupantes, o tecnologías City Safety ampliadas, pues a las ya conocidas en otros modelos de Volvo –detección de peatones y ciclistas, frenado automático a

baja velocidad...– añade funciones como el detector de animales grandes, que primero alerta del riesgo al conductor y luego actúa frenando y pretensando los cinturones.

El S90 llegará con una gama de cuatro mecánicas donde destaca la versión híbrida enchufable T8 AWD, que asocia un 2.0 Turbo de gasolina de 320 CV a un motor eléctrico de 87 CV. El resultado, un gasto medio de 1,9 l/100 km, emisiones de CO2 de 44 g/km y más de 45 kilómetros de autonomía en modo eléctrico.



▲ Volvo le dota de la tecnología de seguridad más moderna: detector de animales grandes, asistente de conducción semiautónomo...

▼ El S90 tiene 2,94 metros de batalla. Su maletero de 500 litros se amplía abatiendo el respaldo trasero 60:40.



La gama inicial contará con cuatro variantes mecánicas: en diésel, los D4 y D5, con 190 y 235 CV, respectivamente; en gasolina, el T6 AWD, con 320 CV, y como alternativa híbrida enchufable, el T8 AWD, con un total de 407 CV.



**PARA PENSAR**

**500**

caballos rinde la mecánica del 308 R Hybrid, cuya fabricación acaba de ser confirmada.

Cuando Peugeot lo mostró en el Salón de París de 2014 como ‘concept’ avisó que su tecnología –un motor 1.6 THP de gasolina con 270 CV y dos eléctricos de 115 CV– estaba lista para ‘saltar’ a las calles. No exageraban.

**EL PUNTAZO**



Toyota Gazoo Racing ha creado un prototipo ideado para competir en circuito a partir del S-FR desvelado en Tokio en noviembre. El S-FR Racing Concept es más ligero gracias al uso de plástico CFRP.

**Con motores de 540 y 580 CV**

**Llegan los nuevos Porsche 911 Turbo y 911 Turbo S**

En el Salón de Detroit, en enero, Porsche presentará las versiones Turbo y Turbo S –en ambas se ganan 20 CV frente a la generación anterior– del nuevo 911, tanto en carrocería coupé como cabriolet. El motor seis cilindros biturbo 3.8 del 911 Turbo rinde 540 CV, y le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 3,0 segundos y alcanzar 320 km/h de velocidad, mientras que en el 911 Turbo S rinde 580 CV y permite pasar de 0 a 100 km/h en 2,9 segundos y alcanzar 330 km/h. Los precios van de 200.822 a 247.927 euros, y el consumo es de 9,1 l/100 km en los coupé y de 9,3 en los cabriolet.



### LOS SEDÁN NO SE RINDEN

BMW ha elegido el Salón de Guangzhou y Subaru se ha decantado por la cita de Los Ángeles para mostrar nuevas ideas sobre las próximas berlinas compactas de cuatro puertas. En el caso de la firma de Munich, su Compact Sedan Concept –arriba– ha sido concebido para China, donde este tipo de vehículo triunfa y el público joven demanda

productos de filosofía deportiva. En cuanto al Subaru Impreza Sedan Concept –abajo–, la casa japonesa piensa en el mercado norteamericano y apuesta por una imagen también dinámica y por la tracción total Symmetrical All-Wheel Drive.



### Precios en Alemania desde 23.625 euros Volkswagen comercializará en Europa los Beetle Dune

Coincidiendo con el estreno en el reciente Salón de Los Ángeles de las versiones definitivas –Volkswagen había mostrado el Beetle Dune Concept en el Salón de Detroit de 2014–, la marca germana anuncia también su comercialización en nuestro continente, que empezará por Alemania, donde el Beetle Dune Coupe costará 23.625 euros, y 27.800 con carrocería desmontable Cabrio. Los diseñadores dicen haberse inspirado en los legendarios buggys Baja California creados a partir de los primeros ‘Escarabajo’, pues los nuevos Beetle Dune presumen de imagen ‘off road’ gracias a una altura al suelo incrementada 10 milímetros y a sus llantas de aleación de 18 pulgadas. Y los cambios de diseño son numerosos: boca de refrigeración inferior más grande en el frontal, molduras laterales a lo largo de toda la distancia entre ejes y, ya en la zaga, alerón más

grande y de borde negro, para golpes rematado con un difusor plateado y ópticas de LED. Hay nueve colores de carrocería, entre los que destacan dos nuevos metalizados: Amarillo Sandstorm y Bronce Dark. Además, el Beetle Dune Coupé podrá llevar el techo pintado en color negro. En cuanto a los motores, siempre dotados de turbo e inyección directa, para Europa se ofrecerán tres TSI de gasolina, con 105, 150 y 220 CV, y dos diésel TDI, con 110 y 150 CV.



▲ Arriba, el Beetle Denim, serie limitada de 2.000 unidades a la venta en EE UU. Abajo, los dos Beetle Dune.



### Es el modelo más grande del fabricante chino Qoros 5 SUV: la familia sigue creciendo

Sin prisas, pero sin pausas, la marca china Qoros International sigue extendiendo su gama, que ahora crece hacia arriba con el Qoros 5 SUV, desarrollado entre los equipos de diseño que el fabricante posee en

Shanghai y Munich. Mide 4,59 metros de longitud por 1,88 de anchura y 1,68 de altura, lo que le sitúa por encima del Qoros 3 City SUV, ya disponible en varios mercados asiáticos, y le convierte en duro rival de

modelos como el Hyundai Tucson o el Volkswagen Tiguan, aunque no en países como el nuestro, pues Qoros sigue sin confirmar la comercialización de sus productos en Eu-

ropa. En cuanto a la parte mecánica, está asegurada la utilización de un motor 1.6 Turbo de gasolina con 156 CV, y de una transmisión automática de doble

embrague y seis marchas, mientras que para más adelante se espera otro motor de gasolina, también de cuatro cilindros, con mayor tamaño y potencia.



► Amplio maletero y respaldo trasero abatible por partes, aunque Qoros no especifica aún su capacidad.



# SAL DE LA RUTINA.



CITROËN CHRISTMAS BONUS

CITROËN C4 CACTUS PURETECH 82 FEEL EDITION POR **12.990€\*** SÚPER EQUIPADO + NAVEGADOR DE REGALO



ABC 2015 COCHE DEL AÑO EN ESPAÑA 2015

CITROËN C4 CACTUS. EL CROSSOVER FABRICADO AQUÍ PARA TODO EL MUNDO.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

citroen.es

CITROËN prefiere TOTAL \*PVP recomendado C4 Cactus PureTech 82 Feel Edition (impuestos, transporte, oferta y Plan Pive 8 incluidos), para clientes particulares que financien un capital mínimo de 6.000€ y una permanencia mínima de 36 meses a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A. Oferta hasta fin de mes, en Península y Baleares. PVP recomendado para clientes que no financien: 14.800€. Modelo visualizado igual al presentado. Consulte condiciones y puntos de venta participantes en www.citroen.es (1) Citroën Asistencia: consulte condiciones en www.citroen.es

8 AÑOS CITROËN ASISTENCIA Asistencia gratuita en averías y accidentes<sup>(1)</sup>



CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO<sub>2</sub> (G/KM): C4 CACTUS: 3, 1-4, 7 / 82-107



Próximos lanzamientos

# Opel renueva su gama

Opel va camino de conocer una de las mejores épocas de su historia reciente. La llegada de nuevos y competitivos modelos, respaldada por una acertada estrategia comercial, es, de momento, la clave de su vuelta al 'Top 3' del mercado español.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

Enrico de Lorenzi es uno de los directivos de la automoción española que puede estar más satisfecho de los resultados conseguidos. Su permanencia a los mandos de Opel España ha demostrado que frente a los repetidos cambios de ejecutivos, la continuidad da sus frutos. Llegado hace casi 6 años, De Lorenzi ha ido recuperando para Opel y su Red de Concesionarios una imagen que en tiempos fue envidiable.

Crecimiento en volumen y en atención al cliente es su prioridad hoy, respaldada por un producto en constante evolución. El director general comercial de Opel para España habla de los futuros modelos con la confianza que da el trabajo bien hecho, a sabiendas de que en el año próximo la gama va a reforzarse por los 4 costados. «En 2016 tendremos el nuevo Opel Karl para estar presentes en un segmento más del

mercado; vamos a tener un Corsa, que este año 2015 empezó tarde en el sector de flotas; asimismo renovaremos levemente el Mokka, mientras que el Zafira recibirá un importante restyling...».

## 2016» Nuevo Insignia

Comercialmente, el modelo más importante en el panorama del año próximo será el recién presentado Astra, un coche de

gran volumen que exhibe una tecnología y unas características plenamente competitivas. «La primera oleada de clientes demostrando su interés por el Astra ha sido muy favorable en los concesionarios: el doble de lo normal. En el primer trimestre de 2016 llegará la versión familiar de carrocería Sports Tourer. Sin embargo, no habrá versiones de carrocería sedán ni hatchback 3 puertas, cada vez menos solicitadas. Tampoco

Actualmente se prueban 55 prototipos del Chevrolet Bolt, que fue presentado como concepto en el pasado Salón de Detroit y que dará paso al futuro coche eléctrico de Opel.

existirá una motorización híbrida. Más adelante sí habrá un modelo deportivo en su segmento, un GTC, pero encuadrado fuera de la gama Astra», explica De Lorenzi.

La gran novedad prevista para 2016 es, sin embargo, el Insignia de nueva generación, cuyo desafío será, cuando menos, igualar los buenos resultados del actual. De Lorenzi lo anticipa así: «El próximo Insignia se basará en una nueva plataforma, tendrá dos carrocerías (3 el actual), pero una de ellas será Sports Tourer». Presumiblemente, la otra deberá ser Sedán de 4 puertas. En cuanto a la plataforma, presentará al igual que en el Astra una buena reducción de peso (aunque este Insignia será algo más grande que el actual) y tecnologías de última hornada, como una nueva caja de cambios automática de 8 velocidades.

## 2016-2017» Ofensiva 'crossover'

La próxima generación Meriva se dará a conocer a finales de 2016, pero su lanzamiento previsiblemente llegará en 2017. Con este coche, Opel cambiará radicalmente de estrategia:

## OFENSIVA CROSSOVER EN VARIOS SEGMENTOS PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS, CON NUEVOS MODELOS ADEMÁS DE LOS MOKKA Y ANTARA



El Mokka se ha convertido en el tercer pilar de la gama Opel. Pronto habrá nuevos modelos de tipo 'crossover' para acompañarle.



no. Este hermano gemelo del Chevrolet Bolt (nada que ver con el más grande Volt) será la alternativa eléctrica al pequeño Karl y se presentará como un coche eminentemente urbano. Por el momento, el concept presentado por Chevrolet exhibe una considerable autonomía de 320 km, gracias a su batería de ión-litio, una de las numerosas tecnologías desarrolladas por LG, su socio en este proyecto. General Motors prevé que el precio de las baterías de ión-litio para automoción siga reduciéndose próximamente: de 145 dólares por kW/h en 2016 a 100 dólares por kW/h en 2022.



El Astra será pilar fundamental en 2016 cuando llegará el Sports Tourer. También junto a PSA comenzará el desarrollo de un crossover sobre la base de la plataforma francesa EMP2.

La producción del Bolt comenzará a finales de 2016 en Norteamérica, pero de momento ya están rodando los primeros 55 prototipos de este proyecto en el que trabajan 1.000 ingenieros. Los analistas estadounidenses estiman que tendrá un precio de unos 30.000 dólares ya con incentivos fiscales.

## 2019» SUV de gama alta

Ya el pasado año Mary Barra, consejera delegada de General Motors, anunció que la planta Opel de Rüsselsheim, Alemania, acogería la producción de un nuevo vehículo en 2019: «Este SUV constituirá el segundo modelo de gama alta de la marca Opel junto al Insignia». La plataforma podría proceder de un SUV americano de General Motors. El tan esperado 'autobahn cruiser' de Opel se hará realidad unos cuantos años después de que en la propia marca empezara a hablarse de él, completando así una amplia ofensiva de nuevos productos.

## ASÍ LO VE... ENRICO DE LORENZI

-«Preveo que el mercado español subirá entre un 5 y un 10 por ciento en 2016. Opel quiere crecer un poco más, con el objetivo de alcanzar una cuota de mercado del 7,4-7,5 por ciento, y con el deseo de llegar a los 100.000 coches que supondría algo más de cuota».

-«Trabajamos con los concesionarios para lograr más rentabilidad y para mejorar la fidelidad de los clientes: en España, un 30 por ciento se mantienen fieles a la marca, mientras que en Europa el porcentaje es del 50 por ciento».

-«La calidad del servicio aún tiene que mejorar en los concesionarios, cuya rentabilidad alcanzó el 0,7 por ciento en el mes de agosto. El plan es que a finales de año llegue al 1,1 por ciento, pero los mejores ya están en el 2 por ciento».

-«La tendencia en el canal de alquileres es hacia coches más equipados, lo que lleva a que sean vehículos más competitivo en el mercado de segunda mano, revendiéndose mejor así, no sólo al fabricante. Antes, el 100 por ciento de los 'rent a car' eran coches mínimamente equipados».

► Enrico de Lorenzi, director general comercial de Opel, ha conseguido que su marca sea la más vendida en el mes de noviembre y la número 2 en lo que va de año.



## FLECHAZO ASTRA UN PROCESO EN 6 FASES

Enrico de Lorenzi confía a tope en la nueva generación Astra. La escalada en la decisión de compra de los clientes la contempla en 6 fases, como en la relación de una pareja:

«El primer impacto es estético, su diseño; el segundo es el corazón, los motores; tercero, la mirada, sus faros matriciales fieles al credo de Opel de tecnología avanzada

a precio asequible; cuarto, la comunicación, con sistemas Mirror Link y On Star; quinto, el cariño, el confort de sus asientos AGR; sexto, la seguridad en términos de confianza, la asistencia que presta el Astra en momentos críticos, como la detección de obstáculos con frenada automática o el sistema de cambio de carril que advierte y corrige la dirección».



# Revolucionario de verdad

Puede que Opel no haya arriesgado en la parte estética con esta nueva generación del Astra, pero en el capítulo tecnológico la marca alemana desarrolla un avance decisivo, pues termina con el principal problema del modelo anterior, el exceso de peso, para obtener beneficios variados: el comportamiento mejora, el gasto real baja mucho y se extrae agrado y buenas prestaciones incluso de motores no muy potentes; como este diésel 1.6 CDTI de 110 CV que parece la opción racional de la gama. Además, su equipamiento de seguridad incluye sistemas vanguardistas.



PRECIO **23.200 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **97 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

**+** Motor progresivo y silencioso. Consumo real bajo. Reducción de peso y mejora de la agilidad. Habitáculo amplio. Descuento de 2.990 euros. Equipamiento.

DEBE MEJORAR

**-** Reflejo de tercera luz de freno. Guantero sin luz. Cuadro de fusibles. Sin 'stop-start'. Menos refinamiento en las plazas traseras. Maletero sólo correcto.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Fotos: Bryan Jiménez

Nos alegramos de haber elegido para esta primera prueba del nuevo Astra la versión 1.6 CDTI de 110 caballos. Por dos motivos: el primero, por ser probablemente la que acumulará más ventas en España –la otra alternativa diésel lleva el mismo motor, pero con 136 CV–; y el segundo, porque una mecánica sin ‘exceso’ de potencia permite valorar mejor los avances protagonizados por la nueva generación en aerodinámica o construcción ligera. El Astra aquí probado pesa 1.350 kilos, exactamente 153 menos que el modelo

anterior con idéntico motor, y aunque el compacto de Opel sigue sin estar entre los más livianos de su clase –un León o un 308 pesan 80 kilos menos– basta con empezar a circular para apreciar la pérdida de lastre. Y arrastrar menos peso sólo tiene ventajas, como iremos viendo en estas páginas. Además, el nuevo Astra es mucho más eficiente en la lucha contra el aire y, en el caso que nos ocupa, se ayuda de un motor progresivo y con gran respuesta desde bajo régimen, pues el par máximo es elevado –30,6 mkg entre 1.750 y 2.000 rpm–, y a sólo 1.200 vueltas sentimos ya un claro empuje. Como el cambio tiene

seis marchas –nos gusta mucho su manejo por suavidad y precisión de guiado–, se saca aún más provecho de cada caballo mecánico, lo que se traduce en agrado –el nuevo Astra se mueve casi tan bien con este 1.6 CDTI 110 como el modelo anterior dotado del 1.6 CDTI 136– y prestaciones más que razonables en todo tipo de uso: ciudad, autopista, vías de montaña, circulación con carga... Lo corroboran las prestaciones, pues anuncia 11 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h y le hemos medido 10,8. Arranca desde parado con suficiente brío, pero también recupera con ganas una vez en marcha, y aunque no

hay que esperar reacciones ‘balísticas’ de un coche con 12,27 kg/CV, las maniobras de adelantamiento se solventan con más celeridad y, por tanto, mayor seguridad: de 80 a 120 km/h tarda 7,5 segundos usando la cuarta, y sólo 9,0 con la quinta engranada. Incluso en sexta, marcha con un desarrollo ‘larguito’ de casi 57 km/h por cada 1.000 rpm, el Astra 1.6 CDTI 110 recupera velocidad dignamente.

La dieta de adelgazamiento, la rebaja del Cx y la reducción del área frontal –anchura y altura han sido ‘recortadas’–, asociados a un binomio motor/cambio eficaz, tienen otra consecuencia positiva:

el consumo real de gasóleo disminuye de forma considerable, y en nuestro recorrido mixto le hemos medido 5,3 l/100 km de media, que es poco teniendo en cuenta que homologa 3,7 l/100 km. En el mismo ‘circuito’, al austero VW Golf 1.6 TDI 110 Bluemotion le medimos 5,1 litros, lo que dice mucho en favor del nuevo Astra si pensamos que Opel no dota a esta versión de la función de ahorro ‘stop-start’. Y eso nos extraña –podría limar una o dos décimas de litro al registro global logrado–, pues la versión con motor 1.6 CDTI 136 sí lo incorpora. En este sentido, otra objeción: aunque los 48 litros del depósito



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Los Opel, en general, pesan demasiado. Le ocurre al Insignia y le pasaba al Astra precedente; pero la firma germana parece decidida a terminar con ese inconveniente. El nuevo Astra es una buena prueba de ello, porque según la versión que elijamos pierde entre 120 y 200 kilos. Por ejemplo, la carrocería ‘desnuda’ pasa de 357 a 280 kilos, en el chasis se ahorran otros 50 kilos, los asientos alivian 10 más y se aligera también en neumáticos y frenos: 11,5 y 10 kilos, respectivamente.



▶▶ En la parte trasera hay mucho espacio –5 centímetros extra para las piernas, según nuestras mediciones– y las butacas delanteras son cómodas... sobre todo las opcionales.

◀ Opel no equipa el eje trasero semi-independiente Watt-Link en la versión 1.6 CDTi 110, pero la estabilidad lograda es bastante buena.



**MUY AERODINÁMICO**  
SEGÚN LA VERSIÓN, EL CX DEL ASTRA OSCILA ENTRE 0,285 Y 0,312. EN EL ASTRA ANTERIOR, EL MODELO MÁS DEPURADO PRESUMÍA DE UN ÍNDICE 0,325  
**ACABADO SUPERIOR EXCELLENCE EQUIPA PANTALLA TÁCTIL DE 7 PULGADAS, CLIMATIZADOR DOBLE, CÁMARA 'OPEL EYE', FRENO DE MANO ELÉCTRICO Y PACK VISIBILIDAD**



◀ Bajo el mando de luces –sigue sin verse bien en qué posición circularmos– hay una guantera. Nuestra unidad equipaba los faros adaptables IntelliLux, que tienen tres modos de funcionamiento. El sistema SOS OnStar es aquí de serie.



▶ Caja de 6 marchas con desarrollos adecuados y buen tacto. Pero el cambio automático sólo se ofrece para el motor 1.6 CDTi 136.

dan bastante de sí, en coches de este tamaño el tanque de combustible suele ser más grande para favorecer la autonomía y, por tanto, el confort en largos viajes.

En fin, que el motor nos ha gustado por prestaciones, ahorro o funcionamiento –es silencioso, apenas vibra, responde bien...–, pero la calificación del apartado dinámico se basa también en el chasis, que el Astra renueva a fondo en busca de ligereza. Esa nueva arquitectura, por ejemplo, implica una suspensión diferente en función del motor, y a nuestro protagonista le corresponde la opción básica, con un eje trasero semi-independiente más sencillo que el clásico y eficaz Watt-Link, reservado ahora a las versiones 1.6 CDTi 136 y 1.4 Turbo 150. En el caso que nos ocupa, la agilidad es destacable y presume de buena estabilidad, especialmente si consideramos la filosofía 'tranquila' de la versión probada, y sólo si buscamos el límite de adherencia aparece una progresiva tendencia al

subviraje –tira de morro en curvas cerradas– que facilita el control. Pero da la sensación de que se emplean muelles blandos y amortiguadores duros, pues en curvas de radio amplio un poco onduladas la carrocería oscila algo –no hablamos de excesiva inclinación, sino de bamboleo–, mientras que al pasar por bandas sonoras marca éstas con sequedad. Puede que el citado eje posterior 'económico' influya, pero también lo hace el bajo perfil de los neumáticos del acabado Excellence, unos 225/45 R17 de corte deportivo que no cuadran demasiado en una versión ahorradora. Vemos mejor, de hecho, los 205/55 R16 del nivel Selective.

En cuestión de frenos, Opel afirma que se logran mejores resultados que antes con un sistema más ligero, y nuestro test confirma esa idea, pues las distancias de parada son cortas, como demuestran los 51 metros para hacerlo desde 120 km/h. Sólo mejoraríamos el tacto del pedal, pues pa-

rece actuar menos de lo debido en la primera mitad de su recorrido. Y sucede algo parecido con la dirección, que va bien en general pero tiene algo más de tres vueltas entre topes y debería mostrar, quizás, mayor firmeza a alta velocidad.

El nuevo Astra es más corto –50 milímetros menos–, bajo –25 mm de diferencia– y estrecho –5 mm–, y tiene una distancia entre ejes 23 mm menor, pero el aprovechamiento espacial es mejor, y al entrar se nota más amplitud. No tanto delante, donde la única ganancia tiene que ver con la altura –le hemos medido 4 centímetros extra–, como detrás, pues la segunda fila acoge a tres adultos mejor que en el Astra precedente. La anchura al nivel de las caderas no crece –los 132 centímetros medidos superan las cotas de 308, León y Golf–, pero hay una altura al techo generosa –95 cm– y, sobre todo, más hueco para las piernas que antes: Opel dice que 35 mm extra, pero nuestras mediciones dicen que son

**ZOOM**



Los fusibles del tablero de instrumentos van en un lugar inapropiado: la consola central. No sólo roba un hueco que sería útil para colocar cosas, sino que tiene mal acceso, pues para quitar la tapa hay que acoplar un accesorio plástico a su soporte metálico, y después debemos tirar con mucha fuerza mediante un destornillador.

50 más. De hecho, con un conductor de 1,75 al volante, detrás hay 76,5 centímetros entre respaldos, que es bastante. Y co-

mo el túnel central es mínimo –casi puede hablarse de 'suelo plano'–, hasta el hipotético quinto ocupante irá cómodo.

En cuanto a diseño y calidad, deberíamos hablar de luces y sombras. Luces, porque las cosas importantes –volante, instrumentación, palanca de cambio, pantalla táctil...– quedan donde deben, y porque la visibilidad es buena en todas direcciones, las butacas delanteras son cómodas y sujetan –nuestra unidad montaba los asientos Wellness opcionales– y hay suficientes huecos para colocar objetos. En cuanto a las sombras, destacar la mala ubicación del cuadro de fusibles, una guantera principal 'low cost' sin cerradura, luz o refrigeración y la ausencia de salidas de aire regulables para la segunda fila. Si hablamos de terminación, el nuevo Astra presenta un acabado notable, con materiales de calidad y un ajuste bastante bueno que se demuestra al circular por

mal asfalto, donde no aparecen 'grillitos'. Aunque es un feo detalle que el plástico que cubre la zona alta de las puertas sea peor detrás, pues si en las delanteras se opta por un material mullido, en las traseras el material es rígido.

Y siguiendo con capítulos que merecen un 'bien...' pero tendríamos que centrarnos en el maletero, correcto por los 370 litros, ampliables a 1.210 si abatimos la segunda fila, pero que deja un poco frío al levantar el portón por su limitada altura hasta la bandeja –sólo 44 centímetros– o porque se espera más de un coche de 4,37 metros, pues sigue siendo uno de los compactos más largos del mercado.

El equipamiento, muy completo en el nivel Excellence y que incluye de serie varios asistentes de seguridad innovadores englobados en la cámara 'Opel Eye', redondea un conjunto realmente apetecible que supone un claro progreso en capítulos decisivos respecto al modelo anterior.

