

LÍDER DE VENTAS

COMPARATIVA COMPACTOS

+ GUÍA DE PRECIOS

Más de 2.500 modelos

# Auto Bild

ESPAÑA

# ¿PULSO AL LEÓN?

El segmento más caliente



Nissan Pulsar

Hyundai i30

Renault Mégane

Seat León

PRÁCTICO

## Test de asistente de atascos NO PARES, SIGUE, SIGUE



PRUEBAS



**Toyota Yaris D90 CV**  
La versión ideal



**DS3 BlueHDI 120**  
Excesivo en todo

CARA A CARA



## VW Scirocco vs Audi TT

Dos maneras de entender la deportividad

REPORTAJE

## D.A.R.

El primer coche eléctrico español



MOTORSPORT

## Así se cronometra el Mundial de Rallys

Nos metemos hasta la cocina



# Échale la culpa a tu instinto.

## Nuevo Audi TT.

De repente, sientes un irrefrenable impulso: tienes delante de ti al nuevo Audi TT. La última generación de un icono del diseño, con una impactante línea deportiva que le confiere una inconfundible y atlética apariencia. Con innovaciones tan impresionantes como el cuadro de mandos Audi virtual cockpit, que te ofrece toda la información que necesitas en una pantalla LCD de alta resolución. Estás deseando sentir el dinamismo de sus poderosos y eficientes motores, con el control total de la tracción integral quattro®. Pero, ¿no hay que dejarse llevar por el instinto, verdad? ¿O quizás sí? [www.audi.es/tt](http://www.audi.es/tt)





## Querido lector,

Es 'muy español' despreciar 'lo nuestro', pues tenemos la equivocada idea de que lo que se hace fuera es mucho mejor que lo fabricado en España, e incluso tenemos la creencia de que de la piel de toro no puede salir nada genial. ¡Craso error!

Esta semana he tenido la oportunidad de conocer la planta de PSA en Villaverde (Madrid), la antigua 'Barreiros', donde se fabrica en exclusiva el Citroën C4 Cactus, un modelo que está superando todas las expectativas y, sobre todo, asegura puestos de trabajo. Si a ello se suma que el VW Polo, producido en Navarra, es el coche más exportado, sobran argumentos.

Pero hay más: en el número de AUTO BILD que tienes en tus manos podrás leer dos reportajes dedicados al buen hacer de nuestro país: uno sobre el DAR (página 36), el primer coche eléctrico español que data de 1946; y otro centrado en SIT Sports, una empresa afincada en España y responsable en exclusiva de los cronometrajes del Mundial de Rallys. Casi nada...

**Gabriel Jiménez,**  
director de AUTO BILD España

@gabis\_autobild  
gabriel.jimenez@autobild.es

## Acceso directo a contenidos multimedia



CÓDIGO QR

### CÓMO FUNCIONA

1. En tu iPhone, iPad2 o móvil Android, descárgate la **app gratuita 'Lector QR'** o cualquier otro lector de códigos QR de los existentes.
2. Cuando encuentres un código como el de la muestra, abre la app, apunta hacia él, dispara con tu cámara y ¡disfruta del contenido!



## 54 Así funciona el Seat León GNC

### i ¿En qué página encontraré mi coche?

Audi TT	22	Porsche Cayman	46
BMW X1	74	Renault Mégane	28
DS3	16	Seat León	28, 54
Hyundai i30	28	Skoda Scout	74
Lexus NX	12	SsangYong Tivoli	11
Mercedes CLA	10	Toyota Yaris	14
Mitsubishi XR	11	VW Golf SV	42
Nissan Pulsar	28	VW Passat	44
Porsche 911	47	VW Polo	12
Porsche Macan	45	VW Scirocco	22



## 40 Volante de Oro, Porsche arrasa

## EN PORTADA

- 8 TEMA DE LA SEMANA**  
Más control de los autobuses
- 14 TEST**  
Toyota Yaris D  
Más interesante que el híbrido
- 22 CARA A CARA**  
Audi TT/VW Scirocco  
Más que caprichos
- 28 COMPARATIVA**  
Nissan Pulsar/Hyundai i30/  
Renault Mégane/Seat León  
El segmento se calienta
- 50 PRÁCTICO**  
Test de asistentes de atascos:  
Que nada te pare en tu recorrido diario
- 68 MOTORSPORT**  
Cronometraje del WRC  
Una empresa española mide los tiempos del Mundial de Rallys

## ADEMÁS

### LA SEMANA

- 4 La foto**
- 6 El rincón del lector**
- 10 Coches y más**  
Toda la actualidad acerca del automóvil

### PRUEBAS

- 16 DS3 BlueHDI 120**  
Excesivo... para todo

### REPORTAJE

- 36 D.A.R., el primer eléctrico español**  
En 1946, España ya investigó esta tecnología y contaba con un modelo eléctrico

### ACCIÓN

- 40 Volante de Oro**  
Todos los ganadores del más prestigioso galardón del mundo del automóvil
- 74 Próximo número**

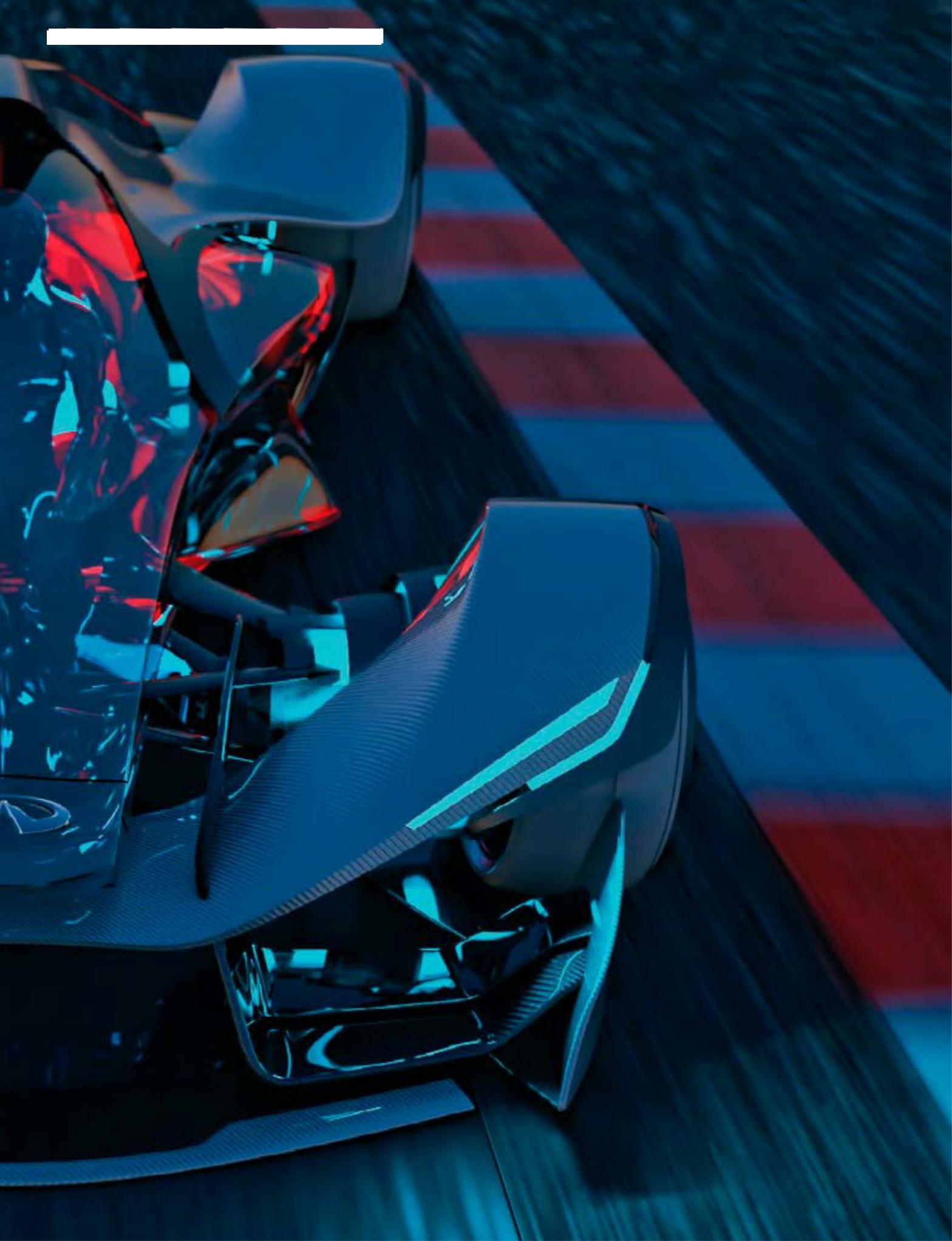


Sigue la actualidad del motor al minuto en: [www.autobild.es](http://www.autobild.es)

# ¿Realidad o ficción?

Un futuro del automóvil inspirado en los hologramas 3D y la realidad aumentada. ¿Ciencia ficción? Según Infiniti, no. Esto es lo que nos espera para 2029. Para ello, la marca ha presentado el Infiniti Synaptiq, un estudio de diseño que muestra un coche capaz de convertirse hasta en tres diferentes y que ha ganado el Concurso de Diseño del Salón de Los Angeles 2014.