**LAS CIFRAS** (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



**FICHA TÉCNICA**

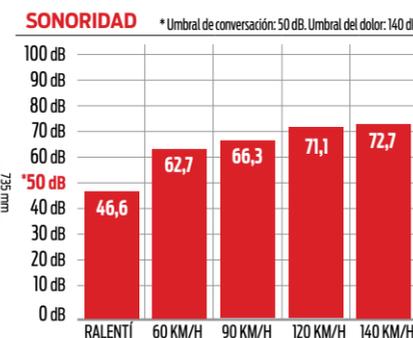
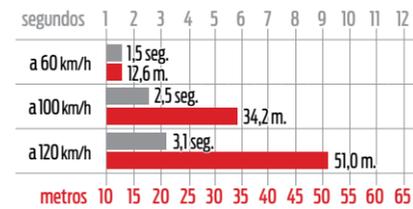
<b>MOTOR</b>	<b>1.6 CDTI 110</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 cilindros/16
Sistema Stop/Start	No
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima CV/rpm	110 / 3.500
Par máximo mkg/rpm	30,6 / 1.750-2.000
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Desarrollo final (km/h a 1.000 rpm)	56,87 en 6ª
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,05
Diámetro de giro (m)	11,05
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	Semi-independiente, de rueda tirada, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos (de serie)	225/45 R17
Marca	Michelin
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.350
Capacidad del depósito (l)	48
Relación peso/potencia (kg/CV)	12,27
Coefficiente aerodinámico Cx	0,285

**EQUIPAMIENTO**

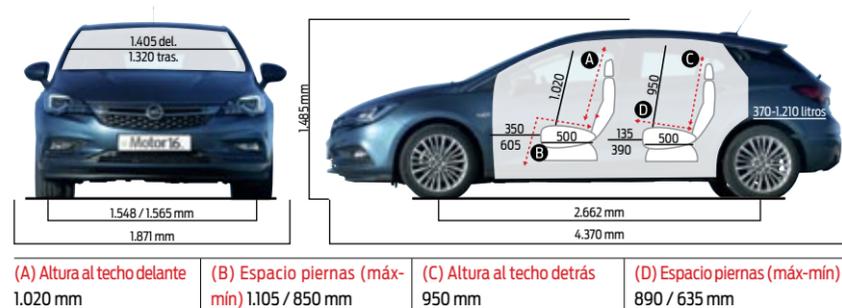
	SI	NO	OP.
<b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>			
Ajuste lumbar asiento conductor	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 7 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo posterior partido 40:60	▲		
Faros antiniebla delanteros	▲		
Faros matriciales LED			▶
Aparcamiento sin manos			▶
Retrovisor interior fotosensible	▲		
Acceso y arranque sin llave			▶
Climatizador automático bizona	▲		
Suspensión deportiva o regulable		▼	
<b>SEGURIDAD</b>			
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Asistente de salida en cuesta	▲		
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Control de presión de neumáticos	▲		
Sensores de parking del./tras.			▶
Cámara de visión trasera			▶
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Aviso de ángulo muerto			▶
Alerta cambio involuntario de carril	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta por cansancio		▼	
Llamada de emergencia OnStar	▲		
Control por voz vía smartphone	▲		
Anclajes Isofix para silla infantil	▲		

**BANCO DE PRUEBAS**

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	195 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	17,6
De 0 a 50 km/h	3,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,8 (11,0)
Recorriendo (metros)	183
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,9
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,7
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	38,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,5
De 80 a 120 km/h en 5ª	9,0
De 80 a 120 km/h en 6ª	11,6
Error de velocímetro a 100 km/h	95 km/h
<b>CONSUMOS</b>	
	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,1 km/h de promedio	5,1
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	4,8
Conducción dinámica	8,8
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	5,6
A 140 km/h de crucero	6,3
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,3
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	905
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	4,2
Ciclo extraurbano	3,3
Ciclo mixto	3,7
<b>FRENOS</b>	



**MEDIDAS**



**EN COMPARACIÓN CON...**



	OPEL ASTRA 1.6 CDTI 110 SELECTIVE 5P	PEUGEOT 308 1.6 BLUEHDI 120 ACTIVE 5P	SEAT LEÓN 1.6 TDI CR 110 REFERENCE 5P	VOLKSWAGEN GOLF 1.6 TDI CR 110 EDITION 5P
<b>Precio</b>	21.200 euros (18.498 con dto.)	22.800 euros (19.800 con dto.)	21.260 euros (19.860 con dto.)	22.945 euros
<b>Cilindrada</b>	1.598	1.560	1.598	1.598
<b>Potencia</b>	110 CV / 3.500 rpm	120 CV / 3.500 rpm	110 CV / 3.200-4.000 rpm	110 CV / 3.200-4.000 rpm
<b>Par máximo</b>	30,6 mkg / 1.750-2.000 rpm	30,6 mkg / 1.750 rpm	25,5 mkg / 1.500-3.000 rpm	25,5 mkg / 1.500-3.000 rpm
<b>Cambio</b>	6 velocidades / manual	6 velocidades / manual	5 velocidades / manual	5 velocidades / manual
<b>Tracción</b>	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
<b>Consumos</b>	4,2 / 3,3 / 3,7 l/100 km	4,3 / 3,2 / 3,6 l/100 km	4,4 / 3,4 / 3,8 l/100 km	4,5 / 3,5 / 3,8 l/100 km
<b>Emisiones</b>	97 g/km CO <sub>2</sub>	94 g/km CO <sub>2</sub>	99 g/km CO <sub>2</sub>	99 g/km CO <sub>2</sub>
<b>Autonomía</b>	1.297 kilómetros	1.472 kilómetros	1.315 kilómetros	1.315 kilómetros
<b>Vel. máxima</b>	195 km/h	196 km/h	194 km/h	195 km/h
<b>0 a 100 km/h</b>	11,0 segundos	9,6 segundos	10,5 segundos	10,5 segundos
<b>Maletero</b>	370-1.210 litros	420-1.228 litros	380-1.210 litros	380-1.270 litros
<b>Dimensiones</b>	4.370 / 1.871 / 1.485 mm	4.253 / 1.804 / 1.457 mm	4.263 / 1.816 / 1.459 mm	4.255 / 1.799 / 1.452 mm
<b>Batalla</b>	2.662 mm	2.620 mm	2.636 mm	2.637 mm
<b>Diámetro giro</b>	11,05 metros	10,8 metros	10,2 metros	10,9 metros
<b>Depósito comb.</b>	48 litros	53 litros	50 litros	50 litros
<b>Peso</b>	1.350 kilos	1.260 kilos	1.260 kilos	1.299 kilos

	A favor	En contra
<b>+</b>	La drástica reducción de peso supone muchas mejoras, como una sensación de agilidad mayor, tanto por comportamiento como por prestaciones. Y el consumo es muy bajo. También destaca el nuevo Astra por amplitud y por su amplia dotación de seguridad.	La apuesta de Peugeot en el segmento con su 308 es muy firme: uniendo un coche ligero y un diésel moderno y potente de 120 CV logramos muy buenas prestaciones y bajo consumo. Tiene un maletero muy generoso y, por calidad general, está al nivel del nuevo Astra.
<b>-</b>	Es uno de los modelos compactos más largos, pero su maletero no es muy grande. Y tiene lo que podríamos llamar 'fallos de juventud', como una guantera sin luz, ausencia de salidas de aire traseras...	Del interior, señalar dos detalles: que ofrece el menor hueco para las piernas en las plazas traseras de los cuatro coches aquí destacados, y que casi todas las funciones dependen de la pantalla táctil. La recarga de AdBlue se hace desde el maletero.

**EL DETALLE**

**FAROS MATRICIALES 'Casi' perfectos**

Un recorrido nocturno de 400 kilómetros por todo tipo de vías –autopista, carreteras nacionales y comarcales– que incluyó niebla en un puerto de montaña nos ha permitido analizar la iluminación matricial LED IntelliLux –tiene 8 segmentos de diodos por faro– que se ofrece por 850 euros. El resultado es magnífico, pues podemos circular permanentemente con las 'largas' encendidas sin deslumbrar, ya que el sistema valora el entorno para adaptar la profundidad y distribución del haz. Si detecta luces del tráfico, ya sea en sentido contrario o por delante en el mismo sentido, va 'recortando' el área iluminada con precisión y progresividad, y sólo falla en una situación: la cámara no percibe la luz de galibo de los camiones, y puede 'cegar' en cambios de rasante.

**SI ME LO QUIERO COMPRAR**

**COSTE POR KILOMETRO**  
Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,11 euros/km. Coste financiero: 0,47 euros/km. Coste km total: 0,59 euros/km.

**SEGURO**  
Seguro a terceros: 341,14 euros/año. Seguro a todo riesgo: 534,66 euros, año con franquicia de 240 euros.

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

**DATOS DEL COMPRADOR**

**OPEL**  
General Motors España, S.L. Avenida de Bruselas, 20. 28108-Alcobendas. (Madrid) Tlf: 914 569 200

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

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

**PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 25.725 EUROS**

Sin duda, cualquiera de los aquí presentes merece ser catalogado como 'DEPORTIVO'. Pero es la diversión y el placer de conducir que nos transmiten a cada segundo lo que les hace especiales. No necesitan tener 500 CV, ni alcanzar 300 km/h, ni costar cientos de miles de euros. Cualquiera de estos 'juguetes' para adultos combinan ligereza

con motores 'sobrados' y unos chasis afinados como si de vehículos de carreras se tratase. Divertidos al máximo, no ponen a su conductor, experimentado o aficionado, 'contra las cuerdas' a cada instante y se permiten el lujo de sacar los colores a deportivos de antaño.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com Fotos: Bryan Jiménez/Álvaro G. Martins

# Minideportivos Maxidivertidos

Este sexteto de deportivos de bolsillo no llegó a coincidir físicamente en nuestra redacción, pero sí pasó por nuestras manos en un corto espacio de tiempo, pues cada uno se ha ido lanzando en fechas diferentes.

Y ya que los hemos probado a fondo, hemos querido rendir un especial homenaje a estos 'juguetes' para adultos, que son capaces de 'tatuarte' una sonrisa por la diversión que transmiten y su facilidad de conducción.

Es más, incluso nos hemos remontado en el tiempo y los hemos querido comparar con sus antepasados. Aquellos que a finales de los años 80 abrieron el camino para que hoy podamos tener vehículos que acarician los 1.300 kilos y superan los 200 CV de potencia. Sin embargo es un segmento minoritario, muy de nicho, pues sus precios siguen siendo abultados, ya que estos oscilan entre los 21.400 y los 35.860 euros.

Sabemos que faltan otros como los Abarth 500, Alfa Mi-To QV, DS3 Racing, Ford Fiesta ST... Y es que este segmento crece por días y daría para un monográfico que no descartamos para otra entrega.

Hemos elegido los últimos en llegar, nada menos que un belga -el A1 se fabrica en Bruselas- y dos franceses -208 y Clio-, que han de verse cara a cara con tres productos que nacen dentro de nuestras fronteras -Corsa, Ibiza y Polo-, y que su-

man 591 CV de un total de 1.230 CV que sacamos a relucir en estas páginas.

Cada uno brilla con luz propia en aspectos como la tracción -S1-, componentes premium -OPC-, la diversión al volante -208-, la eficacia -Clio-, el equilibrio -Ibiza- o la historia -Polo-.

Y ninguno defrauda, pues son la diversión convertida en utilitario, y yo no voy a ser quien te diga 'ese no te lo compres', pues yo tendría uno de cada.

## VELOCES COMO LOS REYES DE LOS AÑOS 90

Cuando comenzamos a gestar estas pruebas, teníamos claro que había que comparar consumos, prestaciones, precios y demás con sus antepasados con más de 20 años de historia. Analizando las diferencias nos saltó la duda... ¿Cuánto corría un Porsche 911 Carrera 4? ¿Cuánto necesitaba un BMW M3 para acelerar de 0 a 100 km/h? Estos 'juguetes', ¿pondrían contra las cuerdas a coches que hace 25 años costaban al cambio 75.936 y 50.270 euros respectivamente?

A comienzos de 1990 probamos en Motor 16 un Porsche 911 Carrera 4 -generación 964-. Hoy es considerado leyenda y tenía un motor bóxer con 250 CV. Pesaba 1.450 kilos y medimos una velocidad máxima de 262 km/h, 6,0 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h y 7,0 segundos para recuperar de 80 a 120 km/h en 4ª velocidad.

Para detenerse de 120 km/h a 0 necesitó 74,3 metros y su consumo medio era de 14,2 l/100 km.

En 1991 probamos la versión EVO del BMW M3 -su primera generación cumple ahora 30 años-, cuyo motor 2.0 Turbo generaba 220 CV para mover 1.200 kilos de

deportivo. Medimos una aceleración de 0 a 100 km/h de 6,9 segundos, alcanzaba 245 km/h y necesitaba 7,9 segundos para recuperar de 80 a 120 km/h en 4ª velocidad. Sus cuatro discos de freno lo detenían desde 120 km/h en 54,8 metros y su consumo medio real era de 10,8 l/100 km.



▲ Cualquiera de estos dos deportivos se han convertido en leyenda. Eran considerados lo más de lo más hace 25 años y a día de hoy los podrías sacar los colores con estos 'juguetes'.



## EN COMPARACIÓN...

### PRECIO (PVP en euros)

1	Seat Ibiza Cupra	21.400
2	Volkswagen Polo GTI	24.660
3	Peugeot 208 GTI by Peugeot Sport	24.930
4	Renault Clio R.S.	25.250
5	Opel Corsa OPC	25.328
6	Audi S1 2.0 TFSI Sportback	35.860

### Relación Peso/Potencia (kg/CV)

1	Peugeot 208 GTI by Peugeot Sport	6,06
2	Audi S1 2.0 TFSI Sportback	6,12
3	Opel Corsa OPC	6,24
4	Renault Clio R.S.	6,39
5	Seat Ibiza Cupra	6,56
6	Volkswagen Polo GTI	6,61

### Velocidad Máxima (km/h)

1	Audi S1 2.0 TFSI Sportback	250
2	Volkswagen Polo GTI	236
3	Renault Clio R.S.	235
4	Seat Ibiza Cupra	235
5	Opel Corsa OPC	230
6	Peugeot 208 GTI by Peugeot Sport	230

### Aceleración 0-100 km/h (segundos)

1	Audi S1 2.0 TFSI Sportback	6,4
2	Seat Ibiza Cupra	6,7
3	Peugeot 208 GTI by Peugeot Sport	6,8
4	Renault Clio R.S.	6,8
5	Volkswagen Polo GTI	6,8
6	Opel Corsa OPC	6,9

### Recuperación 80-120 km/h en 4ª/D (segundos)

1	Audi S1 2.0 TFSI Sportback	4,1
2	Renault Clio R.S.	4,3
3	Seat Ibiza Cupra	4,6
4	Volkswagen Polo GTI	4,7
5	Peugeot 208 GTI by Peugeot Sport	4,8
6	Opel Corsa OPC	5,6

### Frenada de 120 km/h a 0 (metros)

1	Renault Clio R.S.	49,8
2	Seat Ibiza Cupra	50,1
3	Opel Corsa OPC	51,1
4	Audi S1 2.0 TFSI Sportback	51,8
5	Volkswagen Polo GTI	51,9
6	Peugeot 208 GTI by Peugeot Sport	53,9



# El utilitario de Hulk

Sin duda alguna, si este superhéroe de Marvel ideado por Stan Lee tuviera carné de conducir, sus ojos se pondrían sobre este Audi S1 Sportback. Más cuando la oferta de colores Audi exclusiva es infinita y por 2.920 euros nos ofrecen un singular tono verde fuera de lo común y que da una idea a quienes los ven de que no es un A1 'cualquiera'.

Por sus entrañas corre genética de Audi Sport y bajo su capó se esconde un potente 2.0 TFSI con 231 CV que no está sólo, sino que se acompaña de un efectivo sistema de tracción quattro, pero que queda huérfano del sensacional cambio S tronic, no disponible ni como opción.

No hay problema, se lo perdonamos, más cuando su cambio manual invita a ser utilizado, aunque en tramos revirados podemos poner tercera velocidad y olvidarnos del pedal izquierdo, pues su par máximo permite circular en esa marcha desde 30 km/h y hasta 170 km/h sin desfallecer.

Seguro que conoces a este superhéroe de ficción de color verde... Un tono similar al de este deportivo Audi S1, que esconde un motor 2.0 TFSI con 231 CV. Prestaciones no le faltan y tampoco 'feeling' gracias a su puesta a punto y a su tracción quattro.

El motor estira como un ciclista y sus cuatro escapes transmiten un sonido más contundente que el de los

1.6 Turbo. Sin duda este Audi S1 Sportback juega en otra liga.

Lo demuestra con sus

prestaciones, aunque acelerando, la transferencia de potencia del eje delantero al trasero no es del todo óptima y no se puede revolucionar por encima de 3.800 rpm en parado. Eso ralentiza algo sus arrancadas. Pero una vez en marcha, literalmente vuela. Y eso que pesa más de 100 kilos más que su 'competencia', aunque también es más potente.

Devora las curvas a un ritmo frenético y la tracción quattro se vuelve nuestro aliado sobre firme seco, mojado, con nieve... Le da igual el terreno que pise, la efectividad está asegurada. Frenos, dirección y suspensión no van a la zaga, y además el Audi Drive Select permite elegir entre los modos Confort, Auto y Dynamic. Cada uno de ellos programa el S1 de forma diferente y pasa de ser un A1 'del montón' a un bólido con el que sacar los colores al deportivo más pintado.

Ahora bien, el consumo también se eleva, aunque equipa 'Start-Stop', regeneración de energía...

<b>PRECIO</b>		<b>35.860 €</b>
<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:</b> <b>166 G/KM</b>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>		
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>	
Motor y prestaciones. Tracción quattro. Comportamiento. Deportividad. Calidad. Exclusividad.	Precio de capricho. Consumo alto. Sin cambio S tronic. Cuatro plazas. Equipamiento justo.	



◀▶ La calidad es sensacional y estos asientos son opcionales -730 euros-. Los Audi S1 y S1 Sportback sólo se ofrecen con cuatro plazas. El diferencial trasero y la batería atrás reducen el maletero.



◀▶ El cambio manual es muy bueno, pero no hay opción al S tronic. El Audi Drive Select es de serie, al igual que su tracción quattro, que lo hace ser realmente rápido en curvas. Estas llantas de 18 pulgadas con neumáticos 225/35 son opcionales.



## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>2.0 TFSI</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.984
Alimentación	Inyección mixta directa/indirecta. Turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	231 CV / 6.000
Par máximo/rpm	37,8 mkg / 1.600-3.000

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	48,4 km/h

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Dis. vent. 310 mm/Dis. 272 mm

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente, de cuatro brazos, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	215/40 R17
Marca	Continental

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.415
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.975 / 1.746 / 1.423
Capacidad del maletero (l)	210
Capacidad del depósito (l)	45

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>250 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	14,4
De 0 a 50 km/h	2,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,4 (5,9)
Recorriendo (metros)	104

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	13,8
400 m desde 40 km/h en 5ª	15,7
400 m desde 50 km/h en 6ª	15,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	26,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	27,7
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	27,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	4,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	4,9
De 80 a 120 km/h en 6ª	6,0

## CONSUMOS

<b>EN CIUDAD</b>	<b>l/100 km</b>
A 22,1 km/h de promedio	10,2
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	7,1
En conducción dinámica	15,8
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	8,9
A 140 km/h de cruceo	9,6
Consumo medio l/100 km (Porcentaje de uso 30% urbano, 50% autopista, 20% carretera)	8,9
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	506
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	9,2
Ciclo extraurbano	5,9
Ciclo mixto	7,1

Por su calidad y su fórmula exclusiva



## LA HISTORIA



### AUDI A1 QUATTRO

Audi no tiene la tradición de utilitarios de otras marcas y el A1 apareció en 2010. Dos años más tarde lanzaron este 'monstruo' del que sólo fabricaron 333 unidades a unos 'módicos' 53.600 euros. Tenía el mismo motor, cambio y tracción que este S1 Sportback, aunque con 256 CV. Pasó por nuestras manos y necesitó 5,7 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h y 4,1 para recuperar de 80 a 120 km/h en 4ª.

Precio	<b>53.600 €</b>
Potencia	<b>256 cv</b>
Vel. max.	<b>245 km/h</b>
Consumo	<b>8,6 l/100km</b>



## LA CLAVE

igarnacho@motor16.com

Las apariencias engañan. Y aunque te parece un A1 con paquete S line, estás ante un deportivo que no llega a los cuatro metros y que ha sido desarrollado por Audi Sport, y eso son 'palabras mayores'. Efectivo a más no poder, su tracción quattro pone la guinda a un conjunto potente, veloz y exclusivo, sobre todo a nivel económico.

Por 730 euros menos lo tenemos con carrocería de tres puertas, pero ambos sólo están disponibles con cuatro plazas, lo que limita su funcionalidad. Su maletero tampoco es para tirar cohetes -la batería va atrás-.

El equipamiento, aunque completo, deja lagunas. A algunos les parecerá buena idea crear 'su' S1, pero a otros les molestará pagar un control de velocidad o un retrovisor interior fotosensible, cuando su precio de partida no es precisamente bajo. Y este que ves aquí supera los 48.000 euros.



# Palabras mayores

Opel Performance Center ha sido la encargada de crear este Corsa, que deriva de la nueva generación, con pequeños retoques estéticos en el exterior e interior. Aquí encontramos la nueva pantalla del sistema IntelliLink, pero en ella no se fijarán tus ojos, que quedarán prendados de sus asientos Recaro, que te susurran... Ponte cómodo.

Hoy no analizamos sus asistentes de conducción, ni su sistema de entretenimiento, ni su habitabilidad... Hoy es un día de disfrutar como niños y para ello, qué mejor que arrancar su motor 1.6 Turbo, una mecánica metida en años, pues no cuenta con inyección directa ni con 'Start-Stop', por lo que su consumo real se eleva por encima del de sus competidores.

Ahora bien, empuja con gran energía en todo momento, pues genera 207 CV y 28,6 mkg desde sólo 1.900 revoluciones.

Sin duda alguna, yo invertiría los 2.507 euros que cuesta el pack Performance que

La versión más poderosa del nuevo Corsa sigue firmada por el departamento OPC. Mantiene un 1.6 Turbo con 207 CV y una puesta a punto que realza su deportividad a la máxima expresión. Más noble que antes, promete y ofrece emociones fuertes.

equipaba esta unidad, y que añade 'golosinas' que te voy a ir contando. Estéticamente suma estas llantas de 18 pul-

gadas con gomas 215/40, que no filtran las irregularidades del asfalto, pero para ello se añade la suspensión

FSD firmada por Koni y que varía su dureza dependiendo del estado del firme. Esto ayuda en zonas bacheadas y minimiza las oscilaciones de la carrocería cuando la carretera se pone virada, el hábitat preferido de este OPC.

Y para transmitir todo el potencial al asfalto, qué mejor que un diferencial autoblocante mecánico del especialista Drexler, que se suma en dicho pack. Obliga a sujetar con firmeza el volante y a conducir, pero no oírás patinar ninguna de sus ruedas delanteras cuando abres gas a fondo a la salida de las curvas, y eso se llama efectividad.

Su aplomo es sensacional, ayudado por un eje trasero mucho más estable que el del anterior Corsa OPC, pero el tacto del cambio es mejorable, pues cuando guías rápidamente la palanca, incluso llega a rascar.

Lo último que incluye este pack Performance son unas pinzas de freno delanteras Brembo de cuatro pistones y



Los asientos Recaro son de serie y estupendos, pero el techo tapizado en blanco 'no pega'. Presentación deportiva y buena ergonomía con el sistema IntelliLink.



El pack Performance cuesta 2.507 euros y suma autoblocante mecánico, frenos Brembo, llantas de 18" y suspensión FSD firmada por Koni. El eje trasero va más pegado al suelo que en su antecesor, demasiado vivo de atrás.



## LAS CIFRAS **Carburantes BP con tecnología ACTIVE**

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>1.6 TURBO</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	No
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyección indirecta, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	207 CV / 5.800
Par máximo/rpm	28,6 mkg / 1.900-5.800

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	44,6 km/h

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Dis. vent. 308 mm/Dis. 264 mm

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente por barra de torsión, con muelles y amortiguadores.

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	215/45 R17
Marca	Michelin

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.293
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.036 / 1.736 / 1.479
Capacidad del maletero (l)	285
Capacidad del depósito (l)	45

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>230 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	14,9
De 0 a 50 km/h	2,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,9 (6,8)
Recorrido (metros)	110

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	15,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	17,7
400 m desde 50 km/h en 6ª	17,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	28,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	31,5
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	32,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	5,6
De 80 a 120 km/h en 5ª	6,9
De 80 a 120 km/h en 6ª	9,5

## CONSUMOS

<b>EN CIUDAD</b>	<b>l/100 km</b>
A 22,1 km/h de promedio	10,7
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	6,3
En conducción dinámica	14,1
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	7,8
A 140 km/h de cruceo	8,8
Consumo medio l/100 km (Porcentaje de uso 30% urbano, 50% autopista, 20% carretera)	8,4
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	536
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	9,9
Ciclo extraurbano	6,2
Ciclo mixto	7,5

## LA HISTORIA



### OPEL CORSA GSI

En 1982 nace el Opel Corsa y seis años más tarde a la planta de Figueruelas le encargan fabricar el primer Corsa GSI, una versión con un motor 1.6 atmosférico con inyección Bosch y 100 CV de potencia. Sólo debía mover 830 kilos de peso y en 9,5 segundos alcanzaba los 100 km/h desde parado. Desde su nacimiento, todos los Corsa posteriores han tenido una versión GSI, excepto esta última.

Precio	1.597.788 ptas. <b>9.603 e</b>
Potencia	<b>100 CV</b>
Vel. max.	<b>188 km/h</b>
Consumo	<b>8,0 l/100km</b>

**LA CLAVE**

[jagarnacho@motor16.com](mailto:jagarnacho@motor16.com)

Tiene un precio ajustado, pero la diferencia se te irá en la gasolina extra que consume al no tener 'Start-Stop'. OPC no ha escatimado en gastos y encontramos piezas fabricadas por Recaro, Drexler, Brembo, Koni, Remus... Lo mejor de lo mejor para un juguete mucho más estable que antes y rápido, muy rápido. Ahora bien, el tacto del cambio es mejorable.

**PRECIO** **25.328 €**

<p>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: <b>174 G/KM</b></p>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
PRECIO	*****	

**NUESTRA VALORACIÓN**

<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>
<p>Prestaciones. Precio con descuento. Eje trasero mejorado. Pack Performance. Equipamiento de serie.</p>	<p>Tacto del cambio. Sin selector de modos ni 'Start-Stop'. Consumo más elevado. Sólo en tres puertas.</p>



# Más GTi que nunca

Es cierto que el 208 GTi corría como un cohete, pero también era cierto que no transmitía lo que Peugeot venía ofreciendo en el segmento de los utilitarios deportivos desde 1984 con el legendario 205 GTi. Para los más exigentes se lanzó el 208 GTi 30th, una edición especial que recordarás por su pintura exterior bicolor –rojo/negro–, que ahora es una opción por 1.496 euros.

Aquel 30th ganaba 8 CV, un autoblocante mecánico Torsen, una suspensión más firme y 10 milímetros más baja, frenos Brembo, asientos Peugeot Sport... El resultado convenció a todos y con la última renovación del 208, la versión GTi 'by Peugeot Sport' pasa a ser la desaparecida 30th. Hay que desembolsar 2.800 euros extra, pero suma todo lo anterior a un 208 GTi 'del montón'. Y merece la pena.