**DIRECTOR**  
Gabriel Jiménez

**DIRECTOR DE ARTE**  
Abel Vaquero

**SUBDIRECTOR DE ARTE**  
Juan José Valdés

**REDACTORES JEFE**  
David López (Pruebas), Luis I. Guisado (Actualidad, Prácticos y Reportajes), Rodrigo Fersanz (Motorsport y Productos Especiales), Javier Leceta (AUTOBILD.ES)

**REDACCIÓN**  
Vicente Cano, Alfredo Rueda, Kike Ruiz, Enrique Trillo, Hugo Valverde

**COLABORADORES**  
Rebeca Álvarez, José Armando Gómez, Noelia López, Antonio Lendínez, Luis Meyer, Beatriz Obispo, Raúl Salinas, Emilio Salmoral, Susana Viñuela

**MAQUETACIÓN**  
Antonio Barbero (jefe de sección), Inés Mesa

**FOTOGRAFÍA**  
Alex Aguilar

**SECRETARÍA DE REDACCIÓN**  
Paz de Benito

**EDITA**  
Axel Springer España, SA

**DIRECTOR GENERAL**  
Manuel del Campo

**DIRECTOR DEL ÁREA DE MOTOR**  
Gabriel Jiménez

**DIRECTORA FINANCIERA Y DESARROLLO DE NEGOCIO**  
Ursula Soto

**DIRECTORA DE OPERACIONES**  
Virginia Cabezón

**DIRECTOR DE DESARROLLO DIGITAL**  
Miguel Castillo

**MARKETING**  
Marina Roch

**DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD**  
**DIRECTOR COMERCIAL**  
Javier Matallana

**JEFA DE SERVICIOS COMERCIALES**  
Jessica Jaime

**EQUIPO COMERCIAL**  
Beatriz Azcona, Daniel Gozlan, Estel Peris, Zdenka Prieto, Noemí Rodríguez

**DISTRIBUCIÓN EN ESPAÑA**  
SGEL Tel. 916 576 900

**TRANSPORTE**  
Boyaca. Tel. 917 478 800

**IMPRIME**  
ROTCOBRHI. Tel. 918 031 676  
Printed in Spain - Depósito Legal M-47106-2005

Revista miembro de ARI  
Difusión controlada por

**DISTRIBUCIÓN EN HISPANOAMÉRICA**  
Hispanmedia, S.L. Tel. 902 734 243



AXEL SPRINGER ESPAÑA, SA  
C/ SANTIAGO DE COMPOSTELA, 94  
28035 - MADRID  
TELÉFONO: 915 140 600

**AUTO BILD SE PUBLICA EN 34 PAÍSES:**  
Alemania, Argentina, Austria, Azerbayán, Bielorrusia, Bulgaria, China, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hungría, India, Indonesia, Letonia, Lituania, México, Montenegro, Polonia, Portugal, República Checa, Rumanía, Serbia, Suiza, Tailandia, Turquía y Ucrania

# Tecnología al volante

CLAUDIA LEÓN, ALMERÍA

## “Es coherente que algunos dispositivos sean ilegales”

Me gustaría hacer una aportación al tema de la conectividad en los coches. Cada día, los aparatos electrónicos que nos rodean hacen más y más cosas por nosotros. Parece que la práctica del 'manos libres' se ha generalizado, de manera que podemos estar podando una planta y hablando con nuestra tía de Cuenca (o de donde sea) sin tener el teléfono cerca. Sin embargo, ¿es esto válido en el coche? Si hablar con los demás ocupantes del vehículo está considerado una distracción en potencia (nos lo repiten con frecuencia), ¿cómo no lo va a ser hacerlo a través de, por ejemplo, un reloj inteligente? El simple hecho de tener que prestar atención al aparato durante un segundo será más peligroso que hablar con alguien que tenemos

al lado. Me parece coherente que sea ilegal, pero creo que no debería ni plantearse la posibilidad de usarlos mediante aplicaciones paralelas. Entiendo, además, que este tipo de dispositivos son muy atractivos para los más jóvenes y precisamente, este colectivo es el que menos práctica tiene al volante y los más propensos a correr riesgos innecesarios.



## “Ha llevado a Ferrari a lo más alto, casi campeón en dos ocasiones y siempre luchando por el podio. Lástima que el coche no haya estado a la altura del piloto”

Isaac Telletxea, en nuestro muro de Facebook sobre la noticia de la salida de Alonso de Ferrari.

BUSCA EN FACEBOOK AUTO BILD ESPAÑA Y HAZTE SEGUIDOR



## Asignatura pendiente

Amigos de AUTO BILD: Voy a ser muy directo; la gente no tiene ni idea de lo que hay que hacer al llegar a una rotonda y este tema me tiene 'frito'. Viajo mucho y cambio a menudo de ciudad y he de decir que, cuando llego

a una glorieta, nunca sé cómo tendrán costumbre de hacerlo en el lugar que se tercia. Creo que en la autoescuela me enseñaron a hacerlo bien y a mí me quedó claro, pero actuar como se debe supone tener que lidiar con aquellos que lo hacen mal y correr el riesgo de sufrir un accidente, así que mejor hacerlo mal y así todos contentos. De acuerdo, es cierto que eso es una locura y que si todos piensan como yo no se va a solucionar el problema. Pocos

son los sitios en los que puedo entrar en ellas con tranquilidad. En la mayoría, la gente se mete y sale cuando le da la real gana, por no hablar de aquellos que circulan por el medio de los dos carriles... Considero que se debería ser más estricto y haber más control sobre ellas; hay algunas muy conflictivas, con mucho tráfico, que a lo largo del año causan numerosos accidentes. Con esto, ¿es que nadie se va a dar cuenta de que el tema de las rotondas

# ENCUESTA AUTOBILD.ES

Auto Bild .ES

RESULTADO ANTERIOR

¿Crees que el petróleo tiene precio pactado?



ESTA SEMANA

¿Son seguros los autobuses escolares?

La DGT lleva a cabo una campaña especial de vigilancia y control de transporte escolar y de menores



todavía es una asignatura pendiente entre los conductores?



**BÁRBARA DÍEZ,**  
CORREO ELECTRÓNICO

## Multas van

Estoy indignada. Recientemente, fui multada por sobrepasar en apenas 10 km/hora (por una autopista de Tarragona) la velocidad máxima establecida, cuando supuestamente no llegaba al límite legal. Y digo supuestamente, porque lo han bajado y en ningún momento han informado de ello cuando debería haber sido algo primordial. Esta actuación tiene un claro afán recaudatorio, por mucho que se empeñen en decir que no. Es mucho mejor estar a la que salta y probar suerte... a ver cuántos caen. No considero justa la multa recibida (100 euros); además, tengo que decir que no te dan facilidades para pagarla. Entre que te llega la carta, compruebas todo y haces el pago, se te pasa el tiempo establecido y corres el riesgo de ser sancionado... ¡a pagar el doble! Por suerte, estuve hábil y logré una rebaja. Con lo lenta que va la burocracia, no entiendo que al ciudadano se le exija de esta forma. ¿De esta forma pretenden concienciar? Más bien generar malestar y se ganan la desaprobación de todos los conductores.



**JUAN GONZÁLEZ**

@autobildspain

A las cosas se les llama por su nombre, era un 'cabrón' lo que atacó. [carnero ataca coche Guardia Civil]



**FELIPE ÁLVAREZ,**  
MADRID

## Aparcar por la gorra

En Valencia, y supongo que en muchas ciudades españolas, cada vez hay más 'gorrillas'. Aunque no es algo nuevo, pues estos personajes son un clásico y están por todas partes, la



**SANTIAGO MANSO,**  
BEGUES

## Hamilton, sí, pero...

Esto fue lo primero que me vino a la mente el domingo tras el último gran premio de F1 de la temporada. Digno ganador Hamilton, pero con una actitud que me recordó mucho a CR7



## Curiosa foto: un pedacito de Londres en Madrid...

José Palomain, correo electrónico

Auto Bild España no se hace responsable de las imágenes enviadas por los lectores

crisis agudiza el ingenio (y la cara dura de muchos); lo curioso es que nadie hace nada para remediarlo. No comprendo que no se tomen cartas en el asunto, ya que el riesgo que corremos los conductores al dejar nuestro coche aparcado sin dar propina es muy grande. Además, también hay más zonas azules... así que no solo tenemos que pagar nuestros impuestos, sino que también hay que pagar el ticket de aparcamiento y, por supuesto, a los 'gorrillas' si no queremos que nuestro vehículo termine rallado de arriba abajo. El transporte público no anima a dejar el coche en casa y no siempre es posible ir andando. Los famosos 'gorrilla' fomentan el vandalismo y son un grave problema público que hay que erradicar cuanto antes. Yo no quiero que nadie me vigile el coche, yo quiero poder aparcarlo sin tenerme que dejar un riñón, o sin tener que quedarme sin coche. Pobrecitos los turistas a los que pillan desprevenidos.



**ROBERTO GARZA**

@autobildspain

Fernando Alonso le confirma al Rey Juan Carlos I que se va a McLaren <http://flip.it/Se7k6> // Jajajaja, ¡mucho show!

cuando marca un gol: nunca va a felicitar a quien le hace el pase o asistencia sino que anima al resto de compañeros a que se acerque a él para celebrarlo; esa

es para mí la gran diferencia con Messi, que después de marcar siempre va a buscar al compañero que le ha ayudado a lograrlo y precisamente eso es lo que creo que faltó, una actitud más generosa, más de persona, ir a buscar a Rosberg que, lamentablemente, no pudo disputar la carrera como a él le hubiese gustado, y abrazarlo y felicitarlo por ser un gran rival; pues no, tuvo que ser al revés, tuvo que ser Rosberg el que lo fuera a buscar. Felicidades, Rosberg, eres un gran piloto y mejor persona y aunque Hamilton ganó, tú te ganaste nuestro corazón, todo un señor. Espero que para el año que viene cambien las tornas y te veamos a ti levantar el título de campeón.



LA COMUNIDAD  
HABLA DE...