Su motor 1.6 THP eroga una potencia de 208 CV y un par máximo de 30,6 mkg a sólo 1.700 rpm –antes 200 CV y 28,0 mkg–. Combina-

Cuando Peugeot lanzó el 208 GTi, algunos criticamos su 'descafeinada' deportividad. La firma del león contestó a nuestras plegarias con el 30th, más firme, potente y además eficiente que antes. Y ahora todo ello es de serie en este lindo y rápido 'gatito'.

do con 1.260 kilos de peso, puedes imaginarte de lo que es capaz este 208 GTi, cuyo cambio manual proviene del

RCZ-R con 270 CV y tiene un excelente guiado.

La potencia extra no se aprecia a la hora de acelerar,

pero sí el trabajo del autoblocante Torsen, que reduce las pérdidas de tracción, algo a lo que también ayudan sus neumáticos Michelin Pilot Super Sport.

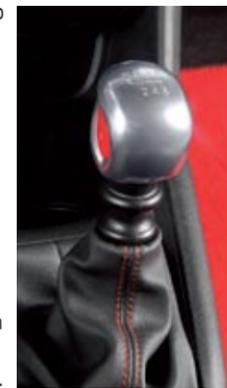
Si el firme no está en perfecto estado, a nuestro cuerpo se transmite la más mínima irregularidad y con el paso de los kilómetros llega a cansar. Ahora bien, sus suspensiones no permiten el más mínimo balanceo de la carrocería y la rigidez de su chasis llega a dejar una rueda en el aire en las curvas más cerradas, pero sin perder efectividad.

Quizá sea el más vivo de reacciones y su eje trasero transmite mucha ligereza. Si quitas gas en pleno apoyo tienes la cruzada asegurada, sobre todo al desconectar el ESP, que se desactiva por completo. Ahora bien, es sumamente divertido y su pequeño volante ayuda a guiar a este 208 GTi con precisión de cirujano.

Y en cuanto a prestaciones, acelera de maravilla y recupera mejor gracias a sus



◀ El habitáculo rezuma deportividad. Pantalla táctil, climatizador bizona, asientos bacquet... Todo es de serie. Detalle singular son sus alfombrillas rojas que emulan el piso de los Peugeot 205 GTi.



◀ Equipa Stop&Start y el ESP se desconecta por completo. Su rigidez permite 'levantar' pata en las curvas más cerradas. Es uno de los más juguetones de estos deportivos de bolsillo.



cortos desarrollos. Si en 4ª velocidad el de 200 CV necesitaba 5,3 segundos para pasar de 80 a 120 km/h, ahora sólo demanda 4,8 segundos, permitiendo adelantamientos fulgurantes.

Ahora también equipa 'Stop&Start' y su consumo real se ajusta por debajo de los 7,0 l/100 km, una cifra muy racional.

Equipamiento muy completo –debería tener opción a xenón o faros LED–, buen acabado y una amplitud interior sensorial son las últimas cartas de presentación de este 208 GTi.

**LA CLAVE**

*Seres de los que les gusta hacer curvas y curvas sin parar el 208 GTi es la opción ideal. Su pequeño volante, su ligereza y su puesta a punto le hacen ser muy juguetón, y sus asientos no te dejan moverte. El motor 1.6 THP es muy potente y los cortos desarrollos dan sensación de que tiene más de 208 CV. El autoblocante es muy efectivo y consume lo justo.*

[jgarnacho@motor16.com](mailto:jgarnacho@motor16.com)

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Carburantes BP con tecnología ACTIVE	
<b>MOTOR</b>	<b>1.6 THP</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	208 CV / 5.800
Par máximo/rpm	30,6 mkg / 1.700
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	40,9 km/h
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,9
Diámetro de giro (m)	11,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Dis. vent. 323 mm/Dis. 249 mm
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Semi-independiente de barra de torsión, con muelles y amortiguadores.	
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	205/40 R18
Marca	Michelin
<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.260
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.973 / 1.739 / 1.460
Capacidad del maletero (l)	285
Capacidad del depósito (l)	50

## PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	230 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	15,0
De 0 a 50 km/h	2,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,8 (6,5)
Recorrido (metros)	104
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	14,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	16,6
400 m desde 50 km/h en 6ª	16,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	26,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	29,4
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	30,0
De 80 a 120 km/h en 4ª	4,8
De 80 a 120 km/h en 5ª	6,0
De 80 a 120 km/h en 6ª	7,4

## CONSUMOS

	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,1 km/h de promedio	7,7
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	5,6
En conducción dinámica	12,6
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	7,0
A 140 km/h de cruceo	8,9
Consumo medio l/100 km (Porcentaje de uso 30% urbano, 50% autopista, 20% carretera)	6,9
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	725
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	6,9
Ciclo extraurbano	4,6
Ciclo mixto	5,4

## LA HISTORIA



### PEUGEOT 205 GTI

Sin duda uno de los clásicos GTi, que estuvo en activo entre 1984 y 1993. Inicialmente con un 1.6 de 105 CV, subido luego a 115. En 1986 dejó paso a un potente 1.9 atmosférico con 130 CV y 16,4 mkg que lo heredó del Peugeot 309 GTi. Pesaba 860 kilos, por lo que sus prestaciones eran brillantes, ya que superaba los 200 km/h y necesitaba 7,8 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h.

Precio	1.914.163 ptas. / 11.504 €
Potencia	130 CV
Vel. max.	201 km/h
Consumo	9,0 l/100km

Por su calidad y su fórmula exclusiva

PRECIO		24.930 €
<p>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: <b>125 G/KM</b></p>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>		
<b>NOS GUSTA</b>		<b>DEBE MEJORAR</b>
<p>Prestaciones. Consumo ajustado. Diferencial, frenos, suspensión. Equipamiento. Precio.</p>	<p>Sin faros xenón ni LED como opción. Suspensión muy seca. Pintura mate desagradable al tacto.</p>	



# Seriedad ante todo

Cuando Renault lanzó este Clio R.S. tuvo tantas críticas como alabanzas. Una parte de los amantes de los Clio más radicales detestaban su carrocería de cinco puertas, aunque no le queda mal y se gana funcionalidad. No soportaban un motor turbo después de años de puntiguados atmosféricos que nacieron con los Clio 16V y Clio Williams. Pero la puntilla la ponía su cambio automático de doble embrague EDC.

Pero todo esto lo vemos nosotros con buenos ojos, y si añades el Pack Sport –850 euros–, que suma un completo sistema de telemetría, llantas de 18 pulgadas y el chasis Cup, con una puesta a punto ideada casi para la competición, tienes el Clio más efectivo jamás creado. Bien es cierto que en el día a día este Clio R.S. muestra una rigidez equiparable a la de sus rivales directos.

No es más seco que cualquiera de los aquí presentes, y si el tráfico se complica agradecemos no tener que usar el pie izquierdo. Ahora

Renault Sport puso todos sus conocimientos para crear un utilitario efectivo a más no poder. Tiene un motor potente, un cambio de doble embrague y, sobre todo, un chasis de carreras que te invita y te permite ir cada vez más rápido recortando segundos al crono.

el 1.6 TCe añade 'Start/Stop' y rebaja su consumo, haciendo que sea utilizable más allá de los fines de semana.

El conjunto propulsor/cambio es suave cuando se lo pedimos. Pero el EDC no es tan rápido como el DSG

de Volkswagen. Empuja con energía y con el R.S. Drive podemos seleccionar los modos Normal, Sport y Race. El intermedio ya saca el carácter de este deportivo a escala, pero es el modo Race el que invita a pilotar. Permite llevar a cabo arrancadas con el Launch Control –el diferencial electrónico R.S. Diff consiente algunas pérdidas de tracción al arrancar desde cero– y exprimir el cuentavueeltas, pues en modo secuencial, el cambio no sube de marcha. Para ello tenemos unas generosas levas fijas, a mi gusto, perfectas. Corre mucho y bien, pero el sonido de su motor está demasiado amortiguado.

El cambio automático le permite ser más veloz a la hora de recuperar y también frena de cine. La dirección, por contra, si tuviera menos asistencia facilitaría enfocar el morro con más confianza, pero su chasis Cup te lo permite todo. Es el más serio en este apartado, un deportivo ideado para marcar vuelta rápida tras vuelta rápida,

<b>PRECIO</b>		<b>25.250 €</b>
<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:</b> <b>133 g/km</b>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>		
<b>NOS GUSTA</b>		<b>DEBE MEJORAR</b>
Comportamiento. Sistema de telemetría. Prestaciones. Cambio EDC y Launch Control. Ahora con 'Start/Stop'.	Sólo 5 puertas y sólo con cambio EDC. Asientos impropios de un R.S. Detalles de equipamiento.	



◀▶ El RS Monitor tiene hasta 17 pantallas diferentes para controlar todo. Y las levas son fijas: mejor. Los asientos deberían ser más deportivos y tener mejor ruido.



◀▶ El R.S. Drive tiene tres modos de uso –Normal, Sport y Race–. El selector del cambio parece frágil. El chasis Cup suma llantas de 18" y unas suspensiones específicas que hacen que el Clio R.S. vire plano, muy plano.

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>		<b>1.6 TURBO</b>
Disposición	Delantero transversal	
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16	
Sistema Stop/Start	Sí	
Cilindrada (c.c.)	1.618	
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler	
Potencia máxima/rpm	200 CV / 6.000	
Par máximo/rpm	24,5 mkg / 1.750	
<b>TRANSMISIÓN</b>		
Tracción	Delantera	
Caja de cambios	Aut. EDC de 6 velocidades	
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	40,7 km/h	
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>		
Sistema	Cremallera, electromecánica	
Vueltas de volante (entre topes)	2,7	
Diámetro de giro (m)	10,9	
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Dis. vent. 320 mm/Dis. 260 mm	
<b>SUSPENSIÓN</b>		
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.		
Trasera: Semi-independiente por barra de torsión, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.		
<b>RUEDAS</b>		
Neumáticos	205/45 R17	
Marca	Dunlop	
<b>CARROCERÍA</b>		
Peso en orden de marcha (kg)	1.279	
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.090 / 1.732 / 1.432	
Capacidad del maletero (l)	300	
Capacidad del depósito (l)	45	

<b>PRESTACIONES</b>	
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>235 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	14,9
De 0 a 50 km/h	2,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,8 (6,7)
Recorriendo (metros)	109
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	13,1
1.000 m desde 40 km/h en D	25,6
De 80 a 120 km/h en D	4,3

### ▶ LA HISTORIA



#### RENAULT 5 GT TURBO COPA

Si nos remontamos en el tiempo, el antepasado de este Clio R.S. es el R5, aunque después llegaron los Clio Williams con sus inconfundibles llantas Speedline doradas y su motor 2.0 16v 150 CV. Este R5 GT Turbo Copa tenía un motor 1.4 con un turbo Garret T2 capaz de ofrecer 120 CV y 16,8 mkg de par máximo. Sólo pesaba 865 kilos y era realmente rápido para su época. Pero también era caro.

Precio	<del>2.011.788 ptas.</del> <b>12.091 €</b>
Potencia	<b>120 CV</b>
Vel. max.	<b>200 km/h</b>
Consumo	<b>9,1 l/100km</b>

**LA CLAVE**

*Para mi gusto tiene el chasis más efectivo. No balancea nada, no hace extraños... Pero ganaría puntos con un diferencial mecánico y una dirección mejorada. Corre de sobra y con el nuevo 'Start/Stop' consume menos que antes, lo que permite disfrutar de él todos los días. Cuesta como el resto, pero es más práctico –5 puertas– y tiene cambio automático.*

[jgarnacho@motor16.com](mailto:jgarnacho@motor16.com)

igual que cuando Lewis Hamilton pone su programa 'Hammer Time'.

No se mueve de la traza, ni quitando gas en pleno apoyo, pero sus asientos no van en consonancia con su deportividad. ¿Qué ha pasado con los Recaro de su antecesor? Los echamos de menos. E igual sucede con los elevalunas traseros, el climatizador o el tercer reposacabezas, que son opcionales.

Si queremos más, Renault ofrece un Clio R.S. Trophy con 220 CV y 3.790 euros más caro que este.





# Deportividad diaria

He de confesar que por mis manos han pasado cuatro Seat Ibiza Cupra con el motor 1.4 TSI y cambio DSG. Cada vez que lo he conducido me gustaba más, y siempre me ha parecido un deportivo para uso diario. Potente, divertido, ahorrador... Lo tenía todo.

Pero esta combinación motor-cambio no era del gusto de todos y los 'chicos' de Seat Sport le han dado un giro de 180 grados.

Han pasado de lo más de lo más en 'downsizing' -1.4 y 180 CV- a un enérgico 1.8 TSI. Y su cambio automático de doble embrague y 7 marchas se reemplaza por un clásico manual. No hay opción al DSG como sucede en su clon, el Polo GTI que tienes a continuación. Esta es la principal razón para reducir su precio hasta unos sorprendentes 21.400 euros -1.400 menos que antes-, que con descuentos se queda en 17.680 euros. Y ojo, porque equipa faros de xenón, cuatro airbag -los de cortina son opcionales-, sensores de lluvia y luces, panta-

El renovado Ibiza Cupra cambia de receta. Varía el conjunto motor-cambio para agradar a más público, pero sin perder un ápice de la deportividad que le caracteriza. Más bien al contrario, pues gana suspensión regulable, Start-Stop y un precio de derribo.

lla táctil de 5", climatizador, suspensión adaptativa...

Esta última se controla desde el Cupra Drive Profi-

le como en su hermano mayor el León, pero sólo afecta a la dirección, la suspensión y el sonido del motor. Dispo-

ne de dos modos -Confort y Sport- que varían radicalmente el carácter de este renovado Ibiza Cupra.

En Confort es un Ibiza con 'mala leche', pues es cómodo de suspensiones, aunque esconde 192 CV que tienes disponibles de inmediato con sólo acariciar el acelerador. Ahora suma 'Start-Stop' y su consumo se rebaja -al 1.4 TSI le medimos 8,2 l/100 km de media-.

Pero al seleccionar el modo Sport pasa a ser 'mala leche' con un traje de Seat Ibiza. Ahora las suspensiones leen cada milímetro de asfalto, el acelerador se convierte casi en un botón, la dirección se endurece y el motor suena más 'gordo' que antes. Este Cupra pide guerra y nosotros no queremos que cesen las curvas. Es sumamente divertido, pues al contrario de lo que podrías pensar, este motor 1.8 TSI pesa menos que el 1.4 TSI -el motor arroja 133,4 kilos y el coche completo es un kilo más pesado que antes- y su comportamiento

<b>PRECIO</b>		<b>21.400 €</b>
<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 139 G/KM</b>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>		
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>	
Precio con descuento. Prestaciones tremendas. Motor 1.8 TSI. Equipamiento. Comportamiento.	Sin opción a DSG. Reposacabezas central opcional. Tacto del cambio muy suave. Potencia de los xenón.	



▶▶ El habitáculo es demasiado discreto para las prestaciones de este Cupra. Esta pantalla con navegador cuesta 416 euros. La habitabilidad interior es muy buena.



◀◀ Este es el botón mágico, que nos hace tener dos Ibiza Cupra en uno, pues ofrece los modos Confort y Sport para suspensión, motor y dirección. Los discos de freno son más grandes que antes. Es muy ligero y muy divertido de conducir.

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>1.8 TSI</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.798
Alimentación	Inyección mixta directa/indirecta. Turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	192 CV / 4.300-6.200
Par máximo/rpm	32,6 mkg / 1.450-4.200

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	43,3

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	10,5
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Dis. vent. 310 mm/Dis. 230 mm

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente, por barra de torsión, con muelles y amortiguadores.

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	215/40 R17
Marca	Bridgestone

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.260
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.055 / 1.693 / 1.420
Capacidad del maletero (l)	292
Capacidad del depósito (l)	45

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>235 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	14,9
De 0 a 50 km/h	2,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,7 (6,7)
Recorriendo (metros)	104

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	14,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	16,0
400 m desde 50 km/h en 6ª	15,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	26,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	28,5
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	29,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	4,6
De 80 a 120 km/h en 5ª	5,6
De 80 a 120 km/h en 6ª	7,1

## CONSUMOS

<b>EN CIUDAD</b>	<b>l/100 km</b>
A 22,1 km/h de promedio	7,9
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	5,6
En conducción dinámica	12,3
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	6,7
A 140 km/h de cruceo	7,9
Consumo medio l/100 km (Porcentaje de uso 30% urbano, 50% autopista, 20% carretera)	6,8
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	662
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	7,5
Ciclo extraurbano	5,2
Ciclo mixto	6,0

## LA HISTORIA



### SEAT IBIZA CUPRA

El año que viene es el 20 aniversario de las versiones Cupra, que nacieron con este Ibiza que rendía homenaje a la victoria de Seat en la Copa del Mundo de Rally en la categoría de 2 litros del año 1996, justo el año de su debut. Tenía un motor 2.0 16v de 150 CV. Las generaciones siguientes han mantenido las versiones Cupra con 156 y 180 CV. Incluso existió un 1.9 TDI de 160 CV.

Precio	<del>27.015,46 ptas</del> <b>16.237 €</b>
Potencia	<b>150 cv</b>
Vel. max.	<b>215 km/h</b>
Consumo	<b>9,1 l/100km</b>

**LA CLAVE**

*Por menos de 18.000 euros podemos tener un utilitario potente, aunque no supere la psicológica barrera de los 200 CV. Tampoco le hace falta. Si bien, un interior más deportivo no le iría mal, así como detalles en su equipamiento. Pero todo no se puede tener o sí, pues este Ibiza Cupra es utilitario y deportivo cuando debe serlo.*

igarnacho@motor16.com

no difiere de su antecesor. El diferencial XDS+ trabaja a las mil maravillas, mientras que sus frenos cumplen de sobra -los discos delanteros pasan de 288 a 310 milímetros- y el ESP, que tiene modo Sport, te deja hacer.

Corre infinito. Calca lo homologado a la hora de acelerar -al 1.4 TSI le medimos 6,8 segundos- y recupera visto y no visto. Es más, hemos realizado un 80-120 km/h en 3ª velocidad y ha necesitado sólo 3,8 segundos. Más que nada, porque el 1.4 TSI en D engranaba tercera y lo hacía en 4,3...



# El espejo del WRC

El desaparecido Polo GTI era un auténtico deportivo. Con sus 180 CV y su cambio DSG7 necesitaba 6,9 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h y cubría el primer kilómetro en 27,5 segundos. Por si no era suficiente, ofrecieron el Polo R WRC con un 2.0 TSI de 220 CV. Este necesitó 6,4 segundos para la misma aceleración y recuperó de 80 a 120 km/h en cuarta velocidad en 4,1 segundos. Ahora bien, costaba 34.860 euros y sólo fabricaron 2.500 ejemplares en la planta de Landaben en Navarra, de donde también sale este nuevo Polo GTI.

Con la renovación de la gama Polo se estrena un nuevo 1.8 TSI dotado de inyección directa e indirecta, turbo, intercooler... Y que podemos pedir con caja manual o DSG7 -1.590 euros extra-. En este último caso, el par máximo se reduce de 32,6 a 25,5 mkg para proteger el cambio del potencial de este propulsor.

Precisamente potencia transmite desde las 1.000

La Euro6 ha obligado a Volkswagen a eliminar el 1.4 TSI de 180 CV. En su lugar llega este 1.8 TSI con 192 CV, disponible con cambio manual o DSG. Más para elegir en este deportivo que debe perpetuar su hegemonía en el Mundial WRC y mantener viva la legendaria saga GTI.

rpm, algo que se agradece al permitirnos circular en sexta a sólo 50 km/h con total naturalidad, y nos ayuda a

contener el consumo, para nada elevado si tenemos en cuenta su nivel de prestaciones.

Y es que este Polo tiene la obligación de mantener viva una denominación histórica con 39 años de vida.

Para ello realza su deportividad con detalles específicos, aunque la discreción se apodera de él y lo más llamativo, su tapizado, queda oculto al sentarnos en sus asientos, que nos sujetan perfectamente en cada curva, algo que te encantará hacer con este Polo GTI, que incita a la diversión.

De serie ofrece el Sport Select con dos modos de uso: Confort y Sport. En el primero parece un Polo del montón, pero en Sport saca sus garras, y suspensión y dirección se endurecen para ofrecer la cara más deportiva de este Polo.

El motor empuja de maravilla y corre más que de sobra. Si no, compáralo con el anterior Polo GTI y el Polo R WRC. Y si no es suficiente, mira a sus rivales directos, que presumen de tener más potencia que él con menos cilindrada.

Su aplomo también es en-



Los detalles rojos y este tapizado –que tapamos al sentarnos– es lo más deportivo que ofrece el Polo GTI. Demasiado discreto. Las cinco puertas ganan funcionalidad.



El tacto del cambio es demasiado suave para un GTI. El DSG7 cuesta 1.590 euros. La posición de la batería resta 76 litros al maletero, muy justo. Su comportamiento dinámico es excelente en todo momento.



## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



MOTOR	1.8 TSI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.798
Alimentación	Inyección mixta directa/indirecta. Turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	192 CV / 4.200-6.200
Par máximo/rpm	32,6 mkg / 1.400-4.200

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	43,1 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Dis. vent. 310 mm / Dis. 230 mm

SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente por barra de torsión, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	215/40 R17
Marca	Continental

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.270
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.983 / 1.682 / 1.443
Capacidad del maletero (l)	204
Capacidad del depósito (l)	45

## PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	236 KM/H
------------------	----------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,0
De 0 a 50 km/h	2,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,8 (6,7)
Recorriendo (metros)	106

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	14,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	16,4
400 m desde 50 km/h en 6ª	16,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	26,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	29,2
1.000 m desde 40 km/h en 6ª	30,0
De 80 a 120 km/h en 4ª	4,7
De 80 a 120 km/h en 5ª	5,8
De 80 a 120 km/h en 6ª	7,5

## CONSUMOS

EN CIUDAD	l/100 km
A 22,1 km/h de promedio	8,2

EN CARRETERA	l/100 km
A 90 km/h de cruceo	4,9
En conducción dinámica	11,6

EN AUTOPISTA	l/100 km
A 120 km/h de cruceo	6,7
A 140 km/h de cruceo	8,3

Consumo medio l/100 km (Porcentaje de uso 30% urbano, 50% autopista, 20% carretera)	6,8
---	-----

AUTONOMÍA MEDIA	Kilómetros recorridos
	662

CONSUMOS OFICIALES	l/100 km
Ciclo urbano	7,6
Ciclo extraurbano	5,1
Ciclo mixto	6,0

CONSUMOS OFICIALES	l/100 km
Ciclo urbano	7,6
Ciclo extraurbano	5,1
Ciclo mixto	6,0

Por su calidad y su fórmula exclusiva



## LA HISTORIA



### VOLKSWAGEN POLO G40

Los exclusivos Golf y Corrado G60 fueron el detonante para que en 1991 se lanzara este Polo G40, con un motor 1.3 dotado de compresor volumétrico y capaz de ofrecer 115 CV y 15,3 mkg de par máximo. Tenía cambio manual de 5 velocidades y pesaba 810 kilos, por lo que rozaba los 200 km/h y necesitaba 8,6 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h. Después dejó paso a las versiones GTI.

Precio	1.683.000 ptas. 10.115€
Potencia	115 CV
Vel. max.	196 km/h
Consumo	7,7 l/100km



## LA CLAVE

igarnacho@motor16.com

Para la calidad que transmite, su funcionalidad, su equipamiento de serie y sus prestaciones tiene un precio de derribo y gracias a las suspensiones activas tenemos dos Polo en uno. Una pena su justo maletero y sobre todo, que sea tan discreto, algo que parece norma en la casa alemana, aunque este deportivo lo podemos considerar, producto nacional.

vidiable, sin llegar a ser tan seco como sus competidores, y su dirección es muy rápida y directa. También el diferencial XDS+ funciona a las mil maravillas, pero su ESP siempre queda latente.

Cuesta igual que la competencia, algo inusual en un Volkswagen, que además brilla con la posibilidad de pedirlo con cinco puertas –por 580 euros– y cuando de serie equipa faros Full LED, navegador, climatizador... Pero es una pena su pequeño maletero, a donde se traslada la batería, ya que el 1.8 TSI se ha metido con calzador.



▶▶ Sencillo, sin grandes alardes de cara a la galería. Así es la presentación interior del Fiat Tipo, con mandos fáciles de accionar y bien ubicados ergonómicamente. El acabado más alto contempla una pantalla táctil de cinco pulgadas y 'detalles' como una cámara trasera de asistencia al aparcamiento.

# Volver a empezar

Fiat recupera la denominación Tipo para afrontar un ambicioso proyecto que comienza por este atractivo sedán y concluirá más adelante con una versión cinco puertas y una práctica carrocería familiar. Nos ha sorprendido muy gratamente, sobre todo por el precio...

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Fiat es un gran especialista en vehículos de formato pequeño. Panda, 500 o Punto son claro ejemplo de ello. Sin embargo, desde que el Bravo dejó de comercializarse la marca italiana no contaba con un representante en el competitivo segmento C. Y eso es dar demasiada ventaja a los rivales. Ahora lo tendrá, y por partida triple, ya que el resucitado Tipo contará con tres carrocerías diferentes.

El proyecto es serio, ambicioso y económico para el bolsillo. Actualmente no hay un rival de este calibre que ofrezca tanto por

tan poco. Muchas cosas nos han sorprendido del nuevo Tipo, entre ellas el precio. Disponer de un vehículo de 4,53 metros de largo, amplio, correctamente acabado y equipado, sin fisuras en su dinámica y con un coste final, que con descuentos y PIVE se sitúa en 9.900 euros (13.050 precio venta al público), parece una broma, pero de buen gusto.

Exteriormente se ha cuidado el diseño y la aerodinámica (Cx 0,29). Su imagen es muy aparente, más trabajada en el frontal que en la zaga. En el interior no hay alardes ni adornos de cara a la galería. Es funcional y se

prescinde de todo lo que no sea necesario para firmar el 'precio justo'.

Sin embargo, esto no pasa factura a unos acabados tan correctos como vistosos, y a una presentación general muy agradable, aunque las unidades de prueba hacían gala de la máxima expresión

en cuanto a equipamiento y refinamiento se refiere.

Aun así, y como es lógico, predominan los plásticos duros, aunque se combinan con algún mullido en la parte superior del salpicadero.

PRECIO DESDE		13.050 €
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : 98 A 133 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
 Diseño. Funcionalidad. Habitabilidad. Motores. Maletero. Relación precio-equipamiento.		 Sin cambio automático en el lanzamiento. Dirección. Pantalla táctil salpicadero pequeña.

La pantalla táctil disponible en las versiones más completas está bien situada, en la parte alta y alineada con el cuadro de mandos para no tener que apartar la vista, pero quizás se haya quedado algo modesta en cuanto a tamaño se refiere, con sus cinco pulgadas.

En la parte de atrás llama la atención el generoso espacio que presenta. Su

amplia distancia entre ejes (2,64 metros) proporciona una gran habitabilidad para las piernas (934 milímetros), situándose en el grupo de cabeza en este sentido. La plaza central resulta razonablemente confortable, pero la cota de anchura no da para que tres adultos compartan viaje plácidamente.

Por su parte, el maletero cubica 520 litros, una cifra llamativa pero inferior a rivales del corte del Seat Toledo. La silueta sedán le priva de un portón, pero la boca de carga no es especialmente pequeña y el espacio



MUCHO POR POCO POR MENOS DE 10.000 EUROS, APLICANDO DESCUENTOS, PODEMOS ADQUIRIR UN SEDÁN MUY EQUILIBRADO



# PRIMER CAPÍTULO ESTE SEDÁN LLEGARÁ EN ENERO. EN MAYO SE AÑADIRÁ EL CINCO PUERTAS Y EN SEPTIEMBRE EL STATION WAGON



## FIAT TIPO Próxima estación: cinco puertas

No es nueva la denominación Tipo, ni mucho menos. En 1910 Fiat ya utilizó este nombre en un modelo, aunque fue el compacto de la imagen, fabricado entre 1988 y 1995, el que protagonizó un gran éxito a nivel de ventas, con casi dos millones de unidades. Coche del Año en Europa en 1989, sustituyó al Ritmo y dio paso en 1995 al Brava. Las cinco puertas se mantuvieron en 2001 con el Stilo y en 2007 con el Bravo, pero desde hace unos años la marca italiana dejó de estar presente en este importante segmento C con una variante hatchback. Ahora retoma esa senda, ya que el nuevo Tipo se comercializará en mayo con una variante cinco puertas para rivalizar con modelos como el Renault Mégane, el Peugeot 308, el Citroën C4, el Seat León... En septiembre la familia crecerá con la llegada de un Station Wagon. Los dos los veremos en el Salón de Ginebra.



## SERIE LIMITADA OPENING EDITION Más equipo por 10.990 euros

Desde el 7 de diciembre se pueden realizar pedidos del Fiat Tipo. De esta manera se podrá optar a una de las 220 unidades de la serie limitada Opening Edition, asociada al propulsor de gasolina 1.4 de 95 CV, y Opening Edition Plus, que apuesta por el motor diésel 1.6 Multijet de 120 CV. En ambos casos la dotación de serie presumirá de un contenido más generoso a un precio que, aplicando todos los descuentos y el plan PIVE, será de 10.990 euros en el primero y de 15.600 en el diésel. En este sentido no tiene rivales tan bien dotados y con ese precio.

reservado para la carga resulta muy diáfano. Además, los respaldos traseros se pueden abatir en caso de necesidad para introducir objetos largos.

Bajo el capó la gama española contempla tres motorizaciones. En gasolina el representante es un 1.4 atmosférico de 95 caballos, mientras que en ciclo



◀ El diseño de este atractivo sedán se ha cuidado. Fabricado en Turquía, se comercializará en más de 40 países. Desde la misma plataforma se añadirá un cinco puertas y un familiar.

turbodiésel la oferta deriva en un 1.3 Multijet de 95 CV y en un 1.6 Multijet de 120. El cambio es manual de seis relaciones, salvo en el diésel más modesto, que apuesta por cinco marchas y homo-

loga un consumo en su variante ECO de 3,7 litros. De momento no se ofrece una caja automática, aunque el 1.6 Multijet podría combinarse más adelante (en 2017) con una transmisión

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4	1.3 MULTIJET	1.6 MULTIJET
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.368	1.248	1.598
Potencia máxima/rpm	95 CV/6.000	95 CV/3.750	120 CV/3.750
Par máximo/rpm	12,9 mkg/4.500	20,4 mkg/1.500	32,7 mkg/1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores	Discos vent./Discos
Neumáticos	205/55 R16	205/55 R16	225/45 R17
Peso (kg)	1.225	1.280	1.345
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.532/1.792/1.497	4.532/1.792/1.497	4.532/1.792/1.497
Volumen maletero (l)	520	520	520
Capacidad depósito (l)	45	45	45
De 0 a 100 km/h (s)	11,5	11,7	9,7
Velocidad máxima (km/h)	185	180	199
Consumo mixto (l/100 km)	5,7	4,1 (eco 3,7)	4,2
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	133	108 (eco 98)	110
Precios desde... (euros)	13.050	N.D.	N.D.



automática de doble embrague y seis velocidades.

En nuestra toma de contacto nos pusimos al volante del diésel más potente. Quizás sea una de las mejores bazas del vehículo. Solvente y económico, no es particularmente sonoro en marcha y su respuesta a bajo régimen convence, apoyado por su generoso par motor (32,7 mkg), lo que le convierte en un gran aliado

## LOS GRANDES RIVALES

### Habitabilidad a un precio muy atractivo

El Fiat Tipo sedán se estrena y enfrenta a un abanico de rivales que, como el italiano, hacen gala de un compromiso muy atractivo entre el espacio, el equipamiento, la gama de motores y, por supuesto, el precio. En este último apartado el Tipo brilla con luz propia. Su versión de acceso, con el propulsor de gasolina 1.4 de 95 CV, es la más asequible de partida (13.050 euros) y aplicando todos los descuentos (9.900 euros). Le sigue de cerca el Citroën C Elysée, que parte desde los 14.000 euros con la versión tricilíndrica 1.2 Pure Tech de 82 CV, y ofrece una habitabilidad similar y un maletero algo menor (506 litros). Un escalón por encima en acabados y equipamiento tecnológico se sitúan los gemelos Seat Toledo y Skoda Rapid. El maletero es el mayor, con 550 litros, y recurren a un práctico portón. Presentan motores de tres y cuatro cilindros más potentes y atractivas cajas DSG, pero el precio es más elevado.

- ▶ El Fiat Tipo es el más largo, con 4,53 metros, y el más asequible de todos. Su línea es muy atractiva.
- ▶ El Citroën C Elysée es el más 'low cost' y el rival más directo del Tipo por precio y concepto.
- ▶ El Seat Toledo es amplio, su dotación es más sofisticada y su gama de motores es muy atractiva.
- ▶ El Skoda Rapid comparte casi todo con el Toledo, su gemelo, incluido un precio más elevado.



◀ La habitabilidad es uno de los puntos fuertes del nuevo Fiat Tipo. Detrás del espacio disponible para las piernas es de 934 milímetros, situándose entre los mejores de su categoría. En el interior ofrece nueve compartimentos que suman 12 litros.

amortiguadores bastante firme, pero sin que penalice en demasía en el confort, salvo cuando el firme es muy irregular. La dirección está muy asistida (contempla la función City), pero no es excesivamente lenta. El diámetro de giro es de 10,9 metros.

En España el Tipo se comercializará con dos niveles de acabado, Easy y Lounge. El primero ya ofrece en su dotación de serie elemen-

tos como el aire acondicionado, Uconnect 5 Touch, seis airbag, cuatro elevallas eléctricas o un sistema de control de presión de los neumáticos.

El acabado superior añade climatización automática, sensores de luz y lluvia, control de velocidad de crucero, retrovisor interior electrocromático, faros antiniebla o llantas de aleación de hasta 17 pulgadas, entre otros.

**COMPORTAMIENTO** LOS PREJUICIOS SOBRE LA 'SUAVIDAD' DE LOS HÍBRIDOS SE OLVIDAN. LOS 313 CABALLOS ESTÁN... Y EMPUJAN

# Va con todo

El nuevo Lexus RX 450h es toda una declaración de 'guerra' a los SUV más prestigiosos. La marca japonesa echa el resto en lujo, equipamiento, tecnología, personalización y también en la pura conducción para dar la batalla a los SUV más prestigiosos. En enero empieza la batalla.



◀▶▶ La mayor distancia entre ejes permite que el espacio interior ofrezca mayor amplitud. El lujo y el refinamiento son, como es habitual en la marca, de alto nivel en acabados y calidad de materiales.

## TECNOLOGÍA Despliegue de medios

No ha 'reparado en gastos' Lexus en el apartado de la tecnología. Pantalla táctil de 12,3 pulgadas que se puede dividir en tres secciones con tres informaciones diferente, un 'head up display' de 10 pulgadas... Pero sin duda la gran estrella es Lexus Safety System+ que engloba elementos como la seguridad precolisión, el aviso de cambio de carril, control de crucero con radar dinámico...



▲ Head up display y pantalla táctil casi récord de tamaño

Otro gran avance es la suspensión variable adaptativa AVS y el sistema de suspensión estabilizadora activa. El primero controla la fuerza de la amortiguación en cada rueda de forma que adecúa esa fuerza a las condiciones de la calzada para mejorar el confort y reducir el balanceo. El segundo cuenta con un control Skyhook Roll que calcula la fuerza de amortiguación que sufre

cada rueda en cada momento y crea simultáneamente una fuerza contraria al estabilizador que mantiene el coche plano, como si fuera flotando y evita el balanceo.



Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Lexus fue pionera, en 1998, en la fabricación de SUV premium con su RX, el modelo de mayor éxito de su historia, del que ha vendido más de 2,2 millones de unidades desde entonces. En estos años, el RX, el primer todocamino que apostó por la tecnología híbrida, ha visto cómo se multiplicaban los SUV premium con rivales del porte del Audi Q7, BMW X5, Mercedes GLE, Porsche Cayenne, Range Rover o Volvo XC90.

Y viendo lo que tiene enfrente, en la marca japonesa han echado el resto en la renovación del RX. El nuevo modelo mejora los aspectos en los que Lexus es maestra: el refinamiento, la calidad, la tecnología y la apuesta híbrida... Y también progresa en otros en los que no estaba al mismo nivel, como el comportamiento dinámico. Porque los anteriores RX parecían más pensados para el mercado americano; coches cómodos, grandes pero con poco picante; un tanto aburguesados.

Pero ahora la cosa cambia y

el nuevo RX muestra al volante y en su comportamiento dinámico un toque mucho más europeo, unas sensaciones al volante más deportivas.

Las mismas sensaciones que transmite su personal diseño de líneas angulosas y frontal con la forma de doble flecha que aquí tiene un aspecto imponente. También dispone de intermitentes de LED dinámicos, cuyo haz de luz se va encendiendo en la dirección del intermitente hacia donde queremos hacer el giro.

El resultado visual es un aspecto más deportivo, menos voluminoso. Y eso que el coche es más largo (12 centímetros más de longitud) y más ancho,

aunque mantiene la altura. El incremento de la longitud va, sobre todo a la distancia entre ejes, ahora 5 centímetros mayor para ofrecer más espacio a los pasajeros. Unos ocupantes que disfrutarán del lujo y la comodidad de un interior realizado con el mimo habitual. Materiales nobles: cuero, madera impresa con láser, con la misma técnica que Yamaha utiliza en sus pianos... Un refinamiento que se suma a un equipo de confort tremendo, con calefacción o refrigeración en los asientos delanteros, control eléctrico de los traseiros (también se puede realizar desde el maletero, para plegar los respaldos y aumen-

tar así la capacidad de carga); un climatizador que detecta la presencia de pasajeros en las plazas traseras, activándose cuando hay ocupantes. O la apertura del maletero con sólo acercar la mano al emblema trasero, aunque tarda unos segundos que, si vamos cargados, se nos hacen un poco 'eternos'.

El último de los aspectos en el que Lexus ha trabajado a conciencia es la 'puesta en carretera', el comportamiento del coche. Y ahí tampoco han 'reparado en gastos'. Se ha retocado la dirección asistida eléctrica para ofrecer más información al conductor, el sistema de suspensión (McPherson delante y doble horquilla detrás) se ha actualizado y se le ha añadido una estabilizadora delantera más grande para mejorar la rigidez. Y el motor se mantiene fiel a su apuesta híbrida; un V6 de 3,5 litros de cilindrada con 262 caballos en la parte térmica y dos eléctricos, uno sobre el eje delantero y otro sobre el trasero. Todo ello gestionado por un cambio automático de variador CVT de 6 velocidades,



▲ El nuevo RX es más largo e igual de alto. Aspecto más afilado.

## FICHA TÉCNICA

<b>MOTOR TÉRMICO</b>	<b>3.5 V6</b>
Nº de cilindros	6 en V
Cilindrada (cc)	3.456
Potencia máxima/rpm	262/6.000
Par máximo/rpm	34,2/4.600
<b>MOTORES ELÉCTRICOS</b>	
Potencia del/tras (kW)	123/50
Par del/tras (mkg)	34,2/14,2
Pot. máx. total	313 CV
Tracción	Total
Caja de cambios	Aut CVT 6 vel.
Frenos del/tras	Disc. vent./Disc. vent.
Peso (kg)	2.100
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.890/1.895/1.685
Maletero (l)	539 / 1.612
Capacidad del depósito (l)	65
Tipo de batería	Níquel, Metal hidruro
De 0 a 100 km/h (s)	7,7
Velocidad máx. (km/h)	200
Vel. máx. en eléctrico	60
Consumo mixto (l/100 km)	5,2
Emisiones CO2	120 g/km
Alcance en eléctrico (km)	Aprox. 2
Precios desde... (euros)	<b>63.200</b>



des, que impulsan al RX 450h con mucho brío.

Al momento de ponerte en marcha se olvidan esos ruidos que generan los modelos híbridos en cuanto a su excesiva 'suavidad'. Los 313 CV están dispuestos siempre cuando se los necesita. El cambio automático es rápido aunque genera un soni-

do, casi un zumbido, que a veces parece más al ruido de un scooter.

El comportamiento en marcha es intachable, aunque llevamos un coche de más de 2.100 kilos y casi 5 metros de longitud. Tiene un feeling deportivo que le permitirá dar respuesta a lo que buscan los conductores más dinámicos

en las marcas rivales de Lexus. Se sujeta muy bien en las curvas y la suspensión adaptativa (sólo está en los acabados Luxury y F Sport) unida a las estabilizadoras activas reducen el balanceo, aunque a alta velocidad generan una cierta sensación de flotabilidad a la que hay que acostumbrarse.

Cuenta con cuatro modos de conducción: EV (se mueve solo en eléctrico, únicamente por debajo de 60 km/h y durante unos dos kilómetros), ECO, Normal y Sport (con una variante denominada Sport+ en las variantes con suspensión adaptativa).

La gama, formada por seis versiones (Eco, Corporate, Executive, Executive Tecno, F Sport y Luxury) oscila entre 63.200 y 91.700 euros. A partir de enero llega la batalla.



### CONTINENTAL GT CONVERTIBLE Todavía más exclusivo

El Continental GT en versión descapotable también recibe los cambios del coupé, tanto técnicos como de detalle. Así, con un interior rematado a mano, el cuatro plazas más potente y rápido del mundo añade unos controles completamente nuevos y unas levas de cambio mayores –quizá demasiado grandes y elevadas– y con un tacto óptimo gracias a las estrías. Nuevas esferas y grafía, leds de iluminación interior, nuevos colores de piel y una piel semi-anilina que se convierte en la piel de mayor calidad del mercado de la automoción, incorporación del tejido Alcantara, wifi a bordo... La gama mecánica se compone de los dos V8 con 507 y 528 caballos y del W12 cuya potencia aumenta de 575 a 590 caballos.



▶▶ El cambio es una delicia, pero las levas del volante algo exageradas.

# Poder absoluto

Andrés Mas | amas@motor16.com

James Bond todavía no había olido ni un solo Aston Martin cuando ya conducía un Bentley. Era un Mark IV con teléfono que tuvo un papelillo discreto en la película 'Desde Rusia con amor', estrenada en 1963. Es cierto que en 17 de las 24 películas el agente 007 ha conducido alrededor de 18 Aston Martin, pero el Bentley, aunque en las películas no saliese, fue el coche preferido del agente británico

Bentley es sinónimo de poder y su Continental GT W12 Speed es igual a hablar de uno de los modelos más deportivos pero a la vez refinados del mundo. La marca británica mejora sus GT.

–tuvo tres Bentley en el transcurso de 14 novelas– debido a la admiración de Ian Fleming, el escritor que creó a James Bond, por esta marca.

Anécdotas al margen, el nuevo GT Speed con motor de 12 cilindros en W, 635 caballos y una velocidad máxima de 331 km/h habría sido un compañero perfecto de Bond en su última película. Nosotros lo sabemos porque hemos podido conducirlo duran-

te cientos de kilómetros bajo lluvia intensa y una borrasca de campeonato. Da igual el tiempo que haga, la tracción total y el extraordinario aplomo del coche transmiten seguridad a raudales. Da igual que no haya botones secretos para sorprender al enemigo, el estremecedor sonido del motor y la asombrosa aceleración de este coupé, que cubre el 0 a 100 km/h en 4,2 segundos, compensan esa ausencia. Y da

igual que sea de gasolina, con doble turbo, con seis litros de cilindrada y que sobre el papel todo apunte a un consumo desorbitado, al que se compra un Bentley el tema del consumo le trae al paio.

Para las versiones no apellidadas Speed, es decir para los GT W12, el emblemático propulsor de doble turbo y seis litros de cilindrada fabricado en Crewe se ha mejorado para aumentar su rendimiento. En concreto la potencia aumenta de 575 a 590 caballos y el par máximo pasa de 700 Nm a 720 Nm, gracias sobre todo a algunos retoques en la electrónica y una puesta a punto diferente de la distribución variable.

Además, esta versión- y no



◀◀ El GT es el deportivo de cuatro plazas más potente y rápido del mundo. El W12 pasa de 575 a 590 caballos y ahora incorpora desconexión de cilindros. En la foto el V8 de 528 caballos.

la Speed de 635 caballos- incluye ahora, para los pocos que el tema del gasto les quite el sueño, un sistema de desconexión de cilindros que con carga parcial sobre el acelerador es capaz de desconectar seis de sus doce cilindros para reducir el consumo sin sacrifi-

car el refinamiento. Esto permite ahorrar un 5 por ciento hasta alcanzar una cifra media de 14 l/100 km. Pero sin el consumo como tema principal de conversación, conducir cualquiera de los modelos es una auténtica gozada porque a pesar del peso y la po-

tencia, el deportivo británico se pega al suelo de una forma increíble y transmite seguridad y un placer de conducción reservado a unos pocos deportivos en el mundo. El cambio automático ZF de 8 marchas realiza un trabajo que raya la perfección porque aún a ra-

pidéz con suavidad. Y la suspensión, cuya dureza se puede regular moviendo un cursor con un dedo en una pantalla táctil, trabaja a medida de cada situación y necesidad.

Pero al margen de las novedades técnicas, la nueva gama Continental estrena paragolpes, un portón más aerodinámico, el paragolpes trasero es más ancho y los escapes son de nuevo diseño. También se añaden tres nuevos colores de pintura denominados Marlin, Camel y Jetscream. Todo lo necesario para que el Continental siga siendo poderoso.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	W12
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	12, en W
Cilindrada (c.c.)	5.998
Potencia máxima/rpm	590/6.000
Par máximo/rpm	73,5/1.700
Tracción	Total
Caja de cambios	Aut. de 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent.
Neumáticos	275/40 R20
Peso (kg)	2.395
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.806/1.944/1.404
Volumen maletero (l)	358
Capacidad depósito (l)	90
De 0 a 100 km/h (s)	4,5
Velocidad máx. (km/h)	319
Consumo mixto (l/100 km)	14,1
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	327
Precios desde... (euros)	<b>219.391</b>

PRECIO DESDE **220.000 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **ENTRE 246 Y 347 G/KM**

### PRIMERAS IMPRESIONES

#### NOS GUSTA DEBE MEJORAR

<b>+</b> Sonido. Refinamiento. Prestaciones. Comportamiento. Exclusividad. Cambio rápido y eficaz.	<b>-</b> Levas de cambio demasiado grandes y situadas muy altas. Peso elevado.
--	--



# Para la aventura diaria



◀ Asfalto, nieve, tierra... los V40 y V60 Cross Country se mueven como pez en el agua sea cual el tipo de piso elegido.



**EN SU SALSA CUANTO PEOR SEAN LAS CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS, MEJOR SE DEFIENDEN LOS VOLVO V40 Y V60 CROSS COUNTRY**

La gama Cross Country asociada a los Volvo V40 y V60 es la opción perfecta si lo que se busca es combinar versatilidad, dinamismo y tecnología. Disponibles desde 22.000 euros, los modelos suecos cuentan con todo lo que un cliente exigente puede desear.

Utilización masiva en el entorno urbano más exigente, escapadas a la nieve sin que el manto blanco suponga un obstáculo insalvable, caminos lejos del asfalto para descubrir sin un rumbo fijo entornos de ensueño... Los Volvo V40 y

V60 Cross Country cuentan con todos los ingredientes para no dejar ni un resquicio a la improvisación, para cumplir con el objetivo de dar servicio a un cliente especial que persigue desmarcarse del resto con un producto 'premium'

que tenga personalidad pero también que esté a la última en tecnología, equipamiento de seguridad, propulsores o equipamiento.

Con una gama de motores potente pero a su vez haciendo alarde de unos consumos

especialmente bajos, estos dos singulares modelos cuentan con una gama muy completa en base a combinar, en el caso del V40 Cross Country, tres propulsores diésel D2, D3 y D4 de 120, 150 y 190 caballos; dos motores de

gasolina T4 y T5 de 190 y 245 caballos; tres tipos de cambio, manual y automático de 6 u 8 marchas; dos clases de tracción, delantera o total; y tres niveles de acabado, Kinetic, Momentum y Summum. En total 20 modelos disponibles a partir de 22.050 euros de la versión D2 de 120 caballos con cambio manual y con un sorprendente consumo de 3,7 l/100 km.

En el caso del V60 Cross Country la gama está compuesta por 17 versiones resultado de combinar dos motores diésel D3 y D4 de 150 y 190 caballos; uno de gasolina T5 de 254 caballos; tres tipos de cambio, manual y automático de 6 u 8 marchas; dos tipos de tracción, delantera o total; y tres niveles de acabado, Kinetic, Momentum y Summum. Es-

te modelo se vende a partir de los 26.930 euros de la versión D3 Kinetic de 150 caballos con cambio manual y 4,2 l/100 km de consumo medio. El equipamiento de los V40 y V60 Cross Country es muy completo desde las versiones de acceso, con elementos como el sistema de ayuda City Safety para evitar colisiones a baja velocidad, el climatizador bizona,

el sistema 'Stop/Start' de parada y arranque del motor en los atascos o los semáforos, el sistema de sonido de alto rendimiento con pantalla a color de 5 pulgadas, mandos de control en el volante, airbag de rodilla para el conductor, control de distancia de aparcamiento trasero, espejos retrovisores retractables, airbag para peatones y un largo etcétera.



## AWD EN EL V40 CROSS COUNTRY LAS VERSIONES CON TRACCIÓN TOTAL ESTÁN ASOCIADAS A LOS MOTORES T4 Y T5 DE 190 Y 245 CV

Dotado de un diseño muy llamativo que desborda personalidad, el V40 Cross Country de Volvo combina eficacia con calidad y fiabilidad. Nos ha gustado mucho en el campo, pero en carretera es una delicia por agrado, consumos y potencia.



▲ El interior del V40 Cross Country está cuidado al máximo. Y además de con unos relojes digitales con la última en tecnología, cuenta con la pantalla de 5 pulgadas y toda la oferta asociada al sistema Sensus Connect. Los sistemas de seguridad son abundantes, como el City Safety.



▲ Como en todo Volvo el acabado y la calidad de los materiales están a muy buen nivel. Hay mucho espacio.



▲ El V40 Cross Country se transforma en un aventurero sin miedo cuando pisa un camino de tierra. Su mayor altura libre al suelo le ayuda a no rozar en los bajos.

# Único en su especie

El V40 Cross Country ha nacido para ver mundo. Y parece difícil resistirse a sus encantos con la oferta en vigor que permite adquirir la versión diésel de 120 caballos por 22.000 euros. Una cantidad bastante razonable cuando a cambio la marca sueca entrega un modelo con estética todoterreno, una altura libre al suelo elevada 40 mm respecto al V40 normal, un motor diésel de nueva generación con mucha fuerza y un consumo homologado de tan solo 3,7 l/100 km, y una presentación que brilla con luz propia gracias a los detalles específicos y a un equipamiento fabuloso. La versión Cross Country del V40 es eso y mucho más ya que la gama contempla nada menos que 20 versiones con motores diésel y gasolina de gran rendimiento

to y bajo consumo, diferentes niveles de acabado para que nadie eche de menos nada y tracción delantera o total con la finalidad de que en las versiones de mayor potencia quede asegurada la transmisión de la fuerza al asfalto cuando la adherencia se reduce.

Volvo se adelantó hace ya

tiempo a las últimas tendencias de conectividad. Y utiliza de forma habitual las pantallas digitales, los sistemas de infoentretenimiento y la posibilidad de comunicarse directamente con el vehículo a través de una aplicación para smartphone. Desde ella se puede bloquear, desbloquear,

comprobar el nivel de combustible, precalentar, preenfriar, localizar o comprobar el kilometraje del vehículo. Además, ya está disponible la compatibilidad con smartwatch para Android Wear, Apple Watch y iPad. Todo a través del sistema Sensus Connect que además permite utilizar servicios disponibles en la nube. Y el panel de instrumentos gráfico expresa la funcionalidad emocional, mostrando en todo momento la información más importante justo delante del conductor. Este puede elegir entre tres temas gráficos: Elegance, Eco y Performance.

El V40 Cross Country puede equiparse con una completa familia de motores de la familia Drive-E de 4 cilindros que pueden combinarse con la nueva caja de cambios au-



▲ En asfalto deslizante la tracción total de tipo Haldex se comporta de maravilla. Mientras no hace falta el coche es un tracción delantera.



### MOTOR D2 Gasta 3,7 l/100 km

El motor D2 de 120 CV Drive-E es de una nueva familia con tecnología de baja fricción, innovadores sistemas de gestión y avanzada tecnología turbo. La tecnología autoadaptativa i-ART es una novedad mundial que garantiza la inyección de la cantidad idónea de combustible en cada cilindro para optimizar la eficiencia y el rendimiento del combustible. El V40 Cross Country D2 consume 3,7 l/100 km.