## Landwind X7, la copia china del Evoque

En el Salón de Guangzhou se ha presentado el Landwind X7, un SUV chino que imita al Range Rover Evoque. Land Rover ha dicho que va a emprender medidas legales y la noticia no ha pasado desapercibida entre nuestros lectores de Facebook. Así, Iván León dice: "Te cuesta 15.000 pavos y a los dos días se cae a cachos". Isaac Telletxea



añade: "Se parece al Evoque, mejor dicho, es una copia exacta; aunque copia estética, la tecnología será totalmente opuesta". A Jorge Domínguez no se la 'pegan': "Yo me quedo con el original: clase, señorío, seguridad, diseño... no es comparable". Josean Fraile quiere que alguien le explique "cómo puede ser esto legal".



**El tema de la semana**

Más control a conductores y autobuses

# Aprende la lección

Para minimizar los riesgos en el trayecto de casa al colegio y viceversa, la DGT intensifica esta semana la vigilancia en el transporte escolar. Tolerancia 'cero' para evitar los accidentes

**D**urante estos días, la Dirección General de Tráfico está reforzando la vigilancia sobre los autocares escolares que circulan en España. Tal y como indican las estadísticas, el transporte escolar es muy seguro (el año pasado no se produjo ninguna víctima mortal entre los usuarios de este transporte), pero la DGT quiere aumentar todavía más el control que se realiza sobre este sector.

Sobre todo ahora, ya que las víctimas en accidente en autobús son las que más han aumentado en los dos últimos años (no hace falta recordar el desafortunado si-

nistro producido en Murcia hace unas semanas en el que murieron 14 personas).

El autobús escolar es el medio de transporte que utilizan a diario casi medio millón de alumnos para acudir al colegio y regresar luego a casa. Muchos de esos desplazamientos se realizan por carreteras convencionales, por lo que el riesgo es mayor (adelantamientos, curvas cerradas, animales, ciclistas...). Los agentes de Tráfico van a comprobar cualquier aspecto: desde las autorizaciones y los documentos del vehículo y el conductor, hasta el control de los elementos de seguridad del propio autocar, tiempos de conducción y des-



En España hay 496.000 niños que cogen diariamente el autobús para llegar al colegio. Es un transporte muy seguro, una circunstancia que debe continuar



## Un ejemplo a seguir..

■ La empresa ALSA ha realizado en los últimos 12 meses más de 1.000 controles voluntarios de alcohol y drogas entre sus conductores, todos ellos con resultado negativo. Ello significa que un 30% de la plantilla de conductores accedió voluntariamente a

la realización de estas pruebas, lo que pone de manifiesto su compromiso con la seguridad. Para la realización de los tests, la compañía ha utilizado los mismos equipos y metodología que la empleada por la Dirección General de Tráfico. Además, desde hace

tres años, la empresa fundada en Luarca viene implantando el programa de seguridad 'Eliminando Riesgos', que busca garantizar la máxima seguridad en sus operaciones. Sin duda, una iniciativa que debería funcionar a modo de ejemplo para el resto.



Durante esta campaña, la Dirección General de Tráfico quiere intensificar los controles de alcoholemia y drogas realizados a los conductores



canso del conductor, velocidad, test de alcohol/drogas...

Se prevé que estos días la vigilancia recaiga sobre unos 17.000 autobuses escolares (alrededor de un 40% de toda la flota privada que circula por España). El objetivo es que continúe siendo un medio de transporte tan seguro como hasta ahora.

### El cinturón, vital

Por supuesto, la DGT también va a controlar que, por ejemplo, los chóferes no hagan uso del teléfono móvil ni utilicen otros aparatos que supongan una distracción. La velocidad, unida a la pérdida de atención, son los fac-

tores principales que causan los accidentes en los que están implicados este tipo de vehículos.

Durante la campaña se prestará especial atención al uso del cinturón de seguridad en aquellos autobuses escolares que lo tengan instalados (actualmente ese porcentaje asciende a más del 60%). Un menor sin ningún tipo de retención multiplica por cinco las posibilidades de sufrir lesiones mortales y nueve de cada diez lesiones infantiles graves podrían haberse evitado si se hubiera utilizado este tipo de dispositivos, por lo que su uso es esencial en cualquier trayecto, corto o largo independientemente de la vía por la que

circule. Desde octubre de 2007, se deniega la matriculación a cualquier autobús que no lleve instalados estos sistemas de retención, ya que es obligatorio que los equipen de fábrica.

Por otra parte, desde la Dirección General de Tráfico también se quiere poner especial énfasis para que los padres enseñen a sus hijos las normas básicas a la hora de utilizar el autobús escolar. Entre las consignas que deberían saber los más pequeños de la casa están no pararse nunca detrás del autobús y esperar la señal del conductor para salir y entrar del mismo. Tampoco deberían cruzar la calle con menos de tres metros de

distancia por delante del autobús. Dentro del mismo, siempre hay que mantenerse sentado y con el cinturón puesto (si lo lleva instalado) y no correr nunca al llegar al autocar ni al salir. Si viaja un monitor, siempre hacer caso a sus decisiones.