◀ El espacio reservado para la carga en el Volvo V40 Cross Country es muy correcto. Y el acabado o la calidad de los materiales, excelente.

tomática de ocho velocidades (D4, T4 y T5), con otra de seis (D2 y D3) o con un cambio manual de seis marchas diseñado para mejorar la economía. Las versiones con caja de cambios automática tienen levas en el volante para cambiar manualmente de marcha.

El V40 Cross Country se puede escoger con dos inquietos motores de gasolina T4 y T5 con 190 y 245 caballos respectivamente, asociados a la tracción total y al cambio automático de 8 marchas. En este caso destaca el consumo homologado por la versión de 245 caballos, unos sorpren-

dentos 6,4 l/100 km para una mecánica de este nivel. Pero si hay que hablar de consumos casi de record, hay que referirse a las versiones turbodiésel con la revolucionaria tecnología i-Art. Como el biturbo de 190 caballos que ha homologado en este modelo un excepcional consumo de 4,0 l/100 km. Esta mecánica incluye la innovadora tecnología i-ART con información sobre la presión de cada inyector de combustible en lugar de utilizar un único sensor de presión tradicional en la tecnología common rail. Cada inyector tiene encima un chip inteligente que

controla la presión de inyección. Con esta información, el sistema autoadaptativo i-ART garantiza que se inyecte la cantidad ideal de combustible durante cada ciclo de combustión. Pero los D2 y D3 no se quedan atrás. El primero, con 120 caballos y 3,7 l/100 km de consumo, es un estupendo motor de entrada a la gama. Y el D3, con 150 caballos, un propulsor muy equilibrado.

A nivel de seguridad los V40 Cross Country destacan por su control de descenso de pendientes en las versiones AWD, y por una envidiable batería de sistemas de ayuda a la conducción entre los que destacan la tecnología de detección de peatones y ciclistas, el City Safety, alerta por cansancio, la alerta de cruce, el reconocimiento de señales, las luces largas activas, el control de velocidad adaptativo, el asistente de carril o la información de puntos ciegos.

**AWD LAS VERSIONES CON MOTOR DIÉSEL D4 DE 190 CABALLOS Y GASOLINA T5 DE 254 CABALLOS LLEVAN DE SERIE LA TRACCIÓN TOTAL**



Con unos padres de la talla de los XC y un diseño estilizado, elegante y discreto, el Volvo V60 Cross Country representa la alternativa perfecta para todos aquellos que quieren un todoterreno con todas sus ventajas y ninguno de sus inconvenientes. Y su precio de partida, fijado en 26.930 euros con el descuento actual, es muy competitivo.



▲ El salpicadero del V60 Cross Country es elegante y de mandos muy intuitivos. La pantalla TFT centraliza el sistema Sensus Connect de infoentretenimiento. Un sistema minimalista e intuitivo que además dispone de un sistema de sonido premium de gran calidad de sonido.



▲ El interior ofrece espacio para cinco ocupantes en un habitáculo de gran calidad. Los asientos pueden ser de cuero. ▲ Tenga o no tracción total el Volvo V60 Cross Country se puede meter sin miedo por caminos. Pero la tracción total AWD proporciona un plus de seguridad.

# Con mucho pedigrí

Como reflejo de su herencia escandinava y su amor por la naturaleza y la aventura, el Volvo V60 Cross Country ofrece lo mejor de ambos mundos: una experiencia deportiva, conectada y comfortable, unida a la libertad de explorar nuevos horizontes. Esta última ventaja la ha heredado de modelos tan extraordinarios como las versiones XC de la gama, esos XC60, XC70 y XC90 que siempre están dispuestos a emprender una nueva aventura. Mientras que la parte correspondiente al carácter deportivo pero a la vez comfortable viene marcada por unos propulsores de gran rendimiento y una estabilidad a toda prueba incluso con una carrocería más elevada a caballo entre un

familiar tradicional y un todoterreno.

Con una mayor distancia libre al suelo —65 mm más que el V60— la robusta estructura del Cross Country ofrece un control inmejorable tanto en lugares transitados como en los rincones más

apartados; a ello hay que añadir un fantástico tacto deportivo gracias a la tecnología de control del par y de la tracción en las curvas y a un excelente compromiso entre estabilidad y confort gracias a un tarado de muelles y amortiguadores elegido con muy buen criterio

y a un eje trasero multibrazo de gran eficacia.

Desde luego la altura libre al suelo del V60 Cross Country, fijada en 201 milímetros, ya la quisieran para sí muchos todocamino e incluso iguala la de algunos todoterreno de raza como el Mitsubishi Montero. El resultado es que con el V60 Cross Country se puede circular por pistas muy deterioradas con tranquilidad, incluso si hay roderas y se atreve con pequeños obstáculos gracias a unos ángulos 'off road' brillantes.

Este carácter aventurero que permite una utilización muy divertida y versátil sobre todo cuando se elige la tracción total, asociada a las versiones D4 de 190 caballos y T5 de 254 caballos, se combina a la perfección con un ele-



▲ La altura libre al suelo del V60 Cross Country es de 20,1 centímetros, 6,5 más que un V60. Por caminos va genial.



## EFICAZ Y LIGERO Clave en piso deslizante

Asociado a los motores T4 y T5 de 190 y 245 CV del V40 Cross Country y a los D4 y T5 de 190 y 254 CV del V60 Cross Country, está disponible un sistema de tracción total con un embrague multidisco Haldex controlado electrónicamente con sistema Instant Traction que reparte la fuerza entre los ejes en función del agarre de cada rueda. Se trata de un sistema muy eficaz que pesa muy poco y permite ahorrar mucho.



◀ El maletero tiene 430 litros que se pueden ampliar abatiendo los respaldos en tres prácticas partes 40/20/40.

gante interior, con espacio de sobra para cinco ocupantes y su equipaje y con toda la seguridad y equipamiento que puede ofrecer un modelo de este porte.

La gama mecánica disponible en el V60 Cross Country parte del nuevo propulsor D3 Drive-E de 150 caballos que con cambio manual de 6 marchas homologa un consumo de 4,2 l/100 km. Este mismo motor asociado al nuevo cambio automático de 8 marchas, firma un gasto medio de 4,6 l/100 km. La otra alternativa diésel es la D4 de 190 caballos, un motor que en caso

de asociarse a un V60 Cross Country de tracción delantera tiene 4 cilindros, dos litros de cilindrada y puede combinarse con un cambio manual de 6 marchas o uno automático de 8 velocidades. Y en caso de asociarse a la tracción total, este motor es un 5 cilindros y 2,4 litros de cilindrada disponible únicamente con el cambio automático de seis marchas. En gasolina el V60 más aventurero dispone del motor T5 de cinco cilindros y 254 caballos que se combina exclusivamente en España con la tracción total y el cambio automático de 6 velocidades.

Como su hermano pequeño el V40 Cross Country, el V60 Cross Country ofrece un sistema de infoentretenimiento Sensus Connect de los más avanzados del mercado. Además de un interior específico y logos exteriores característicos, y una practicidad extraordinaria que otorga un maletero de 430 litros, un respaldo abatible en tres segmentos 40/20/40. Como buen modelo del segmento Premium, su equipamiento es muy completo y el despliegue de sistemas de seguridad, simplemente abruma.

el puntazo

A los europeos les preocupa la divulgación de los datos personales que generan los coches conectados.

Los datos que generan los coches conectados son privados y pertenecen a su propietario o conductor. Así lo considera el 90 por ciento de los 12.000 automovilistas encuestados en 12 países europeos, porcentaje que sube al 94 % cuando se trata de conductores españoles, colocándonos como el segundo país europeo, tras Francia, con más consenso sobre la necesidad de una pronta regulación. La encuesta forma parte del informe presentado por la Federación Internacional de Automóvil (FIA) en el Parlamento Europeo, tras la investigación realizada con un vehículo convencional y otro eléctrico para conocer qué puede ser registrado y transmitido por los vehículos nuevos y en el que han tomado parte los clubes de automovilistas españoles RACE y RACC.



LOS PARTIDOS Y EL AUTOMÓVIL

# Por la movilidad sostenible y el rejuvenecimiento del parque

A las puertas de unas Elecciones Generales quisimos sondear las propuestas de los cuatro partidos mayoritarios sobre temas relacionados con el automóvil. PP y PSOE contestaban las preguntas. Podemos ni se ha dignado responder y Ciudadanos nos remitió al programa. Resumimos las respuestas de las dos formaciones más veteranas del espectro político

español (más información en [m16.in/2933](http://m16.in/2933))  
**¿Se contemplan medidas para seguir rejuveneciendo el 'vetusto' parque y apoyar las matriculaciones?**  
 PP Somos conscientes de que un parque automóvil envejecido contribuye a incrementar la 'inseguridad vial'. De ahí que nuestro partido defiende la implantación de medidas que estimulen la renovación. Así

queda explicitado con la reciente ampliación del PIVE 8 y la luz verde al Plan MOVEA. Se pretende sustituir 1.185.000 vehículos.

Seguiremos apostando (al igual que hicimos) por planes que incentiven la venta de vehículos menos contaminantes. Las subvenciones y ayudas iniciadas por Gobiernos socialistas han contribuido a atemperar la caída de la demanda durante lo peor de la crisis, pero es necesaria su paulatina sustitución por un programa a la compra de vehículos más eficientes.

**¿Cómo compaginar movilidad y contaminación?**  
 Hemos venido apostando por una movilidad 'Sostenible', 'Segura' y 'Saludable', que sólo es posible desde un planteamiento transversal (global) basado en la complementariedad de los diferentes modos de transporte. Sobre todo en el entorno urbano implica dar prioridad a peatones y

ciclistas e ir sustituyendo la primacía de los vehículos privados a motor por un transporte público eficaz, seguro y sostenible. Apoyamos la implantación de medidas que potencien los combustibles limpios o mucho menos contaminantes, estimulen la I+D+i española y fomenten la compra de estos vehículos.

Queremos pasar del concepto de circulación donde el protagonista es el automóvil al de movilidad, donde el protagonista es la persona y sus formas de desplazarse. Apostamos por medidas como la creación de una Dirección General de Movilidad, primar las formas de transporte no motorizadas y promover el transporte público de calidad, restringiendo el acceso con vehículo privado en las grandes ciudades, en paralelo al desarrollo de aparcamientos disuasorios. Apostamos también

por incentivar los vehículos limpios.

**¿Cómo luchar contra la siniestralidad vial?**

Siempre hemos defendido que la seguridad vial es un asunto de Estado que requiere del consenso de todas las fuerzas políticas. Apostamos por la implantación efectiva de medidas que combinen la sostenibilidad de los resultados (Educación Vial, Formación Vial de los conductores...) con el impacto en el corto plazo sobre los segmentos más vulnerables (mayores y motoristas), así como la erradicación de las conductas más peligrosas (velocidad, drogas y alcohol). Por último, creemos necesario analizar cuidadosamente la siniestralidad vial en las carreteras convencionales, para diseñar y desplegar un Plan Integral de Seguridad Vial específico.

Los socialistas abogamos por recuperar la inversión en mantenimiento de

en breve

► **INICIATIVA PSA.** - En primavera se conocerán los datos de consumo en uso real de los modelos del grupo francés, que realizará las mediciones en colaboración con la ONG Transporte y Medio Ambiente. Después se medirán las emisiones contaminantes de los turismos euro 6.2.

► **CONTRATOS EN MARTORELL.** - Seat incorporará cien trabajadores en la planta de Martorell en enero, nuevas incorporaciones que podrían llegar a 160 en mayo.

► **RECICLAR MOTORES.** - Ford ha desarrollado un proceso para reutilizar los motores viejos. Una tecnología de recubrimiento de plasma especial patentada por Ford es la base de ese reciclaje.

► **AVANCES Y SEGURIDAD.** - Uno de cada cinco accidentes de tráfico se evitaría si los turismos y furgonetas que circulan por España contara con frenada automática de emergencia (AEB). Según el estudio realizado por el RACC, en 2014 se habrían salvado 272 vidas y ahorrado 1.172 millones de euros en costes derivados de la siniestralidad. 23 fabricantes lo ofrecen y lo equipan de serie el 4,2% de los coches del mercado.

la cifra

# 16,6

millones de euros destina el Gobierno al Movea, el Plan de Impulso a la Movilidad con Vehículos de Energías Alternativas, que otorga ayudas a la compra de vehículos nuevos impulsados por combustibles alternativos. La subvención varía en función del tipo de vehículo y la tecnología de propulsión, contemplando también ayudas a los puntos de recarga para eléctricos en zonas de acceso público. A eso se añade la prórroga del PIVE con los fondos sobrantes de la actual edición, con el tope en el 31 de julio de 2016.

infraestructuras, renovar el parque móvil e impulsar medidas específicas para los colectivos más vulnerables y vehículos con aumento de la siniestralidad. Debemos recuperar e impulsar la Seguridad Vial y Movilidad Sostenible en los currículum escolares, mejorar la formación para la obtención del carné e impulsar la formación continua de los conductores. Proponemos integrar la formación en seguridad vial en los planes de formación obligatoria, reformar los centros de reconocimiento médico y revisar el régimen jurídico de los examinadores de tráfico.

**Limitar a 70 km/h las vías secundarias y subir a 130 km/h tramos de rápidas ¿es solución?**  
 Es evidente que el trazado y los entornos de las carreteras secundarias hacen que circular por ellas a velocidad excesiva incremente el riesgo de accidente. De ahí que, según

qué caso, resulte más que aconsejable limitar la velocidad a 70 km/h. Respecto a aumentar el límite a 130 km/h, habrá que esperar a ver como se recoge en el Reglamento General de Circulación.

**El mantenimiento es una gran asignatura pendiente ¿Cómo se abordan las infraestructuras viarias?**  
 Sin obviar la necesidad de seguir invirtiendo en nuevas infraestructuras viarias somos plenamente conscientes que una de las prioridades está en la conservación de nuestro Patrimonio viario, así como en la eliminación de los Tramos de Concentración de Accidentes.

Debemos recuperar la inversión en materia de conservación de carreteras a las cifras anteriores a la crisis. Los recortes han dejado las infraestructuras en un deficiente estado de seguridad. Debemos priorizar la inversión en mantenimiento por encima de la construcción de nuevas infraestructuras.

**GANVAM Y SUS PETICIONES**  
 Los vendedores y reparadores de vehículos aprovechan las elecciones para reclamar la reforma fiscal que el automóvil requiere, gravando el uso y no la compra, eliminando el impuesto de matriculación y ligando el de circulación a criterios medioambientales. También piden mantener los planes de ayudas, que fluya el crédito, stop al fraude en la venta y reparación y mayor protección al comprador de un vehículo usado. (Más información en [m16.in/2934](http://m16.in/2934))

EuroNCAP

## Muchos buenos y algunas decepciones

	★★★★★	★★★★	★★★	★★
<b>BMW X1</b>	90%	87%	74%	77%
<b>Infiniti Q30</b>	84%	86%	91%	81%
<b>Jaguar XE</b>	92%	82%	81%	82%
<b>Jaguar XF</b>	92%	84%	80%	83%
<b>Kia Optima</b>	89%	86%	67%	71%
<b>Kia Sportage</b>	90%	82%	66%	71%
<b>Lexus RX</b>	91%	82%	79%	77%
<b>Mercedes-Benz GLC</b>	95%	89%	82%	71%
<b>Opel Astra</b>	86%	84%	83%	75%
<b>Renault Mégane</b>	88%	87%	71%	71%
<b>Renault Talisman</b>	86%	84%	68%	76%
<b>Mini Clubman</b>	90%	68%	68%	67%
<b>Nissan Navara NP300</b>	79%	78%	78%	68%
<b>BMW Z4</b>	69%	61%	91%	46%
<b>Lancia Ypsilon</b>	44%	79%	64%	38%

Conducción autónoma

## PSA pionero en España

El C4 Grand Picasso desarrollado por PSA Peugeot Citroën superaba sin necesitar conductor los 600 kilómetros que separan las dos plantas españolas del grupo galo, convirtiendo a PSA Peugeot, Citroën en el primer constructor que logra en España realizar un trayecto en carretera abierta sin intervención humana. En Vigo lo despedía el presidente de la Xunta, Alberto Nuñez Feijóo, y en Madrid lo recibían la vicepresidenta del Gobierno, Soraya Sáenz de Santamaría, y el director general en España y Portugal de Peugeot, Citroën y DS, Christophe Mandon. El grupo ha confirmado que en 2018 comenzará la comercialización de los primeros modelos con funciones que liberen al conductor en atascos, vías rápidas y estacionamientos.



## Toyota España Consolidando la estrategia híbrida

La estrategia híbrida de Toyota comienza a consolidarse en España y lo demuestra el hecho de que la marca japonesa va a cerrar 2015 con 52.000 unidades vendidas de las que más de 13.000 serán híbridos, que han pasado de representar el 11% en 2010 al 26% con que cerrará 2015, cuando

uno de cada cuatro Toyota vendidos será híbrido. La tendencia continuará, pues las previsiones apuntan a que en 2016 se venderán 58.000 Toyota (+11,5%) y la gama híbrida representará un 40%.

Según Agustín Martín, ese continuado aumento está respaldado en una red fuerte y sostenible, cuya rentabilidad es superior a la media del mercado español. Para el presidente y CEO de Toyota España el futuro de la movilidad

pasa por los híbridos, que en cinco años supondrán el 60 % del peso de la gama. En estas previsiones Toyota apunta para 2020 un mix del 25% en gasolina (ahora 33%), un 15% en diésel (ahora 41%) y el sorprendente 60% en híbrido (ahora 26%). Y como para conseguir esos datos hay que disponer de producto, la marca japonesa se encuentra inmersa en una renovación de su parque de híbridos.

En cuanto a Lexus, la



▲ A la izquierda el recién presentado Prius, a la derecha Agustín Martín, presidente y CEO de Toyota España.

marca de lujo de Toyota, que lleva 10 años con su estrategia Lexus Hybrid Drive, ha subido en lo que va de año un 30% las ventas y quiere llegar a los 5.000

coches, que supondrían un +58 % sobre 2014. El crecimiento se asienta en la llegada del NX y el estreno en 2016 de RC 300h, RX 450h, GS 300h y GS 450h.

## Revisión de emisiones Seat y el Gobierno controlan

Los León e Ibiza que se hacen en Martorell ya tienen homologado y actualizado el CO<sub>2</sub> que emiten (se puede comprobar en la web de Seat), mientras en el Toledo habrá que esperar, pues lo fabrica Skoda en la República Checa y lo homologa en Reino Unido. También Seat y el Ministerio de In-

dustria han revisado las emisiones de las 32.000 unidades fabricadas este año desde junio al pasado 7 de septiembre cuya ficha técnica indicaba menos CO<sub>2</sub> del real, sin encontrar desviaciones relevantes, que requieran cambiar los valores de homologación. En todo caso, la marca española recuerda el compromiso del Grupo VW de hacerse cargo de las diferencias que se puedan encontrar en Impuesto de matriculación y/o PIVE.

## Volkswagen Un préstamo de 20.000 millones

Trece bancos proporcionarán un préstamo de 20.000 millones de euros al mayor fabricante de automóviles de Europa para ayudarle a salir de la crisis en que le ha sumido la manipulación de las emisiones de sus coches. Se trata de un crédito puente para garantizar la actividad de la compañía

y sus inversiones hasta que el mercado le permita emitir bonos para repagar un crédito, que costará unos 150 millones de euros en intereses y tasas.

En cuanto a la evolución de la crisis en España, Ramón Paredes, en representación del grupo VW, reafirmó las inversiones comprometidas, mientras

la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) acusa a empresa y Ministerio de Industria de falta de transparencia. Por su parte, Jaime Roura, el recientemente reelegido presidente de Faconauto (concesionarios), asegura que más de 3.000 coches de las marcas del grupo están retenidos en los puntos de venta.



# No te quedes sin regalo en Navidad

Si tu pasión son los automóviles ¿por qué no poner un regalo de 'marca' bajo el árbol de Navidad? Los fabricantes de coches y accesorios te lo ponen fácil a la hora de escoger porque disponen en sus boutiques y catálogos de un sinfín de artículos para que nadie se quede sin regalo. Aquí te proponemos 20 ideas, pero en sus concesionarios y webs encontrarás muchas más.

Montse Turiel | mturiel@motor16.com

**Miniatura.-** Ya puedes poner en la estantería de tu casa el Citroën C-Elysée, con el que la marca ha dominado en los últimos años el Mundial de Turismos y con el que el argentino José María 'Pechito' López se ha proclamado campeón por segundo año consecutivo. Se vende a escala 1/43. **45€**



**Cazadora.-** Maserati se ha unido a Ermenegildo Zegna para crear una colección de exclusivas prendas de cuero (como esta cazadora) y complementos que celebra el lanzamiento de la tapicería Zegna, disponible para los modelos Ghibli y Quattroporte. **2.900€**

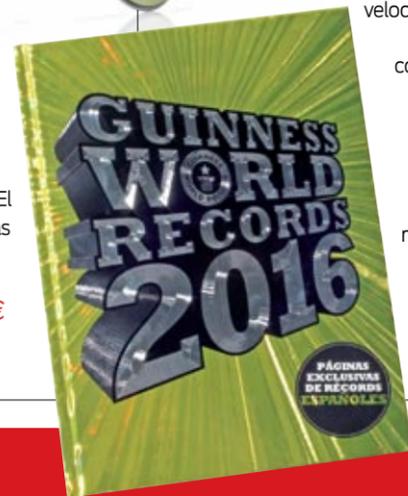
**Sudadera.-** El modelo más deportivo de Honda, el Civic Type R, inspira esta sudadera con capucha y el clásico bolsillo delantero de tipo 'canguro'. **105,16€**



**Lámpara.-** Si quieres ser original, puedes regalar este frontal del mítico Fiat 500 (mide 117x47x22 cm y pesa 8 kg). Queda muy bien en la pared de cualquier habitación, pero también sirve como lámpara: tiene luz de carretera, intermitentes y luz trasera. **870,30€**

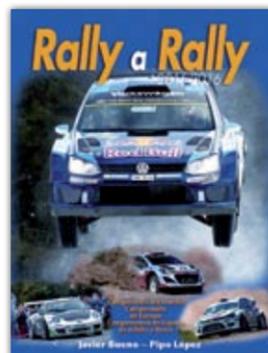


**Gafas de sol.-** Siempre en vanguardia, Audi apuesta por unas gafas de sol fabricadas con un innovador acero para muelles de color plateado. El resultado es que al plegarlas ocupan el mínimo espacio. Los cristales verdes están fabricados en Suiza. **152€**



**Libro Guinness.-** La motocicleta más pequeña, el coche más caro, la mayor velocidad conseguida conduciendo un coche con los ojos tapados... son algunos de los récords sobre ruedas que este año reúne la nueva edición del Libro Guinness. **24,95€**

**Libro.-** Un año más, Javier Bueno y Pipo López resumen las temporadas mundial, europea y nacional de rallies en un volumen de 160 páginas. Con los mejores datos de cada prueba y 700 fotografías. El prólogo está escrito por Kris Meeke, ganador del Rally de Argentina. **30€**



**Accesorios.-** Kia dispone en su catálogo de regalos de una amplia gama de accesorios para la oficina y el hogar que incluye desde cajas organizadoras hasta unidades USB, cargadores de teléfono, tarjeteros, carteras, etc.



**Cargador.-** La gama eléctrica de cero emisiones de Renault, Z.E., 'firma' este cargador que permite colocar hasta cuatro aparatos a la vez y es compatible con numerosos dispositivos electrónicos -Blackberry, iPhone, iPad, GPS, cámaras digitales, etc-. **100,70€**



**Camiseta.-** Hace escasos meses que el Ford Mustang rueda por las carreteras europeas, pero la marca ya ha preparado un amplio catálogo de objetos con este icónico modelo como protagonista. Relojes, cinturones, toallas, fundas para el móvil o camisetas como la de la imagen, entre otros. **36,90€**



**Correpatillos.-** Para que los pequeños conductores puedan recorrer la casa con el lujo y la elegancia del fabricante DS, la marca especializada Baghera ha creado este juguete vintage dirigido a pequeños de un año de edad. Las llantas llevan la firma de Bellone y son específicas del DS 3. **130€**

**Cajas vintage.-** Para guardar de todo, Peugeot dispone en su boutique de estas tres cajas de metal de diferentes tamaños decoradas con los logotipos de la mítica serie 200 y el nombre de la marca en la tapa. **19€**



**Funda protectora.-** Para los que viajan con su mascota a todas partes, Skoda propone esta funda que cubre todo el asiento trasero y protege los delanteros de pelos y suciedad. Disponible para los modelos Citigo y Superb.

**Pañuelo.-** Perfecto para ella, este foulard lleva el sello de la gama más exclusiva de Ford, Vignale. Se trata de un pañuelo fabricado en Italia con seda de primerísima calidad, seleccionada y trabajada a mano. Mide 45 x 160 cm. **69€**





# DALE COLOR A TU COLECCIÓN



**Guía.-** Imprescindible para los amantes del buen comer. Michelin acaba de lanzar la nueva edición de la 'Guía roja España & Portugal' que confirma el buen momento que vive nuestra gastronomía con 8 restaurantes de tres estrellas, 23 de dos estrellas y 157 con una estrella. **29,90€**



**WRC a escala.-** El Hyundai i20, con el que la marca regresó al Campeonato del Mundo de Rallys y con el que Dani Sordo y Marc Martí corren este año el Mundial, puede ser tuyo a escala 1/43. **37,56€**



**Funda de Ipad.-** Para que tu Ipad vaya bien protegido a todas partes, llévalo dentro de esta funda decorada con tu 'furgó' favorita de Volkswagen. El diseño es de 'Cállate la boca'. La marca también dispone de una carcasa para iPhone4 con el mismo diseño. **35y20€**



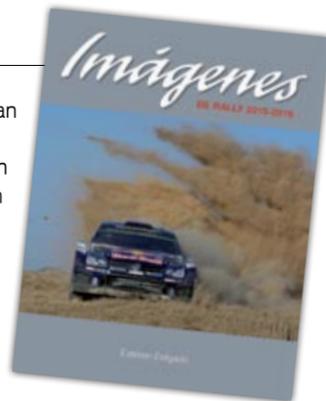
**Coche teledirigido.-** El Opel Adam más divertido para que los peques aprendan a conducir. Tiene luces y sonido, es muy fácil de pilotar y alcanza una velocidad máxima de hasta 4 km/h. Para niños de 2 años. **32,95€**



**Monedas.-** Este año, la Real Casa de la Moneda presenta una auténtica novedad: la primera moneda española con los relieves a color. La moneda reproduce dos obras del Museo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, en Madrid. En el anverso, 'La primavera', de Giuseppe Arcimboldo; y en el reverso, 'Retrato del Cardenal Borja', de Velázquez. Una pieza inigualable acuñada en plata de ley. **302,50€**



**Rallys.-** Esteban Delgado acude fiel a su cita con los lectores con esta edición de 'Imágenes de Rally', que reúne las fotos y estadísticas de la temporada WRC, el Campeonato de Europa de Rallys y los campeonatos de España de Asfalto y Tierra. Está prologado por Jari-Matti Latvala. **35€**



**Gafas.-** Aquellos que prefieren sorprender a sus familiares con un regalo práctico, pueden optar por las gafas Transitions, con lentes Drivewear, diseñadas para proteger los ojos de los conductores, independientemente de si necesitan o no graduación. **Desde 525€**

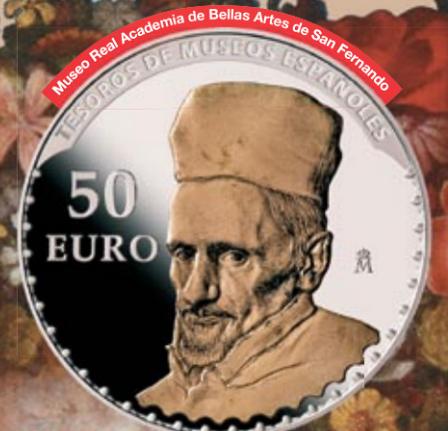


**El COLOR llega a la Real Casa de la Moneda con la III Serie Tesoros de Museos Españoles, con obras del Museo Nacional del Prado y del Museo Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.**

En esta serie, y como **NOVEDAD**, encontramos el **COLOR** en el anverso de su Cincuentín con "La Primavera" de Arcimboldo y en el reverso con el "Retrato del Cardenal Borja" de Velázquez.



"La Primavera"



"Retrato del Cardenal Borja"



"El entierro de la sardina"



"Fernando VII"

**8 ESCUDOS**  
MÉTRICA: 8 Escudos  
METAL: Oro de 999 %  
DIÁMETRO: 38 mm  
PESO: 27 g  
TIRADA MÁXIMA: 2.000 unds.  
VALOR FACIAL: 400 euros  
PVP: 1.340 € \*

Además de esta innovadora moneda, la colección se completa con una moneda de oro de 8 escudos dedicada a Goya y otras 3 monedas de 8 reales en plata con reproducciones de Federico Madrazo, Rubens y Tintoretto.



"Susana y los viejos"



"Isabel II"



"Rapto de Helena"

**8 REALES**  
MÉTRICA: 8 Reales  
METAL: Plata de 925 %  
DIÁMETRO: 40 mm  
PESO: 27 g  
TIRADA MÁXIMA: 7.500 unds.  
VALOR FACIAL: 10 euros  
PVP: 54,45 € \*



"San Agustín entre Cristo y la Virgen"



"El Gran Capitán"



"Moisés salvado de las aguas"

**COLECCIÓN COMPLETA:**  
PVP: 1.805,85 € \*



ESTUCHE INDIVIDUAL:

**CINCUENTÍN**  
MÉTRICA: Cincuentín  
METAL: Plata de 925 %  
DIÁMETRO: 73 mm  
PESO: 168,75 g  
TIRADA MÁXIMA: 4.000 unds.  
VALOR FACIAL: 50 euros  
PVP: 302,5 € \*



COLECCIÓN PLATA:  
PVP: 465,85 € \*



\* En estos precios está incluido el IVA y son válidos en el momento de la publicación del anuncio, que podrán ser modificados en función de las cotizaciones de los metales o de los impuestos aplicables.

**La Tienda del Museo**  
Doctor Esquerdo, 36  
28009 - Madrid  
Tel.: 91 566 65 42 - 91 566 67 92  
Fax: 91 566 66 96

**Tienda del Aeropuerto**  
Adolfo Suárez  
Madrid-Barajas  
Terminal 1 - Zona No Schengen  
Tel.: 91 305 55 29

**Julián Llorente**  
Espoz y Mina, 15  
28012 - Madrid  
Tel.: 91 531 08 41  
Fax: 91 531 10 92

**Edifil**  
Bordadores, 8  
28013 - Madrid  
Tel.: 91 366 42 71  
Fax: 91 366 48 21

**Lamas Bolaño**  
Gran Vía, 610  
08007 - Barcelona  
Tel.: 93 270 10 44  
Fax: 93 302 18 47

**Edifil**  
Diputació, 305  
08009 - Barcelona  
Tel.: 93 487 02 00  
Fax: 93 487 03 92

**División de Venta a distancia de El Corte Inglés**  
Tel.: 902 103 010

**Estancos**  
Comercios Numismáticos y Filatélicos  
[www.fgmt.es/tienda](http://www.fgmt.es/tienda)



**Real Casa de la Moneda**  
Fábrica Nacional de Moneda y Timbre

# ‘Un paseo por las nubes’

Vicente Monsoriu

Este coche es del futuro, su moderna silueta destaca entre los demás vehículos y su diseño atrae las miradas. Claro es un Citroën, y Citroën inventa, ha inventado un coche cómodo, bonito, fresco y seguro. El coche es un pequeño compacto, práctico, pensado para todo el mundo, con infinidad de opciones para poder personalizarlo.

Pero yo os voy a contar el

Como en la película dirigida por Alfonso Araú, que cuenta la historia de un soldado de regreso a su casa después de la última contienda mundial. Ante sus ojos ha cambiado todo: la gente, los coches, la ciudad, etc. De este modo me siento cuando me monto en el Citroën C4 Cactus.

paseo, el paseo que arranca en Madrid desde Citroën-Las Tablas con destino a Ávila

la para probar el C4 Cactus con motor de gasolina Pure-Tech 110 CV S&S. Le confieso a Pedro Martín que hacía diez años que no conducía un coche con motor gasolina, los percibo muy ‘trago-

nes’ comparándolos con los motores diésel.

El ágil C4 Cactus se mueve con mucha soltura por el tráfico intenso de Madrid, donde en seguida entra en acción el ‘Stop&Start’ que va fino, fino, no hay una brusquedad entre la parada y el arranque. ¿El habitáculo del vehículo estará insonorizado? Pedro me saca de dudas, el coche es igual a cualquier otro modelo Citroën C4 Cactus. Y el motor de gasolina es menos ruidoso que el motor diésel. El coche parece ligero pero robusto a la vez,

la respuesta del acelerador es inmediata, se incorpora a la M-40 en un ‘plis-plas’, dos pantallas digitales nos dan casi toda la información, pero echo de menos el cuenta-vueltas.

El objetivo del viaje es realizar una conducción eficiente, para ello en el ‘display’ frontal aparece la marcha adecuada para lograr ese consumo frugal. Menos mal que en el volante se encuentran los mandos del equipo de sonido y del limitador de velocidad. Nos desviamos por la carretera de los pantanos (M-501), rotondas, curvas, subidas y bajadas. El cambio de cinco marchas es rápido y suave, el asiento es amplio; yo soy grande, y con tanta curva ni me muevo del sitio. El coche sube y sube, en quinta sin desgañitarse, aguanta bien.

Llegamos a Ávila y com-



▲ Citroën inventa, ha inventado un coche cómodo, bonito, fresco y seguro. Su diseño atrae las miradas allá por donde va.

teral superior. Hace calor, el sol que entra por el inmenso techo de cristal molesta un poco. Lo toqueteo todo: abro, cierro, miro, etc. Los plásticos son agradables al tacto, la pantalla táctil se maneja con facilidad. Pedro acelera, a buen ritmo, siempre por debajo de los límites legales llegamos a Citroën-Las Tablas.

El consumo no se resiente sigue marcando cinco litros y eso que le ha dado caña todo el camino de vuelta. Después de dejar el coche, el buen sabor de boca me durará unos días. Un motor gasolina consumiendo como un diésel, un motor pequeño que tira como los grandes, un coche seguro, tecnológico, de diseño, de categoría, y otra cosa importante es de aquí, ‘made in Spain’, de Villaverde sin ir más lejos. Como en la película, con final feliz.

probamos el consumo: 5 litros a los 100, y es que había un pequeño concurso entre los periodistas para ver cuál de los tres C4 Cactus realizaba un menor consumo, y el resultado ha estado entre 4,7 y 5 litros. Ahora nos es-

pera una succulenta comida en un conocido restaurante de la ciudad.

Después del ágape enfilamos camino a Madrid por la autovía de La Coruña, ahora voy de copiloto, echo de menos algún agarrador en el la-

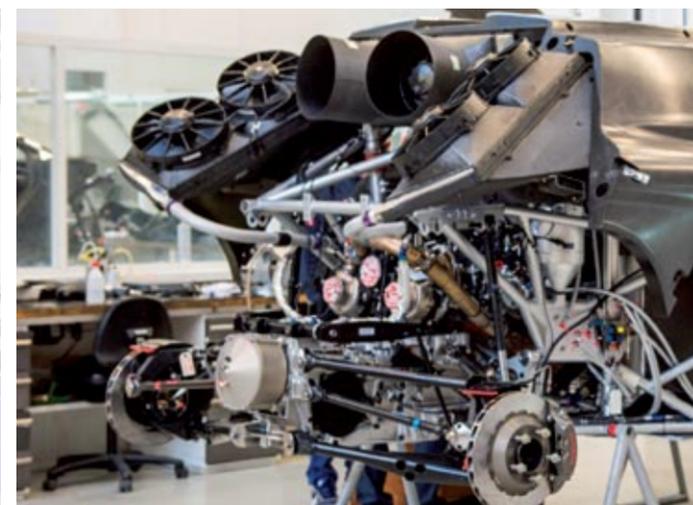


◀ Camino de Ávila el Citroën C4 Cactus sorprende por su empuje y por lo poco que consume.



◀◀ Tras el recorrido entre Madrid y Ávila, la cifra de consumo lograda es de 5 litros cada 100 kilómetros. Un motor de gasolina consumiendo como un diésel.





◀▶ Carlos Sainz nos explica los pormenores del nuevo propulsor. Se ha ganado potencia, tiempo de respuesta y par motor. Mantiene el motor diésel ya que el reglamento impide que los vehículos de dos ruedas motrices utilicen gasolina con versiones turboalimentadas.



# Cuando se da la vuelta al guante

Motor 16 visitó las instalaciones de Peugeot Sport, en las que se montaban las cuatro unidades del 2008 DKR que participarán en el próximo Dakar. Con Carlos Sainz como 'cicerone', el piloto español nos explicó los profundos cambios de la nueva montura que puede darle su segunda victoria en el rally más duro del mundo, y en cuyo desarrollo ha sido principal protagonista



Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Cuando Peugeot desembarcó por primera vez en el Dakar (1987) consiguió la victoria en la primera participación y dejó en años posteriores un gran legado por su impresionante exhibición logística y técnica. Pero el reencuentro con la realidad no pudo ser más duro en su retorno en 2015 a la legendaria prueba.

La dura experiencia de la pasada edición obligó al fabricante francés a replantear totalmente la filosofía y características del 2008 DKR, en el que se han realizado profundos cambios en numerosas áreas. Carlos Sainz llevó a cabo el pe-

so específico de su desarrollo durante este año. «Mientras Peterhansel y Despres corrían en China me dediqué a ponerlo a punto en San Gregorio, en Zaragoza. Luego hicimos unos días de test en Marruecos, para participar en el Rally de Marruecos». El propio piloto español nos presentaba en las instalaciones de Peugeot Sport las principales novedades de una montura que busca acabar con el reinado de los Mini.

En 2014, los técnicos de Peugeot apostaron por una novedosa concepción técnica para el Dakar, creando una suerte de híbrido entre

los buggies y los 4x4, las dos categorías de vehículos que compiten por la victoria en el Dakar. Pero sus carencias fueron notables desde el primer momento. Además, la enorme premura y poca preparación previa del proyecto en 2015 añadió más problemas, ya que el 2008 DKR llegaba con muy poco tiempo de rodaje a la pasada edición. 150 kilómetros era la distancia máxima recorrida por la primera versión antes de afrontar el Dakar. Solo la segunda etapa casi triplicaba dicho kilometraje.

La modificación del recorrido del Dakar también ha condicionado el desarrollo del

nuevo 2008 DKR. «Sabido que este año hay menos arena al desaparecer Perú, y a diferencia de otros buggies, he tratado de hacer un coche que se defienda lo mejor posible en las pistas, en los caminos y, a la vez, tratar de no perder el recorrido de suspensión, que es la gran ventaja del coche en el terreno roto. Esto no es tan fácil, porque siempre tienes que hacer compromisos. Lo que ganas por un lado lo pierdes por otro».

Carlos Sainz nos resumía el objetivo principal para transformar al 2008 DKR frente a la versión del pasado año: «aligerar mucho el coche, porque entre las ventajas que da el reglamento a los coches de dos ruedas motrices una es un peso mínimo inferior a los de tracción total. Es imposible llegar al límite, pero respecto al año pasado ha sido rebajado



◀ Carlos Sainz ha llevado personalmente el peso del desarrollo del 2008 DKR durante este año. Ha pasado muchas horas en San Gregorio, Zaragoza, Marruecos y la sede de Peugeot Sport.



ALIGERADO UNO DE LOS OBJETIVOS PRIORITARIOS A LA HORA DE DISEÑAR EL NUEVO 2008 DKR HA SIDO EL DE REDUCIR SU PESO

**INTERCAMBIO DE OPINIONES CON LUCAS CRUZ, SU COPILOTO**



cerca de 300 kilos en el 2008, lo que es una barbaridad».

Ya en 2014 Peugeot ofreció una solución inédita en los raids que se ha mantenido este año para reducir peso: el anclaje de la suspensión a la carcasa del cambio. «Es la misma concepción que en un monoplaza», apunta Sainz. Se ha mantenido para este año, pero con el castigo que reciben las suspensiones en los raids, ¿funcionó dicha idea o no el pasado año? Sainz asiente positivamente. «Cuando lo vi por primera vez, pensé lo mismo, me preguntaba si aguantaría. De hecho, el pasado año era demasiado robusto y, cuando tuve el accidente, rompí una parte del chasis antes que el ensamblaje de la caja de cambios con la suspensión en vez de romper el triángulo».

El pasado año también se comprobó que las dimensiones del 2008 DKR, entre otros factores, perjudicaban notablemente su comportamiento



dinámico. «El coche ahora es veinte centímetros más ancho, y también más largo. Además, hemos cambiado el posicionamiento de las ruedas de repuesto. Antes iba una delante y otra detrás. Sin embargo, ahora van situadas a cada lado, lo que permite centrar mejor las masas y que el coche se comporte mejor tanto en el terreno roto como en curva».

Al margen de la disminución de peso, los técnicos de Peugeot Sport han buscado su mejor redistribución. «El coche lleva dos amortiguadores

◀ En el nuevo 2008 DKR las ruedas de repuesto van situadas a los lados. El coche ahora es 20 centímetros más ancho y también más largo.

por rueda, que también están posicionados de forma diferente respecto al pasado año, antes iban arriba, muy altos», nos explica Sainz. En la mejora de ese reparto también se ha modificado el depósito de combustible «al ser más corto el coche del año pasado, este subía por encima del motor, con lo cual el centro de gravedad era más alto».

En Peugeot Sport también se ha dedicado especial atención al propulsor, que el año pasado también puso en evidencia sensibles carencias.

«Ahora hemos ganado potencia, tiempo de respuesta y par motor». El coche mantiene el motor diésel, ya que el reglamento impide que los vehículos de dos ruedas motrices ahora es 20 centímetros más ancho y también más largo.

«Como diferencia al año pasado, incorporamos ahora un sistema que, cuando aceleras, uno de los dos turbo está cerrado, con lo que consigues más bajos porque todo el flujo va dirigido a mover una turbina. Pero luego, a determinadas vueltas, se abre la válvula y ya funcionan los dos turbos a pleno rendimiento». Además, al ser ahora el coche más largo se ha podido retirar el elevado depósito de gasolina, con lo que se ha ganado una mejor y más rápida accesibilidad al propulsor.

«Mecánicamente, el 2008 DKR no es muy complicado», explica Sainz, mientras nos señala un elemento cilíndrico, de mediano tamaño, el embrague. Situado en la parte trasera, es una suerte de pieza de quita y pon, «como veis, no se tarda nada en cambiarlo. Probable-



siguenos



**Nuevo**



**Kreny Bombón**  
requisito bocado de chocolate y crema

Tu tienda de dulces y mantecados **on-line**  
**www.elpatriarca.com**  
de Estepa



**NEUMÁTICO NUEVO MICHELIN DISEÑADO POR SAINZ**



**RALLY DE MARRUECOS**  
**Duro entrenamiento**

**¿Cuáles han sido las primeras impresiones en la única competición en la que ha participado la nueva versión del 2008?**  
«En Marruecos el coche fue bastante bien, aunque es cierto que es un terreno más favorable a un dos ruedas motrices, pero estoy mucho más confiado en que vamos a poder plantar cara a los Mini y a los Toyota».



◀ El neumático es completamente diferente al del año pasado. Está diseñado y construido de forma específica por Michelin en EEUU para este coche y para el Dakar.

distribución... Y una transmisión, porque si esta se rompe en un dos ruedas motrices te quedas parado». También nos muestra los vanos especialmente diseñados para incluir las piezas de repuesto, también pensados para que el reparto de pesos sea lo más equilibrado posible.

Curiosamente, Carlos Sainz se siente particularmente satisfecho con un cambio que considera crucial para el rendimiento del 2008 DKR: «el neumático es completamente diferente al del año pasado», nos explica el piloto español, «y estoy orgulloso de ello, porque tanto el cambio de diseño como las medidas ha sido una pelea personal. Me costó mucho tiempo de teléfono y de correo electrónico de aquí para allá». Y es que el nuevo neumático ha sido fabricado expresamente por Michelin en Estados Unidos.

El diseño de taco es totalmente diferente, más bajo, con otro dibujo, y también la anchura del neumático es menor. «Ha sido una de las grandes mejoras, porque el que utilizamos el año pasado, la verdad, era incondu-

cible. Ahora hemos ganado manejabilidad, en frenada, en tracción, en apoyo lateral... Solo en este apartado hemos rebajado casi medio segundo por kilómetro. En el conjunto del neumático-llanta hemos debido ahorrar del orden de nueve a diez kilos, lo que hay que multiplicar por seis pensando en los de repuesto. Hablamos de una masa suspendida que estás aligerando, lo que afecta también al movimiento del amortiguador y del coche».

También por motivos de funcionalidad, en el 2008 DKR hasta se ha cambiado la decoración respecto a la pasada edición, «El color plata va arriba para que refleje el sol y que la temperatura del habitáculo sea lo más baja posible, porque no llevamos aire acondicionado».

Si así piensa un piloto de reconocida exigencia técnica como es Carlos Sainz, y con el equipo más potente nunca presentado en la historia del Dakar (Stephan Peterhansel, Sebastian Loeb y Cyril Despres junto al español), puede que en 2016 Peugeot vuelva a recoger en el Dakar el testigo de aquellos famosos años 80.

mente, llevemos en la etapa maratón un embrague de recambio dentro del coche por si tenemos que sustituirlo». Sainz nos muestra algunas

de las piezas claves que se transportan dentro del 2008 DKR para casos de emergencia, «unas piezas de suspensión, alternador, correa

**BP Ultimate informa**

«Gracias al acuerdo entre BP y EROSKI, por cada 30€ de compra en los supermercados, podrás conseguir 1€ de carburante BP gratis. Solo tienes que pedir tu cupón ahorro de BP en la caja.»

**Carburantes BP**  
con tecnología  
**ACTIVE**



**TORRE de BARREDA**

*Corre de Barreda Amigos 2011*

**Medalla de Oro**  
Tcmpranillos al Mundo Multivarictales 2014

**Medalla de Oro**  
Mundus Vini Alemania 2015

► **Guía del comprador, Puedes consultar la guía de precios nuevos más completa, con las características de cada modelo en [preciosdecoches.motor16.com](http://preciosdecoches.motor16.com)**

## Matriculaciones en España

### SE SUPERA EL TOTAL DE LOS CUATRO ÚLTIMOS AÑOS

A falta de un mes para que finalice 2015, se han vendido más coches que en los 12 meses de los cuatro últimos años y vamos camino de rebasar el millón de unidades, tras seis ejercicios sin conseguirlo. Una barrera que fabricantes (Anfac), concesionarios (Faconauto) y vendedores (Garvam) piensan volver a saltar en 2016, aprovechando la prórroga del PIVE 8.

Con los 81.650 coches comercializados en el que ha sido el mejor noviembre desde 2009, con una subida del 25,4% sobre 2014, son 945.623 los automóviles vendidos en lo que va de año, cifra que supone un +20,9% sobre el pasado ejercicio. De esa tasa positiva en el mes y el acumulado se benefician todos los canales, especialmente particulares y empresas. Influenciadas por el PIVE, las compras de particulares se anotaban en noviembre 52.836 coches (+27,5%), elevando el cómputo interanual a 518.086 unidades (+19,2%). Por su parte las empresas han cerrado noviembre con 23.904 matriculaciones (+20,8%), que suman 258.258 (+31,5%) en los once primeros meses del año.

Entre los fabricantes, los cambios del 'top ten' acumulado se centran en la salida de Audi de la décima plaza, que ocupa Kia, y la llegada de Opel a la segunda posición de la que desplaza a Seat. Entre los modelos, Opel Astra desbancó a Opel Corsa, mientras Qashqai supera al Clío.

#### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS\*

Noviembre	Enero-Noviembre
<b>6.569</b>	<b>81.228</b>
<b>6.338</b>	<b>71.615</b>
<b>5.897</b>	<b>71.208</b>
<b>5.841</b>	<b>70.572</b>
<b>4.828</b>	<b>68.715</b>
<b>4.766</b>	<b>58.358</b>
<b>4.687</b>	<b>54.528</b>
<b>4.344</b>	<b>50.289</b>
<b>4.259</b>	<b>45.103</b>
<b>4.146</b>	<b>42.123</b>

#### LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS\*

Noviembre	Enero-Noviembre
<b>2.517</b>	<b>32.251</b>
<b>2.384</b>	<b>29.985</b>
<b>2.194</b>	<b>28.934</b>
<b>2.108</b>	<b>27.373</b>
<b>2.073</b>	<b>26.728</b>
<b>2.061</b>	<b>23.293</b>
<b>1.862</b>	<b>22.925</b>
<b>1.841</b>	<b>21.534</b>
<b>1.838</b>	<b>20.983</b>
<b>1.755</b>	<b>19.400</b>

### VENTAS POR SEGMENTOS (ENERO-NOV)

Modelo	Unidades	Modelo	Unidades
<b>2.517</b>	<b>32.251</b>	<b>2.517</b>	<b>32.251</b>
<b>2.384</b>	<b>29.985</b>	<b>2.384</b>	<b>29.985</b>
<b>2.194</b>	<b>28.934</b>	<b>2.194</b>	<b>28.934</b>
<b>2.108</b>	<b>27.373</b>	<b>2.108</b>	<b>27.373</b>
<b>2.073</b>	<b>26.728</b>	<b>2.073</b>	<b>26.728</b>
<b>2.061</b>	<b>23.293</b>	<b>2.061</b>	<b>23.293</b>
<b>1.862</b>	<b>22.925</b>	<b>1.862</b>	<b>22.925</b>
<b>1.841</b>	<b>21.534</b>	<b>1.841</b>	<b>21.534</b>
<b>1.838</b>	<b>20.983</b>	<b>1.838</b>	<b>20.983</b>
<b>1.755</b>	<b>19.400</b>	<b>1.755</b>	<b>19.400</b>

FUENTE: ANFAC

#### CIUDADANO

FIAT 500	10.699
FIAT PANDA	9.114
FORD KA	6.254
TOYOTA AYGO	3.554
KIA PICANTO	3.468

#### BERLINAS DE REPRESENTACIÓN

AUDI A7	429
MERCEDES S	282
MERCEDES CLS	247
AUDI A8	200
BMW SERIE 7	189

#### HÍBRIDOS

TOYOTA AURIS	6.815
TOYOTA YARIS	4.022
LEXUS NX 300	1.865
LEXUS CT 200	1.252
TOYOTA PRIUS	883

#### UTILITARIO

SEAT IBIZA	28.934
VW POLO	23.293
DACIA SANDERO	22.925
RENAULT CLIO	20.983
OPEL CORSA	19.300

#### TT PEQUEÑO

PEUGEOT 2008	13.414
OPEL MOKKA	11.693
MINI COOPER	5.849
TOYOTA RAV 4	4.879
JEEP RENEGADE	2.983

#### MONOVOLUMEN PEQUEÑO

OPEL MERIVA	3.857
NISSAN NOTE	3.386
HYUNDAI IX20	2.712
CITROËN C3 PICASSO	1.814
KIA VENGA	1.037

#### FAMILIAR COMPACTO

SEAT LEÓN	29.985
VW GOLF	23.300
RENAULT MÉGANE	20.770
OPEL ASTRA	19.400
PEUGEOT 308	18.251

#### TT MEDIO

NISSAN QASHQAI	21.537
KIA SPORTAGE	13.307
VW TIGUAN	12.641
DACIA DUSTER	10.151
HYUNDAI IX35	8.366

#### MONOVOLUMEN MEDIO

CITROËN C4 PICASSO	12.183
PEUGEOT 3008	8.072
FORD C-MAX	7.441
OPEL ZAFIRA	6.885
KIA CARENS	6.623

#### BERLINAS MEDIAS

VW PASSAT	9.725
OPEL INSIGNIA	7.482
AUDI A4	7.463
MERCEDES CLASE C	7.178
BMW SERIE 3	6.542

#### TT GRANDE

VOLVO XC60	3.665
LAND ROVER DISCOVERY	1.665
BMW X5	1.465
RANGE ROVER	1.379
TOYOTA LAND CRUISER	1.089

#### MONOVOLUMEN GRANDE

SEAT ALHAMBRA	2.122
FORD S-MAX	1.753
MERCEDES V	1.526
VW SHARAN	1.057
RENAULT ESPACE	903

#### GRANDES BERLINAS

AUDI A6	2.380
BMW SERIE 5	2.070

#### ELÉCTRICOS

SMART	388
-------	-----



## Tibermotor Sur Nuevo concesionario Volvo en la Milla del Motor de Alcorcón

Cuenta con más de 2.500 metros cuadrados y se suma a los otros tres concesionarios de Volvo, que Tibermotor Sur tiene en la provincia de Madrid. Ubicado en la calle Ecuador de Alcorcón, es un centro de venta y postventa, al igual que las instalaciones de Getafe (km 14,4 de la A42), dos servicios que en Madrid se reparten los centros de Méndez Álvaro (venta) y Calle Valencia (Postventa). Cuatro ubicaciones, que dan soporte a 10.000 clientes y generan unas ventas de más de 600 vehículos nuevos y de ocasión al año y 5.000 reparaciones.