### ¿Tú qué opinas?

Escríbenos en twitter o envíanos un correo de no más de 500 caracteres con tu opinión y tus datos a la siguiente dirección:

@AutoBildSpain  
#DebateAutoBild  
cartas.autobild@autobild.es  
Asunto: Transporte Escolar



► GENES DEPORTIVOS...  
...pero practicidad como  
cualquier familiar. Así es el CLA  
Shooting Brake

Mercedes CLA Shooting Brake

# Para familias dinámicas

La marca de la estrella ha desvelado el Mercedes CLA Shooting Brake, que se puede considerar como el hermano menor del Mercedes CLS Shooting Brake. Se trata de un modelo con un diseño deportivo pensado para aquellas familias que, además, de versatilidad y espacio, también busquen un

punto de dinamismo y estilo. Cuenta con uno de los maleteros más amplios del segmento, que ofrece desde 495 a 1.534 litros cuando se pliegan los asientos traseros. En cuanto a los motores disponibles, estará a la venta con dos diésel y tres gasolina. Pese a su estética deportiva, no se olvida de la eficiencia, ya que

este punto es una de las apuestas de Mercedes en sus nuevos modelos. Destaca el CLA 200 CDI, que ofrece 136 CV de potencia y que, según el fabricante alemán, será capaz de alcanzar los 215 km/h con un consumo de 3,9 litros/100 km. Todas las versiones vienen de fábrica, además, con función de parada

y arranque ECO y cumplen con la normativa Euro 6. La tracción a las cuatro ruedas llegará con las versiones CLA 250 4MATIC y CLA 250 Sport 4MATIC. Las primeras unidades de este Mercedes CLA Shooting Brake estarán disponibles en los concesionarios oficiales de la marca en marzo de 2015.



Nadal, 'superhombre' Kia

## Nuevos concesionarios Kia

■ Rafa Nadal, como embajador de Kia, ha sido el encargado de inaugurar dos nuevas concesiones de la marca coreana en Madrid, en colaboración con Kitur. La primera de ellas, en la calle Sinesio Delgado, con más de 6.000 m<sup>2</sup> de instalaciones que incluyen servicios de venta, post-

venta, vehículos de ocasión y taller. El segundo centro, con 1.500 m<sup>2</sup>, en el Polígono El Carralero de Majadahonda. Por cierto, Nadal será el encargado de desvelar en el Open de Australia 2015 el Kia X-Car, inspirado en la nueva película 'X-Men: Días del futuro pasado'.

Resultados Toyota 2014

## "Con la crisis, más fuertes"

■ Con esta contundente afirmación resumió Jacques Pieraerts, presidente y CEO de Toyota España, los resultados del ejercicio 2014 -que cerrará con unas 42.700 matriculaciones, un 15% más que en 2013- y sus previsiones de cara al año 2015. De esas cerca de 43.000 unidades

matriculadas, más de 8.000 serán híbrido. Por otro lado, según las previsiones, en 2015 alcanzará las 47.000 matriculaciones, un 10% más que en 2014. En cuanto a Lexus, Pieraerts explicó que cerrará con 3.050 unidades (crecen un 55%), de las que 450 unidades proceden sólo del nuevo NX.





## SsangYong Tivoli Debutará en Ginebra

■ La marca coreana ha desvelado el nombre oficial que llevará su nuevo SUV para el segmento B: SsangYong Tivoli, una denominación inspirada en la ciudad italia-

na del mismo nombre. El diseño exterior muestra una silueta más actual de líneas modernas y fluidas que pretenden transmitir la filosofía de diseño 'Nature born -

3 Motion' creado por SsangYong y que ya fue anticipada en el pasado Salón de París por el concept XIV y cuya finalidad es "conectar con los pasajeros, añadiendo ritmo y dinamismo a la practicidad, robustez y durabilidad propias de la gama SsangYong". En el interior, promete un cuidado diseño, además de una gran sensación de amplitud, controles y dispositivos con un manejo fácil e intuitivo y las últimas novedades del segmento en conectividad. El Tivoli pretende ser un modelo para captar nuevos clientes y será presentado a nivel Mundial en el Salón del Automóvil de Ginebra para comenzar su comercialización a mediados del año 2015 en el mercado europeo.

## Nuevo todoterreno "Segundo buque insignia de Opel"

■ La fábrica de Opel en Rüsselsheim (Alemania) será la encargada de fabricar el nuevo todoterreno de la marca, según ha anunciado la presidenta de General Motors, Mary Barra, durante su visita a la factoría. Y ha añadido que será "el segundo buque insignia de la marca junto al Opel Insignia".