Acorde con la nueva estrategia de la marca sueca «Designed around you» (diseñado alrededor tuyo), los valores escandinavos están muy presentes en todos los espacios de Alcorcón, que sitúan al cliente en el centro de las actividades: exposición de la gama Volvo, Volvo Select y vehículos de ocasión.

Además, el nuevo concesionario de Tibermotor Sur, que cuenta con taller de carrocería propio, ofrece el «Volvo Personal Service» (VPS), un programa que optimiza los tiempos y la calidad de los trabajos de reparación. También da al cliente la posibilidad de verlo que se hace con su vehículo y le

proporciona un técnico especializado para realizar todo el proceso. Servicio integral de postventa, que se complementa con el Programa One Hour que, gracias a la Metodología Lean, reduce el tiempo de las reparaciones, realizando más del 80 por ciento de las intervenciones en menos de una hora.

## Talleres de marca Ford Quick Lane Llega a España



Presente en más de 25 países, llega al mercado español Ford Quick Lane, la red de talleres de la marca del óvalo que potencia la cercanía, tanto con el conductor de un Ford como con el que utiliza un vehículo de otras marcas. El objetivo es contar con 60 centros al terminar el año, diseminados por un entorno rural, pues se trata de llegar a lugares donde no llegan los concesionarios. Serán establecimientos especializados en mantenimiento y mecánica rápida, con múltiples ventajas para el taller asociado y el propietario del vehículo, por la calidad que aportan las últimas tecnologías de diagnóstico y reparación y mecánicos formados en la última tecnología del mercado. Talleres y personal contarán con los cursos de capacitación de la marca y los servicios con que el fabricante dota a su red oficial. También comercializarán la gama Motorcraft, productos que cuentan con el aval de Ford y han sido diseñados, desarrollados y producidos con la última tecnología.



▲ VW indaga su utilización para gestionar pedidos y Volvo las utilizará para acercar al comprador el vehículo.

## Programa mejorado Gafas 3D para comprar coches

Los trabajadores de logística la fábrica de VW en Wolfsburg prueban los beneficios de las gafas 3D en la gestión de pedidos. Se busca mejorar los procesos de seguridad, con esta tecnología que proyecta al momento la información que el trabajador necesita. Además se puede utilizar como lector de códigos de barras para detectar errores.

La tecnología 3D también está en el punto de mira de Volvo, que desarrolla junto con Microsoft «HoloLens», un ordenador holográfico que cambiará la forma de comprar un coche. Las gafas de realidad virtual para visualizar hologramas 3D permitirán a los compradores explorar hasta el fondo y con detalle los vehículos, sin tenerlos delante.

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

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

G	GIULIETTA 14 TB Multiair 170cv TCT Distinctive	29.450	D	Al Sportback 14 TDI 90CV ultra Adrenalin	22.13
G	GIULIETTA 14 TB M-Air 170CV TCT Sprint	31.150	D	Al Sportback 14 TDI 90 ultra Str Attraction	23.197
G	GIULIETTA 14 TB Multiair 170cv TCT Collezione	31.700	D	Al Sportback 14 TDI 90CV ultra Adrenalin2	24.038
G	GIULIETTA 17 TB 240cv TCT Quadrifoglio Verde	36.650	D	Al Sportback 14 TDI 90CV S tro Adrenalin2	24.09
G	GIULIETTA 17 TB 240cv TCT QVerde Launch Edition	38.850	D	Al Sportback 16 TDI 116CV Attraction	26.026
I	GIULIETTA 14 TB 120cv GLP Distinctive	27.150	D	Al Sportback 16 TDI 116CV S tro Attraction	21.330
G	4C 17 TBi 240CV TCT	66.200	D	Al Sportback 16 TDI 116CV S tronic Design	23.160
G	4C Spider 17 TBi 240CV TCT	79.550	D	Al Sportback 16 TDI 116CV Design	23.660

**Audi**  
 Importador: Volkswagen Audi España, S.A. / De la Salsa, Edificio Gemini, Polígono Melilla, 08020, El Prat de Llobregat (Barcelona). \* Teléfono: 93 028 907. \*\* Garantía: 3 años sin límite de km. \* Red de postventa: 93 puntos. \*\* Web: [www.audi.es](http://www.audi.es)

D	Al14 TDI 90CV ultra Attraction	19.280
D	Al14 TDI 90CV ultra S tronic Attraction	21.10
D	Al14 TDI 90CV ultra Design	21.610
D	Al14 TDI 90CV ultra S tronic Design	23.440
D	Al14 TDI 90CV ultra Attraction	20.504
D	Al14 TDI 90CV ultra Adrenalin	21.345
D	Al14 TDI 90CV ultra S tronic Attraction	22.429
D	Al14 TDI 90CV ultra S tronic Adrenalin	23.270
D	Al14 TDI 90CV ultra Adrenalin2	23.345
D	Al14 TDI 90CV ultra S tronic Adrenalin2	25.261
D	Al16 TDI 116CV Attraction	20.600
D	Al16 TDI 116CV S tronic Attraction	22.430
D	Al16 TDI 116CV Design	22.930
D	Al16 TDI 116CV S tronic Design	24.760
D	Al16 TDI 116CV Adrenalin	22.734
D	Al16 TDI 116CV S tronic Adrenalin	24.659
D	Al16 TDI 116CV Adrenalin2	24.727
D	Al16 TDI 116CV S tronic Adrenalin2	26.644
G	Al10 TFSI 95CV Attraction	17.920
G	Al10 TFSI 95CV S tronic Attraction	19.420
G	Al10 TFSI 95CV Design	19.920
G	Al10 TFSI 95CV S tronic Design	21.750
G	Al10 TFSI 95CV Attraction	18.725
G	Al10 TFSI 95CV Adrenalin	19.567
G	Al10 TFSI 95CV S tronic Attraction	20.650
G	Al10 TFSI 95CV S tronic Adrenalin	21.692
G	Al10 TFSI 95CV Adrenalin2	21.575
G	Al10 TFSI 95CV S tronic Adrenalin2	23.491
G	Al14 TFSI 125CV Attraction	20.050
G	Al14 TFSI 125CV S tronic Attraction	21.880
G	Al14 TFSI 125CV Design	22.380
G	Al14 TFSI 125CV S tronic Design	24.210
G	Al14 TFSI 125CV Adrenalin	22.155
G	Al14 TFSI 125CV S tronic Adrenalin	24.080
G	Al14 TFSI 125CV Adrenalin2	24.151
G	Al14 TFSI 125CV S tronic Adrenalin2	26.068
G	Al14 TFSI CoD 150CV Attraction	21.510
G	Al14 TFSI CoD 150CV S tronic Attraction	23.340
G	Al14 TFSI CoD 150CV Design	23.840
G	Al14 TFSI CoD 150CV S tronic Design	25.670
G	Al14 TFSI CoD 150CV Adrenalin	23.691
G	Al14 TFSI CoD 150CV S tronic Adrenalin	25.616
G	Al14 TFSI CoD 150CV Adrenalin2	25.680
G	Al14 TFSI CoD 150CV S tronic Adrenalin2	27.597
G	Al18 TFSI 192CV S tronic Adrenalin2	29.150
G	Al18 TFSI 192CV S tronic Adrenalin2	31.378
D	Al Sportback 14 TDI 90CV ultra Attraction	20.010
D	Al Sportback 14 TDI 90 ultra Str Attraction	21.840
D	Al Sportback 14 TDI 90CV ultra Design	22.340
D	Al Sportback 14 TDI 90CV ultra S tr Design	24.170
D	Al Sportback 14 TDI 90CV ultra Attraction	21.271

**Abarth**  
 Importador: Fiat Auto España, Carretera de Barcelona, km.27300, Alcalá de Henares, 28004 Madrid. Teléfono: 918 853 700. Garantía: 3 años sin límite de km. Red de postventa: 76 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.abarth.es](http://www.abarth.es)

G	500 14 16v T-Jet 135cv E6	20.700
G	500 14 16v T-Jet 135cv E6 Secuencial	22.450
G	500 595 Turismo 14 16v T-Jet 160cv E6	24.800
G	500 595C Competizione 14 16v T-Jet 160cv E6	26.550
G	500 595 Turismo 14 16v T-Jet 160cv E6 Sec	26.550
G	500 595C Competizione 14 T-Jet 160 E6 Sec	28.300
G	500 595C Competizione 14 16v T-Jet 180cv E6	27.650
G	500 595C Competizione 14 T-Jet 180 E6 Sec	29.400
G	500 14 16v T-Jet 135cv E6	18.950
G	500 14 16v T-Jet 135cv E6 Secuencial	20.700
G	500 595 Turismo 14 16v T-Jet 160cv E6	23.050
G	500 595 Competizione 14 16v T-Jet 160cv E6 Sec	24.800
G	500 595 Competizione 14 T-Jet 160cv E6 Sec	26.550
G	500 595 Competizione 14 16v T-Jet 180cv E6	25.900
G	500 595 Competizione 14 T-Jet 180cv E6 Sec	27.650
G	500 14 T-Jet 695 BIPOSTO 190HP	40.900

**Alfa Romeo**  
 Importador: Fiat Auto España, Carretera de Barcelona, km.27300, Alcalá de Henares, 28004 Madrid. Teléfono: 918 853 700. Garantía: 3 años sin límite de km. Red de postventa: 76 puntos de asistencia en toda España. Web: [www.alfaromeo.es](http://www.alfaromeo.es)

D	MITO 1.3 JTDm 85CV S&S Mito	17.000
D	MITO 1.3 JTDm 85CV S&S Distinctive	19.100
D	MITO 1.3 JTDm 85CV TECH A+B5M Junior	19.300
D	MITO 1.3 JTDm 85CV Racer	21.000
D	MITO 1.6 JTDm 120CV S&S Distinctive	20.900
D	MITO 1.6 JTDm 120CV S&S Racer	22.800
G	MITO 1.4 70CV Mito	15.150
G	MITO 1.4 78CV S&S Distinctive	18.000
G	MITO 1.4 78CV 8v Junior S&S	18.200
G	MITO 1.4 78CV 8v Racer S&S	19.900
G	MITO 0.9 105CV TwinAir S&S Distinctive	19.000
G	MITO 0.9 105CV TwinAir S&S Junior	19.200
G	MITO 1.4 140CV TB TCT Distinctive	22.550
G	MITO 1.4 140CV TB TCT Junior	22.750
G	MITO 1.4 140CV TB TCT Racer	24.450
G	MITO 1.4 TB 170CV S&S Multi-Air TCT QV	25.500
G	GIULIETTA 1.6 JTDm 105cv Progression	22.550
D	GIULIETTA 1.6 JTDm 105cv Distinctive	24.250
D	GIULIETTA 1.6 JTDm 105cv Sprint	24.950
D	GIULIETTA 1.6 JTDm 120cv Progression	23.340
D	GIULIETTA 1.6 JTDm 120cv Super	23.840
D	GIULIETTA 1.6 JTDm 120cv Distinctive	25.000
D	GIULIETTA 1.6 JTDm 120cv Sprint	26.700
D	GIULIETTA 1.6 JTDm 105cv Collezione	27.250
D	GIULIETTA 2.0 JTDm 150cv Distinctive	26.450
D	GIULIETTA 2.0 JTDm 150cv Sprint	27.150
D	GIULIETTA 2.0 JTDm 150cv Distinctive	27.200
D	GIULIETTA 2.0 JTDm 150cv Sprint	28.900
D	GIULIETTA 2.0 JTDm 150cv Collezione	29.450
D	GIULIETTA 2.0 JTDm 175cv TCT Distinctive	31.700
D	GIULIETTA 2.0 JTDm 175cv TCT Sprint	33.400
D	GIULIETTA 2.0 JTDm 175cv TCT Collezione	33.950
G	GIULIETTA 1.4 TB 105cv Progression	21.550
G	GIULIETTA 1.4 TB 105cv Super	22.070
G	GIULIETTA 1.4 TB 120cv Distinctive	24.850
G	GIULIETTA 1.4 TB M-Air 150cv Sprint	28.270
G	GIULIETTA 1.4 TB Multiair 170cv Distinctive	27.650

D	Al Sportback 16 TDI 116CV S tronic Adrenalin	25.492
D	Al Sportback 16 TDI 116CV S tro Adrenalin2	27.408
G	Al Sportback 10 TFSI 95CV Attraction	18.320
G	Al Sportback 10 TFSI 95CV S tronic Attraction	20.150
G	Al Sportback 10 TFSI 95CV Adrenalin	20.336
G	Al Sportback 10 TFSI 95CV S tronic Design	20.650
G	Al Sportback 10 TFSI 95CV S tronic Design	22.480
G	Al Sportback 10 TFSI 95CV Attraction	19.493
G	Al Sportback 10 TFSI 95CV S tron	21.418
G	Al Sportback 10 TFSI 95CV S tron	22.261
G	Al Sportback 10 TFSI 95CV Adrenalin2	22.339
G	Al Sportback 10 TFSI 95CV S tro Adrenalin2	24.256
G	Al Sportback 14 TFSI 125CV Attraction	20.780
G	Al Sportback 14 TFSI 125CV S tr Attraction	22.610
G	Al Sportback 14 TFSI 125CV S tronic Design	23.110
G	Al Sportback 14 TFSI 125CV S tronic Design	24.940
G	Al Sportback 14 TFSI 125CV Attraction	22.922
G	Al Sportback 14 TFSI 125CV S tron	24.849
G	Al Sportback 14 TFSI 125CV Adrenalin2	24.916
G	Al Sportback 14 TFSI 125CV S tr Adrenalin2	26.832
G	Al Sportback 14 TFSI CoD 150CV Attraction	22.240
G	Al Sportback 14 TFSI CoD 150CV S tron	24.070
G	Al Sportback 14 TFSI CoD 150CV S tr Design	24.570
G	Al Sportback 14 TFSI CoD 150CV S tron	26.400
G	Al Sportback 14 TFSI CoD 150CV S tron	24.459
G	Al Sportback 14 TFSI CoD 150CV S tron	26.384
G	Al Sportback 14 TFSI CoD 150CV S tron	26.445
G	Al Sportback 14 TFSI CoD 150CV S tron	28.361
G	Al Sportback 18 TFSI 192CV S tronic Adrenalin2	29.880
G	Al Sportback 18 TFSI 192 S tron	32.143
G	S1 2.0 TFSI 231CV quattro	35.125
G	S1 Sportback 2.0 TFSI 231CV quattro	35.855
D	Al3 16 TDI (clean diesel) 110CV Attraction	24.040
D	Al3 16 TDI (clean diesel) 110CV S tronic	24.990
D	Al3 16 TDI (clean diesel) 110CV S line edition	25.450
D	Al3 16 TDI (clean diesel) 110CV S tro	26.300
D	Al3 16 TDI (clean d 110CV S tronic Attraction	27.140
D	Al3 16 TDI (clean d 110CV S tronic S line ed	27.710
D	Al3 16 TDI (clean d 110CV S tronic S line ed	28.560
D	A3 2.0 TDI 150CV clean diesel Attraction	26.010
D	A3 2.0 TDI 150CV clean diesel Attraction	26.860
D	A3 2.0 TDI clean diesel 150CV Advanced	27.420
D	A3 2.0 TDI clean d 150CV S line edition	28.270
D	A3 2.0 TDI 150CV clean d S tronic	28.270
D	A3 2.0 TDI 150CV clean S tronic Attraction	29.010
D	A3 2.0 TDI 150CV clean d quattro	29.510
D	A3 2.0 TDI clean d 150CV S tronic	29.680
D	A3 2.0 TDI 150CV clean quattro Attraction	30.190
D	A3 2.0 TDI clean d 150CV S tronic S line ed	30.530
D	A3 2.0 TDI clean d 150CV quattro	30.920
D	A3 2.0 TDI clean d 150CV S tronic S line ed	31.770
D	A3 2.0 TDI 184CV clean diesel Attraction	31.370
D	A3 2.0 TDI 184CV clean diesel 184CV Advanced	31.580
D	A3 2.0 TDI clean d 184CV S line edition	32.430
D	A3 2.0 TDI 184CV clean quat S tr	36.540
D	A3 2.0 TDI clean 184CV quat S tron	37.600
D	A3 2.0 TDI clean 184CV quat S tronic S line	38.450
G	A3 1.2 TFSI 110CV Attraction	22.580
G	A3 1.2 TFSI 110CV Attraction	23.600
G	A3 1.2 TFSI 110CV Advanced	23.850
G	A3 1.2 TFSI 110CV S line edition	24.700
G	A3 1.2 TFSI 110CV S tronic Attraction	24.840
G	A3 1.2 TFSI 110CV S tronic Attraction	25.750
G	A3 1.2 TFSI 110CV S tronic Advanced	26.100
G	A3 1.2 TFSI 110CV S tronic S line edition	26.950
G	A3 1.4 TFSI 125CV Attraction	23.590
G	A3 1.4 TFSI 125CV Attraction	24.560
G	A3 1.4 TFSI 125CV Advanced	24.790
G	A3 1.4 TFSI 125CV S line edition	25.700
G	A3 1.4 TFSI 125CV S tronic Attraction	25.850
G	A3 1.4 TFSI 125CV S tronic Attraction	26.710
G	A3 1.4 TFSI 125CV S tronic S line edition	26.980
G	A3 1.4 TFSI 125CV S tronic Advanced	27.110
G	A3 1.4 TFSI 150CV COD ultra Attraction	25.590
G	A3 1.4 TFSI 150CV COD ultra Attraction	26.460
G	A3 1.4 TFSI 150CV CoD ultra Attraction	27.000
G	A3 1.4 TFSI 150CV CoD ultra S line edition	27.850
G	A3 1.4 TFSI 150CV CoD ultra S tro	27.850
G	A3 1.4 TFSI 150CV COD ultra S tr Attraction	28.610
G	A3 1.4 TFSI 150CV COD ultra S tron	29.260
G	A3 1.4 TFSI 150CV COD ultra S tronic S line	30.010
G	A3 1.8 TFSI 180CV Attraction	28.710
G	A3 1.8 TFSI 180CV Advanced	29.360
G	A3 1.8 TFSI 180CV S line edition	30.210
G	A3 1.8 TFSI 180CV S tronic Attraction	30.940
G	A3 1.8 TFSI 180CV S tronic Advanced	31.710
G	A3 1.8 TFSI 180CV S tronic S line edition	32.560
G	A3 1.8 TFSI 180CV quattro S tron	33.210
G	A3 1.8 TFSI 180CV quattro S tronic	34.100
G	A3 1.8 TFSI 180CV quattro S tronic S line ed	34.950
G	S3 2.0 TFSI 300CV quattro	44.100
G	S3 2.0 TFSI 300CV quattro S tronic	44.650
D	A3 Sportback 1.6 TDI clean 110CV	25.520
D	A3 Sportback 1.6 TDI 110CV clean	26.400
D	A3 Sportback 1.6 TDI clean d 110CV	26.780
D	A3 Sportback 1.6 TDI clean d 110CV S line	27.620
D	A3 Sportback 1.6 TDI clean d 110CV S line	27.620
D	A3 Sportback 1.6 TDI clean 110 S tro Attraction	27.420
D	A3 Sportback 1.6 TDI clean d 150CV S line	28.270
D	A3 Sportback 1.6 TDI clean 110CV S tr	28.270
D	A3 Sportback 1.6 TDI clean 110CV S tro	29.760
D	A3 Sportback 1.6 TDI clean 110CV S tro	29.760
D	A3 Sportback 1.6 TDI clean 110CV S tro S line	30.610
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean dies 150CV	28.230
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean dies 150CV S line	28.230
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean 110 S tro Attraction	29.250
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean 110CV S tro	29.760
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean 110CV S tro	29.760
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean d 110CV S tro S line	30.610
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean dies 150CV	28.230
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean dies 150CV S line	28.230
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean 110CV S tro	29.250
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean 110CV S tro	29.760
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean 110CV S tro	29.760
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean d 110CV S tro S line	30.610
D	A3 Sportback 2.0 TDI clean dies 150CV	28.230
D	A3 Sportback	







Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L eD4 150CV 4x4 Pure	D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L eD4 Diesel 150CV 4x4 SE	35.300	39.000	35.000
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure	D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L eD4 Diesel 150CV 4x4 Pure	37.200	35.100	35.100
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L eD4 150CV 4x4 Pure Tech	D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 Diesel 150CV 4x4 Pure	38.800	38.400	38.400
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Auto	D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L eD4 Diesel 150CV 4x4 SE	39.700	39.000	39.000
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Tech Auto	D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 Diesel 150CV 4x4 Pure Auto	40.700	40.880	40.880
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L eD4 150CV 4x4 Pure Tech Auto	D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 Diesel 150CV 4x4 SE	43.200	42.400	42.400
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L eD4 150CV 4x4 Prestige	D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 150CV 4x4 SE Auto	45.100	44.880	44.880
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Prestige	D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 Diesel 180CV 4x4 Pure	47.000	41.500	41.500
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Prestige Auto	D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 180CV 4x4 Pure Auto	49.500	43.980	43.980
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure	D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 Diesel 180CV 4x4 SE	40.300	45.500	45.500
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure Auto	D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 180CV 4x4 SE Auto	42.800	47.980	47.980
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure Tech	D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure	43.800	46.800	46.800
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure Tech Auto	D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 SE	46.300	51.000	51.000
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure Tech	D RANGE ROVER SPORT 3.0 TDV6 258CV SE	48.800	68.700	68.700
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Prestige	D RANGE ROVER SPORT 3.0 TDV6 258CV SE	50.100	74.400	74.400
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure Tech	D RANGE ROVER SPORT 3.0 TDV6 258CV SE	55.300	81.700	81.700
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Prestige	D RANGE ROVER SPORT 3.0 TDV6 258CV HSE	52.600	80.900	80.900
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure Tech	D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 306CV	45.300	87.200	87.200
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure Tech	D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 306CV	48.800	89.900	89.900
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Prestige	D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 306CV	55.300	99.800	99.800
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L eD4 Diesel 150CV 4x2 SE Dynamic	D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 306CV	43.400	102.000	102.000
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 Diesel 180CV 4x4 SE Dynamic	D RANGE ROVER SPORT 4.4 SDV8 339CV	50.000	97.600	97.600
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 180CV 4x4 SE Dynamic	D RANGE ROVER SPORT 4.4 SDV8 339CV	52.480	100.300	100.300
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 180CV 4x4 HSE	D RANGE ROVER SPORT 4.4 SDV8 339CV	53.400	110.700	110.700
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 180CV 4x4 HSE Dynamic	D RANGE ROVER SPORT 4.4 SDV8 339CV	55.880	112.800	112.800
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 Diesel 180CV 4x4 HSE Dynamic	D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 Hybrid 340CV HSE	56.100	97.700	97.700
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 180CV 4x4 HSE Dynamic	D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 Hybrid 340CV Dynamic	58.580	99.500	99.500
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 SE Dynamic	D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 Hybrid 340CV Autobiography	55.700	108.700	108.700
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 HSE Dynamic	D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 HSE Dynamic	59.200	111.300	111.300
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 HSE Dynamic	D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 HSE Dynamic	62.100	113.000	113.000
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L eD4 Diesel 150CV 4x2 SE Dynamic	D RANGE ROVER SPORT 5.0 V8 SE 510CV	43.400	104.200	104.200
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 Diesel 150CV 4x4 SE Dynamic	D RANGE ROVER SPORT 5.0 V8 SE 510CV	47.000	116.700	116.700
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 150CV 4x4 SE Dynamic	D RANGE ROVER SPORT 5.0 V8 SE 510CV	49.480	144.800	144.800
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 Diesel 150CV 4x4 HSE	D RANGE ROVER 3.0 TDV6 (258CV) HSE	50.400	103.200	103.200
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 150CV 4x4 HSE Auto	D RANGE ROVER 3.0 TDV6 (258CV) HSE	52.880	104.100	104.100
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 Diesel 150CV 4x4 HSE Dynamic	D RANGE ROVER 3.0 TDV6 (258CV) VOGUE	53.100	115.200	115.200
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 150CV 4x4 HSE Dynamic Auto	D RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) VOGUE	55.580	129.300	129.300
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 150CV 4x4 HSE Dynamic Auto	D RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) VOGUE	50.100	143.600	143.600
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 180CV 4x4 SE Dynamic	D RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) VOGUE	52.580	145.200	145.200
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 150CV 4x4 SE Dynamic Auto	D RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged (510CV) VOGUE	53.500	144.400	144.400
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 Diesel 180CV 4x4 HSE	D RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged (510CV) VOGUE	55.980	150.700	150.700
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 SE Dynamic	D RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged (510CV) VOGUE	55.700	152.300	152.300
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 HSE Dynamic	D RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) Autobiography LWB	59.200	149.800	149.800
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 HSE Dynamic	D RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) Autobiography LWB	62.100	151.400	151.400
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L eD4 150CV 4x2 Dynamic	D RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged (510CV) VOGUE	45.400	18.400	18.400
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic	D RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged (510CV) VOGUE	47.300	18.400	18.400
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic	D RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged (510CV) VOGUE	49.800	18.400	18.400
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic	D RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged (510CV) VOGUE	50.400	18.400	18.400
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic Auto	D RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged (510CV) VOGUE	52.900	18.400	18.400
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L S4 4x4 Dynamic	D RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged (510CV) VOGUE	55.600	18.400	18.400
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic	D RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged (510CV) VOGUE	46.200	18.400	18.400
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic Auto	D RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged (510CV) VOGUE	48.700	18.400	18.400
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic	D RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged (510CV) VOGUE	49.300	18.400	18.400
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic	D RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged (510CV) VOGUE	51.800	18.400	18.400
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	D RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged (510CV) VOGUE	54.500	18.400	18.400
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L eD4 Diesel 150CV 4x2 Pure	D RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged (510CV) VOGUE	35.100	18.400	18.400
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L eD4 Diesel 150CV 4x2 Pure	D RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged (510CV) VOGUE	42.850	18.400	18.400
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L eD4 Diesel 150CV 4x2 Pure	D RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged (510CV) VOGUE	47.900	18.400	18.400

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D CX-5 2.2 150CV DE 4WD AT Luxury + Prem. (CB)	D CLA 200 CDI OrangeArt Edition	39.305	39.423	39.423
D CX-5 2.2 175CV DE 4WD AT Luxury + Prem. (CB)	D CLA 200 CDI 4M Aut. AMG Line	37.170	41.863	41.863
D CX-5 2.2 175CV DE 4WD AT Lux.+P.+T.+SR (CN)	D CLA 200 CDI 4M Aut. OrangeArt Edition	40.435	45.265	45.265
D CX-5 2.2 175CV DE 4WD AT Lux.+P.+T.+SR (CB)	D CLA 220 CDI Aut.	40.585	39.075	39.075
D CX-5 2.0 160CV GE 4WD AT Luxury + Prem.+SR (CN)	D CLA 220 CDI 4M Aut.	34.300	42.625	42.625
D CX-5 2.0 160CV GE 4WD AT Luxury + Prem.+SR (CB)	D CLA 220 CDI 4M Aut. Urban	36.735	43.294	43.294
D CX-5 2.0 160CV GE 4WD AT Lux.+Prem.+SR (CN)	D CLA 220 CDI 4M Aut. AMG Line	36.885	39.718	39.718
D CX-5 2.0 160CV GE 4WD AT Lux.+Prem.+SR (CB)	D CLA 220 CDI Aut. AMG Line	36.520	41.325	41.325
D CX-5 2.0 165CV GE 2WD Style	D CLA 220 CDI Aut. OrangeArt Edition	25.470	44.598	44.598
D CX-5 2.0 165CV GE 2WD Style Navi	D CLA 220 CDI 4M Aut. AMG Line	26.125	44.963	44.963
D CX-5 2.0 165CV GE 2WD Style+Nav	D CLA 220 CDI 4M Aut. OrangeArt Edition	27.875	48.365	48.365
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CN)	D CLA 180 Urban	38.885	31.975	31.975
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 180 Urban	42.000	32.644	32.644
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 180 AMG Line	37.175	34.314	34.314
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 180 OrangeArt Edition	37.175	37.715	37.715
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 200 Urban	36.330	34.300	34.300
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 200 AMG Line	36.330	34.969	34.969
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 200 OrangeArt Edition	36.330	36.638	36.638
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 200 OrangeArt Edition	36.330	40.400	40.400
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 Aut.	36.330	43.625	43.625
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 Aut. Urban	36.330	44.294	44.294
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut.	36.330	46.075	46.075
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. Urban	36.330	46.744	46.744
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M AMG Line	36.330	45.963	45.963
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 Sport Aut.	36.330	47.910	47.910
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. AMG Line	36.330	48.413	48.413
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. AMG Line	36.330	49.365	49.365
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 Sport Aut. OrangeArt Edition	36.330	50.360	50.360
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. OrangeArt Edition	36.330	51.815	51.815
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 200 CDI Shooting Brake	36.330	34.500	34.500
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 200 CDI Urban Shooting Brake	36.330	35.143	35.143
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 200 CDI AMG Line Shooting Brake	36.330	36.750	36.750
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 200 CDI OrangeArt Ed. Shooting Br.	36.330	40.023	40.023
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 220 CDI Aut. Shooting Brake	36.330	39.700	39.700
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 220 CDI Aut. Urban Shooting Brake	36.330	40.343	40.343
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 220 CDI Aut. AMG Line Shooting Brake	36.330	41.950	41.950
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 220 CDI Aut. OrangeArt E Shooting Br.	36.330	45.223	45.223
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 180 Urban Shooting Brake	36.330	32.625	32.625
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 180 Urban Shooting Brake	36.330	33.294	33.294
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 180 AMG Line Shooting Brake	36.330	34.963	34.963
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 180 OrangeArt Edition Shooting Brake	36.330	38.365	38.365
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 200 Shooting Brake	36.330	34.925	34.925
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 200 Urban Shooting Brake	36.330	35.594	35.594
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 200 AMG Line Shooting Brake	36.330	37.263	37.263
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 200 OrangeArt Edition Shooting Brake	36.330	40.665	40.665
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 Aut. Shooting Brake	36.330	44.225	44.225
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 Aut. Urban Shooting Brake	36.330	44.894	44.894
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 Aut. Shooting Brake	36.330	46.675	46.675
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 Aut. Urban Shooting Brake	36.330	47.344	47.344
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. AMG Line Shooting Brake	36.330	46.563	46.563
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. AMG Line Shooting Brake	36.330	49.013	49.013
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 Aut. OrangeArt Ed. Shooting Br.	36.330	49.965	49.965
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. Shooting Brake	36.330	50.960	50.960
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. OrangeArt Ed. Shooting Br.	36.330	52.415	52.415
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. OrangeArt Ed. Shooting Br.	36.330	53.870	53.870
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. OrangeArt Ed. Shooting Br.	36.330	55.325	55.325
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. OrangeArt Ed. Shooting Br.	36.330	56.780	56.780
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. OrangeArt Ed. Shooting Br.	36.330	58.235	58.235
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. OrangeArt Ed. Shooting Br.	36.330	59.690	59.690
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. OrangeArt Ed. Shooting Br.	36.330	61.145	61.145
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. OrangeArt Ed. Shooting Br.	36.330	62.600	62.600
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. OrangeArt Ed. Shooting Br.	36.330	64.055	64.055
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. OrangeArt Ed. Shooting Br.	36.330	65.510	65.510
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. OrangeArt Ed. Shooting Br.	36.330	66.965	66.965
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. OrangeArt Ed. Shooting Br.	36.330	68.420	68.420
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. OrangeArt Ed. Shooting Br.	36.330	69.875	69.875
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. OrangeArt Ed. Shooting Br.	36.330	71.330	71.330
D CX-5 2.5 192cv 4WD -ELOOP Lux.+P.+T+SR (CB)	D CLA 250 4M Aut. OrangeArt Ed. Shooting Br.	36.330	72.	

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



Fabricante/Importador: Nissan Motor España, S.A. Tere Naranjo Piza, Gerda U. General. Almirante 4-10, 08010 Barcelona. Teléfono: 932 908 080. Garantía: 3 años o sin límite de kilometraje. Red de postventa: 83 puntos. Web: www.nissan.es



Importador: MMC Automóviles, S.A. Francisco Cervás, 4, 28018 Alcobendas, Madrid. Teléfono: 902 201 180. Garantía: 3 años o sin límite de kilometraje. Red de postventa: 12 puntos. Web: www.mitsubishi-motors.es

Autotodo Tu concesionario Opel en Madrid. Narváez, 80-84. Madrid Tel.: 91 574 78 04. Glorieta de López de Hoyos, 5. Madrid. Tel.: 91 561 74 54. www.autotodo.es



OPHEL

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



Fabricante/Importador: General Motors España, S.L. Dirección: Avenida de Burgos, 20 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 91 94 99 200. Garantía: 3 años o sin límite de kilometraje. Red de postventa: 92 puntos. Web: www.opel.es



Fabricante/Importador: Peugeot España S.A. Calle de Pantoja de Somoza, 8, 28050 Madrid. Teléfono: 91 93 00 100. Garantía: 3 años o sin límite de kilometraje. Red de postventa: 994 puntos de asistencia en toda España. Web: www.peugeot.es



Fabricante/Importador: Renault España Comercial, Avda de Burgos, 89, 28050 Madrid. Teléfono: 900 100 100. Garantía: 3 años o sin límite de kilometraje. Red de postventa: 130 puntos en España. Web: www.renault.es

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

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

Smart logo and contact information for a car dealership.

Grid of small car listings with model names and prices.

Ssang Yong logo and contact information for a car dealership.

Grid of small car listings with model names and prices.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models from Toyota, Volkswagen, Suzuki, Tata, and Honda.

MADRID AUTO El automóvil se reserva el mes de mayo

Diseñado para ofrecer al gran público una visión global de la oferta del mercado del automóvil, facilitando además el proceso de selección y compra a los interesados en cambiar de coche, llega del 10 al 15 de mayo Madrid Auto. Se complementa con el nuevo Salón del Vehículo Profesional

y de Flotas y está conectado con el Salón del Vehículo de Ocasión, programado del 27 de mayo al 5 de junio. Organizado por Ifema, ocupará seis pabellones de la Feria de Madrid (incluido el dedicado a empresas y flotas), pues nace con la ambición de convertirse en la mayor plataforma comercial multimarca de vehículos nuevos. Por eso, reunirá una gran representación de marcas y modelos, que se podrán probar y comprar durante el certamen. Para dinamizar la asistencia,



Se celebrará en Ifema del 10 al 15 de mayo la venta y exposición se complementará con múltiples actividades y atractivas propuestas. tampoco faltará el análisis de la actualidad del mercado y los grandes retos de la automoción, que serán desgranados por cualificados representantes del sector y líderes de opinión.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists a wide variety of car models from brands like Volkswagen, Opel, Renault, Peugeot, Citroën, etc.



## LA SOLUCIÓN AL 'CASO' VOLKSWAGEN

Luis Antúnez

¿Hay ya prevista alguna solución para solventar el tema de las emisiones en los modelos de Volkswagen. He leído que en algunos mercados, como el norteamericano, Volkswagen va a ofrecer una cuantía económica, pero en el europeo, no se dice nada. ¿Saben algo? Gracias.

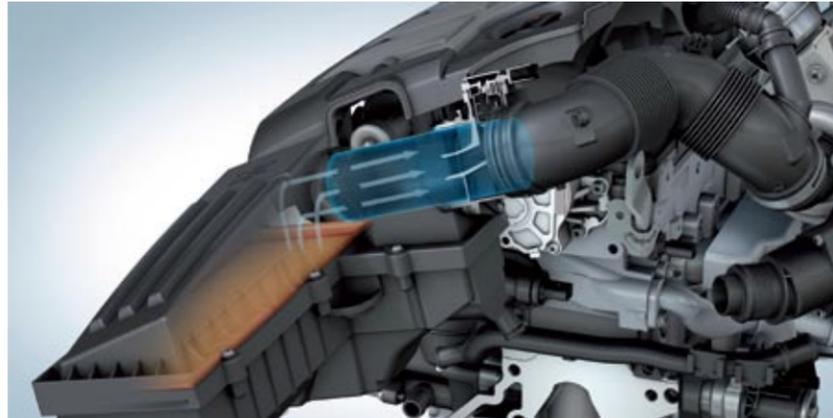
### RESPUESTA

Pues no sabemos si habrá un modo de proceder para cada mercado, pero lo cierto es que Volkswagen ya tiene preparada una solución final, al menos en Alemania, aunque por 'simpatía' es más que comprensible que se aplique al resto de mercados de la Unión Europea. La marca ha presentado una serie de medidas, con el fin de neutralizar el problema con los motores diésel afectados (EA 189), a la Autoridad Federal del Transporte del Motor de ese país, organismo que ha ratificado su implantación con el fin de resolver este desagradable asunto.

Volkswagen hace hincapié en que las medidas adoptadas son rápidas de implantar en los vehículos afectados y en ningún caso tendrán un efecto adverso en cuanto al consumo o al rendimiento se refiere, aspectos que preocupan a un gran número de conductores.

La solución más laboriosa es la que se aplica al propulsor 1.6 TDI con el 'sello' EA 189. Además de una actualización del software, este cuatro cilindros necesita instalar una pieza que hace la función de un limitador del flujo del aire en la alimentación. Consiste en una malla que se sitúa antes del sensor de masa del aire, un parámetro vital en la gestión del propulsor para que la combustión sea óptima. En este proceso el tiempo máximo en el taller oficial no llegará a la hora.

Menos tiempo y recursos necesitará el propulsor 2.0 TDI afectado. En este caso tan sólo será necesario actualizar el software, operación que se realiza en apenas 30 minutos. En breve, la marca tiene previsto presentar al mencionado organismo la solución técnica dirigida a la mecánica



## CARTA DE LA SEMANA

Los motores diésel afectados por el 'affaire' Volkswagen se someterán a una actualización del software. El caso más complicado recae sobre el 1.6 TDI, propulsor que debe instalar una pieza que hace la función de un limitador del flujo del aire en la alimentación. En poco más de una hora se instala y no repercute en el rendimiento ni en el consumo. Se aplicará a lo largo de 2016 en Alemania.

trícilíndrica 1.2 TDI, otro de los motores afectados, aunque en principio se tratará, igualmente, de una simple actualización del software.

Estas medidas no serán demasiado costosas para VW y tampoco implican grandes contratiempos para el cliente, ya que son rápidas de aplicar. Por lo tanto, parece más que razonable

que el resto de los 28 mercados de la Unión Europea, y marcas del grupo, como Skoda, Seat o Audi, también sigan esas directrices.

VW realizará estas modificaciones en Alemania a lo largo de 2016 y desde enero irá llamando a los clientes para atenderlos de manera individual.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### ¿EL ADBLUE ES LA SOLUCIÓN AL NOx?

Luis Cuatango

Pues en muchos motores diésel sí que es la solución para eliminar las emisiones de NOx que son tan perniciosas para la salud. El AdBlue es una solución acuosa de urea aproximadamente al 32 por ciento, y el resto es agua desionizada. Este líquido se inyecta en la salida de los gases de escape y la alta temperatura genera amoníaco, elemento que descompone el NOx en nitrógeno

y agua. Los vehículos que lo utilizan lo llevan en un depósito aparte y suelen avisar antes de que se acabe. El producto lo puedes encontrar en casi todas las estaciones de servicio y su precio varía, pero un litro de AdBlue suele ser mucho más barato que uno de diésel.

### GAMA MONTE CARLO DE SKODA

Alfredo Arredondo

Aprovechamos para anunciarte que en el próximo número de

Motor 16 tendrás una amplia información sobre la gama Monte Carlo de Skoda, que 'salpica' a modelos como el Citigo, el Fabia, el Spaceback y el Yeti. Pero a tu duda, comentarte que esta gama comparte motores y prestaciones con el resto de sus hermanos. La denominación Monte Carlo es más estética que otra cosa, 'vistiendo' a esos modelos de un perfil más deportivo, aunque el Citigo y el Fabia sí que incorporan una suspensión rebajada en 15 milímetros.

## CONSULTAS RÁPIDAS



### ¿QUÉ DEBO HACER SI TENGO UN REVENTÓN EN LA VÍA PÚBLICA?

Lo primero que hay que tener en cuenta si sufre daños circulando con el vehículo en vía pública, es que debe llamar a los agentes de la autoridad, así como intentar recabar los datos de todos los testigos que hayan podido ver lo sucedido, e incluso tomar fotografías en el momento. Todo ello en la medida de lo posible, ya que depende de las circunstancias del tráfico, pero será la prueba inmediata la que nos servirá de base en la reclamación posterior. El nexo causal, entendido como la relación entre la Administración Pública y los daños que sufre un particular, han de ser acreditados por el ciudadano, que es quien reclama, de ahí que cuantas más pruebas se puedan tener del momento, más posibilidades de éxito se pueden tener a la hora de una reclamación patrimonial por daños. Importante es realizar un presupuesto de los daños del vehículo para la interposición de la reclamación, aunque tenemos que tener en cuenta que la mayor parte de las administraciones requieren dentro del procedimiento de una factura de lo abonado a la hora de abonar una indemnización, no siendo suficiente un simple presupuesto, por lo que generalmente debo reparar y luego reclamar. Del mismo modo, hay que tener en cuenta la cobertura que tengamos del seguro, ya que no es compatible ser indemnizado por el seguro y también solicitar indemnización por daños al ayuntamiento donde se produce el daño.

## BUENA PREGUNTA

### MULTA DE 200 EUROS Y PÉRDIDA DE CUATRO PUNTOS

#### ¿A qué multa me enfrente por pasar un semáforo en rojo?

##### RESPUESTA

El Reglamento General de Circulación establece que la luz roja no intermitente, es decir, que está fija durante unos instantes, que no parpadea, prohíbe el paso. Mientras permanece encendida, los vehículos no deben rebasar el semáforo y, ojo, no se podrá rebasar la línea de detención anterior más próxima a aquél, siempre que, dichas líneas, se encuentren pintadas en la calzada.

Actualmente, y desde hace unos años, las denuncias por este tipo de infracciones han aumentado considerablemente, como consecuencia de que los ayuntamientos han instalado numerosas cámaras o sistemas de grabación que captan la secuencia del paso de los vehículos y donde, en líneas generales, se aprecia con suficiente claridad y nitidez el momento en el que el semáforo cambia de verde a amarillo

y, posteriormente, a rojo, además de cuando se produce el paso del vehículo dentro de esa secuencia.

En este sentido, la propia Ley de Seguridad Vial establece que, no respetar la luz roja de un semáforo, bien porque se ha rebasado el mismo mientras la luz roja permanecía encendida, bien por detenerse una vez superada la línea que delimita la zona previa de detención o, incluso, porque se haya reanudado la marcha antes de que la luz roja haya dejado de estar encendida, es una infracción grave, y será sancionada con una multa de 200 euros y la pérdida de cuatro puntos.



### SEIS MESES COMO MÁXIMO SI LA INFRACCIÓN ES GRAVE

#### ¿Cuánto tiempo tarda en llegar una multa?

##### RESPUESTA

En primer lugar hay que recordar que si la multa o denuncia es entregada en el acto al conductor, no hay que esperar a recibirla en el domicilio. Aunque el conductor se niegue a firmarla, ya genera la obligación de proceder al pago bonificado de la sanción o la obligación de formular las alegaciones que se consideren convenientes en el plazo concedido al efecto.

Para los casos en que la denuncia no haya podido ser entregada en el acto, deberá ser notificada posteriormente, primero al propietario del vehículo, y si éste no fuese el conductor e identificase a otra persona, tendría que ser notificada al conductor identificado. Por ello el tiempo que tarda en llegar la multa va a depender de muchos factores, pero en especial de la celeridad con la que pueda actuar cada uno de los organismos que tienen atribuida la competencia para tramitar las denuncias formuladas en su ámbito territorial.

También se debe tener en cuenta que para llevar a cabo las notificaciones de las denuncias, las administraciones utilizarán, en primer lugar, la dirección electrónica vial, si la hubiere y, si no, se utilizará el correo certificado o la entrega directa a través del personal del organismo, llevada a cabo en los domicilios que consten en los registros de la Dirección General de Tráfico; e, incluso, para el caso de que dicha entrega no pudiese ser realizada, también se podría llevar a cabo la notificación a través de la publicación edictal; por tanto, es evidente que esta variedad en la forma de realizar las notificaciones hace que unas puedan ser recibidas en más breve plazo de tiempo que otras.

No obstante, siempre hay que tener en cuenta que la Ley plantea unos plazos en los que la Administración tiene que actuar en relación con el expediente y, que si no lo hace, se produciría la prescripción. Ese plazo de prescripción es de 3 meses para las infracciones leves y de 6 meses para las graves o muy graves. Si la Administración dejase transcurrir esos plazos y no llevase a cabo alguna acción sobre el expediente, se produciría la prescripción.

► 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 remite y DNI. Motor16 se reserva el derecho de resumirlas o extraerlas. Las respuestas sólo se publicarán y no se mantendrá correspondencia.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN [www.motor16.com](http://www.motor16.com)



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

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



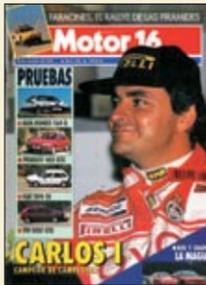
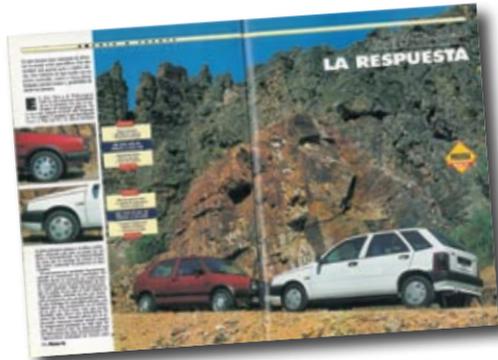
LEGALITAS.COM

## Fiat Tipo frente a Volkswagen Golf. Dos compactos que ahorran

En plena crisis petrolífera por la Guerra del Golfo, los modelos diésel se ponían de moda. Como el Tipo y el Golf, comparados en sus variantes turbodiésel.

Entre las tomas de contacto de esta semana, llamaban poderosamente la atención dos coches, el Alfa Romeo SZ, un espectacular coupé que llegaba

al mercado. Y también el primer contacto con el Land Rover Defender, el original, que iniciaba, después de años de asociación con Santana Motor, su



LA PORTADA

Nº 365

FECHA

20-10-1990

HABLAMOS DE

La victoria de Carlos Sainz en SanRemo colocaba al piloto madrileño de Toyota en el Olimpo de los Rallys. Era el protagonista de nuestra portada. Junto a Sainz, las pruebas del Alfa 164, Peugeot 405 GTX y los modelos de la comparativa, el Fiat Tipo y el Volkswagen Golf.

carrera en solitario en nuestro mercado.

Las pruebas de la semana, dos berlinas y dos compactos. Entre las primeras, el lujo del Alfa 164 Quadrifoglio. Un sedán deportivo de 200 caballos que costaba 5,6 millones y destacaba por su brillante mecánica y sus suspensiones deportivas.

Otra berlina era el Peugeot 405 GTX (2,8 millones y 125 caballos) que des-

ta cababa por su comportamiento y al que achacábamos un motor ruidoso.

La comparativa entre el Fiat Tipo (2,1 millones y 92 caballos) y el Volkswagen Golf (2,3 millones y 80 caballos) enfrentaba a dos modelos agradables que ajustaban su consumo a unas cifras muy razonables, para entonces, con 6,9 y 6,7 l/100 km de consumo medio respectivamente.



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

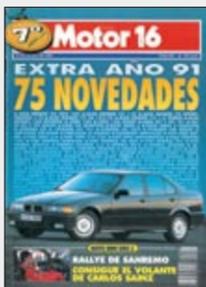
## 1991, un año cargado de estrenos en el mundo del automóvil

Nada menos que 75 eran las novedades que nuestra portada anunciaba para el año 1991 y que nosotros repasábamos marca por marca.

A finales de 1990, el mercado español del automóvil vivía momentos de incertidumbre, que se concretaban, por ejemplo, en los datos

del mes de septiembre de los que dábamos cuenta, con una bajada de un 29 por ciento.

Pero la industria no paraba y en 1991



LA PORTADA

Nº 366

FECHA

27-10-1990

HABLAMOS DE

tenían prevista una ofensiva de nuevos modelos que llegarían al mercado. No menos de 75 nuevos coches que repasábamos marca por marca, con modelos tan importantes como el BMW Serie 3, el Nissan Sunny, el Peugeot 605, el Opel Kadett, el Fiat Croma o la futura generación del Citroën AX.

Las pruebas de la semana eran para un pequeño inglés, el Ro-

ver 114 SL, que ponía un estilo refinado entre los utilitarios.

Y más refinado, y también más caro era el Mercedes 190 E1.8 que por 3,1 millones de pesetas se convertía en una de las versiones de acceso a la marca de la estrella.

En el deporte, el primer título mundial de Carlos Sainz, tras su victoria en SanRemo, era la gran noticia. Un español que hacía historia.

Nuestra portada repasaba las 75 novedades que iban a poder disfrutarse en 1991. Entre ellas, destacábamos el nuevo BMW Serie 3, un coche protagonista de ese año y los siguientes. Además, Carlos Sainz nos regalaba el volante con el que había vencido en SanRemo.



# EL MEJOR REGALO PARA EL DÍA DE SU COMUNIÓN



MENÚ INFANTIL desde **36€**



UN ENTORNO DIFERENTE RODEADO DE SUS ANIMALES FAVORITOS

¡Y TENEMOS EL MEJOR PLAN PARA CELEBRAR SU CUMPLE!

Información y Reservas: 902 555 545 (Ext 5) - [eventos@faunia.es](mailto:eventos@faunia.es) - [www.faunia.es](http://www.faunia.es)

Nuevo Volkswagen  
**Passat** Advance TSI 150  
 POR **26.100€\***



## Tan avanzado como quien lo conduce.

Sabes mejor que nadie lo que es ir un paso por delante, que la tecnología está para hacerla la vida más fácil y que la innovación es lo que marca la diferencia. Pero, ¿ambas que odota un coche a tu medida? Seguro que sí.

Nuevo Passat Advance equipado con faros delanteros y traseros Full LED, navegador Discover Media 4,5", llantas de aleación de 17", Climatronic de 3 zonas, sistema de frenado en situaciones múltiples, volante multifunción de cuero, Front Assist con freno de emergencia en ciudad "City Emergency Brake", sistema proactivo de seguridad de los ocupantes Pre-crash, asientos delanteros ergo-Comfort, sensor de aparcamiento Park Pilot, ordenador a bordo Premium a color, control de velocidad de crucero Tempomat, Bluetooth, conexión USB, indicador de presión de neumáticos, sensor de lluvia...



Esplázate en 3D con VW seePlan.  
 Descarga gratis en App Store  
 y Play Store, cámbalo en dispositivos  
 o más 20€ con el kit de herramientas  
 Pirelli y el seguro del conductor.



**Das Auto.**

Passat Advance 1.4 TSI 150 CV 110 kW; consumo medio (l/100 km) 4,9. Emisión de CO<sub>2</sub> (g/km) 119.

\*PVP recomendado en Península y Baleares de 26.100€ para un Passat Advance 1.4 TSI 150 CV 110 kW (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de mano y concesionario y Plan FIVE incluido), para clientes particulares y autónomos que cumplan con las condiciones del Plan PIVE y que financien un crédito mínimo de 12.000€ con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses a través de la compañía de mantenimiento de Volkswagen Finance S.A. EFC (según condiciones contractuales). Consulta con tu Concesionario Oficial las características y condiciones específicas de la presente promoción. Financiado con Volkswagen Finance S.A. EFC se incluye gratis paquete de mantenimiento plus Volkswagen 60.000 km o 4 años. Oferta válida hasta 31.12.2019 o finalización de Plan PIVE. Modelo visualizado Passat Sport con equipamiento opcional.