## Mitsubishi XR-PHEV Concept Revolución híbrida

■ Mitsubishi acaba de desvelar en el Salón de Los Ángeles 2014 el Mitsubishi XR-PHEV Concept, un espectacular vehículo perteneciente al segmento C, que combina el diseño llamativo con la tecnología híbrida enchufable. Gracias a él, la marca presenta a sus clientes la línea que seguirán sus

modelos en el futuro, así como la intención de estandarizar la hibridación en sus nuevas creaciones. Incluye, como gran novedad, paneles solares en el techo que se encargan de recargar la batería. Y en la parte trasera, un 'spoiler' de ángulo variable en función de las condiciones de conducción.

## Consejos del comparador Rezulteo ¿Tus neumáticos están listos para el frío?

■ Aunque ha tardado en irse, el buen tiempo nos ha dejado y el clima otoñal se ha instalado en nuestro país. Para que el frío y la lluvia no pillen a tus neumáticos por sorpresa, es importante comprobar el estado de los mismos y cambiarlos si es necesario. Los neumáticos son un elemento clave para la seguridad del vehículo, son el único elemento en contacto con el suelo y, por lo tanto, es vital circular con neumáticos en buen estado todo el año. La llegada del frío y la lluvia hace que sea todavía más importante tener neumáticos en buen estado, ya que en estas condiciones unos neumáticos demasiado usados pueden darnos un buen susto. El desgaste de un neumático influye directamente en la seguridad, especialmente en suelo mojado, donde la profundidad del dibujo de la banda de rodadura nos garantizará una buena evacuación del agua y, por consiguiente, una mejor resistencia al aquaplaning. Así, pues, nunca

está de más revisar el desgaste de los neumáticos para comprobar si hemos alcanzado el testigo de desgaste y, en caso afirmativo, cambiar de neumáticos. También es importante comprobar que el neumático no presente desgastes irregulares ni deformaciones y que la goma no esté agrietada. Otra de las comprobaciones básicas que no hay que olvidar es la presión. Lo recomendable es controlar la presión de los neumáticos una vez al mes y corregirla cuando sea necesario. Además, puesto que la temperatura del aire influye directamente en la presión de los neumáticos, es recomendable añadir 0,2 bar a la presión recomendada por el constructor en las regiones que registran bajas temperaturas durante el invierno. No obstante, en las provincias más frías de España y en las zonas de montaña, la mejor solución para pasar la estación fría con total seguridad es montar neumáticos de invierno.

**Autobild.es | Neumáticos**  
Autobild.es > Servicios > Neumáticos  
Una colaboración con: **rezulteo**  
neumáticos, precios, dónde comprar

Neumáticos invierno | Tiendas de neumáticos | Catálogo de vehículos

**BUSCAR NEUMÁTICOS**

Por medida | Por vehículo | Por marca

Ancho: [input type="text"]  
Altura: [input type="text"]  
Diámetro: [input type="text"]  
Carga: [input type="text"]  
Velocidad: [input type="text"]

Temporada:  Neumáticos verano y todas estaciones  Neumáticos invierno [Mostrar más opciones](#)

**Neumáticos por vehículo**

- Ford
- Renault
- Volkswagen
- Citroen
- Peugeot
- Opel
- Seat
- Nissan

Neumáticos de coches, 4x4 y utilitarios: [Neumático vehículo](#)

**Nuestra comparativa de neumáticos de invierno**

Elegir un neumático de invierno puede ser complicado. Entre los neumáticos nórdicos, los neumáticos alpinos, los neumáticos de nieve, los perfiles asimétricos, direccionales... es fácil perderse.

Nuestra comparativa de neumáticos de invierno te permitirá encontrar un neumático adaptado a tu vehículo (berlina, 4x4, utilitario...) y a tu tipo de utilización. Además en nuestra web encontrarás toda la información sobre el buen uso de los neumáticos en condiciones invernales: desde las presiones de inflado hasta los consejos de conducción, sin olvidar las precauciones de almacenamiento.

[Ver las guías de invierno](#)



**PRUEBA**

**Audi Prologue**

El futuro Audi A9 ha hecho su debut en el Salón de los Angeles 2014 y lo hemos probado por las calles de Beverly Hills. ¡Todo un lujo!



[bit.ly/tv1MinX](http://bit.ly/tv1MinX)

**NOTICIAS**



**Movilidad**

Tres conceptos que te adelantan cómo serán los coches autónomos.



[bit.ly/1y89Hhb](http://bit.ly/1y89Hhb)

**REPORTAJE**



**Pick-up**

Diez deportivos transformados en pick-up muy peculiares...



[bit.ly/tuTC9mn](http://bit.ly/tuTC9mn)

**VÍDEO**



**Seat León TGI, con gas natural**



[bit.ly/tvpfwXZ](http://bit.ly/tvpfwXZ)



**Volkswagen Polo**

**Líder en exportación**

■ En los primeros nueve meses de 2014 salieron 236.174 VW Polo de la planta de Volkswagen en Landaben (Navarra). Un modelo

que llega a 80 países y es líder en exportación, porque casi uno de cada cinco coches exportados por España es un Polo.

**Lexus NX 300h**

**¡Ya van 10.000 unidades!**

■ Apenas ha pasado un mes desde la llegada del nuevo SUV de Lexus a los concesionarios de toda Europa, pero ya se han superado los 10.000 pedidos del nuevo NX 300h. De esta forma, la marca tiene un nuevo motivo de celebración, además de su 25º aniversario. En España, en concreto, ya son más de 10.000 los Lexus híbridos que circulan por nuestras carreteras.



**BREVES**

**Citroën, con el basket**

Citroën es ya patrocinador oficial en España de las máximas competiciones del basket europeo (Euroleague y Eurocup) para la temporada 2014-2015. Para celebrarlo, la marca sortea seis entradas VIP dobles para la próxima jornada. Participa en [www.citroentellevasalaeuroliga.es](http://www.citroentellevasalaeuroliga.es)



**Toyota llama a taller**

Toyota acaba de efectuar una llamada a revisión de unas 24.000 unidades de Auris, unas 13.000 de Yaris, unas 1.000 de Urban Cruiser y unas 700 de Corolla. En estos vehículos se revisará el sistema de admisión del motor 1ND de Toyota (1.4 D-4D) y, en caso necesario, se actualizará.

**Volkswagen Multivan**

**Gama renovada para el mercado español**

Por: **ENRIQUE TRILLO**

**Primeras impresiones**

- ➕ Polivalencia, precio-equipamiento, espacio
- ➖ Dinamismo, peso elevado, balanceo en curvas

**Esto es nuevo**

Lo innovador de la nueva gama Multivan es que por su configuración resulta una gran alternativa a otros segmentos, como el de los todoterrenos o SUV de siete plazas, monovolúmenes o berlinas familiares.

**Cómo funciona**

Con un extraordinario espacio interior, en menos de cinco metros puede transportar hasta siete ocupantes y su correspondiente equipaje o reducir las plazas de pasajeros para ocupar el espacio con objetos de todo tipo. La robustez es también una de las principales fortalezas de un modelo que ofrece soluciones y tecnologías propias del segmento de los turismos.



El portabicicletas es uno de los accesorios oficiales casi indispensable

**Gama mecánica**

Según versiones, se ofrece con tres motores TDI de 114, 140 y 180 CV y un 2.0 TSI de 204 CV. Puede ir asociado a cambio manual de seis velocidades o DSG de siete marchas, y con tracción delantera o 4MOTION. Además, todos se benefician de la eficiencia energética de la tecnología BlueMotion, favoreciendo así el ahorro de carburante y la regulación de las emisiones de CO<sub>2</sub>.

**¿A quién interesa?**

A una amplia franja de clientes, desde jóvenes solteros, hasta familias. Eso sí, amantes de los viajes, la naturaleza y los deportes de aventura

**Precio: desde 39.800 €**

El precio de partida corresponde a la versión Outdoor Edition. El acabado Premium cuesta 51.100 euros y el tope de gama (Panamericana), 71.642 euros.



NUEVO RENAULT  
**TWINGO**  
MUÉVETE  
CON LIBERTAD



  
**barcelona**  
world race

Gama Nuevo Twingo: consumo mixto (l/100km) desde 4,2 hasta 4,3.  
Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km) desde 95 hasta 99.



## EL PRESUPUESTO

■ **EL PRECIO REAL:** Toyota mantiene un buen descuento hasta diciembre, con el que el precio de este Yaris se queda en 13.526 euros.

■ **EL MANTENIMIENTO:** Todos los años o cada 20.000 kilómetros tendrás que ir al concesionario. La revisión básica cuesta unos 150 euros.

■ **EL EQUIPAMIENTO:** La versión Active está muy bien equipada de serie, siempre que no necesites disfrutar del climatizador.



El Yaris más lógico

# Nada que objetar

El Toyota Yaris siempre ha sido uno de los mejores utilitarios. Ahora que su estética ganó cierta emoción, hay muy pocas pegas que ponerle. Sobre todo, a su versión diésel

El coche que probé anteriormente al Yaris 1.4 D Active fue su hermano híbrido, así que desde que me subí a esta unidad no pude evitar estar haciendo comparaciones todo el rato. Los primeros días, este Yaris me llevó en mi rutina diaria por Madrid y debo decir que aunque el híbrido lo hace con mayor relax por el silencio de marca, prefiero el diésel para callejear porque su cambio es más rápido.

Con el *restyling* que entró en vigor hace ya algunos meses, los cambios no solo son estéticos, aunque estos sean los que mejor han sido recibidos. El Yaris también ha ganado algo de agilidad gracias a varias mejoras en su chasis. En el interior, hay algunos paneles de mejor calidad y el cambio ha variado algunos

milímetros su posición para hacer más agradable su manejo.

Donde Toyota no ha introducido novedades es en el motor diésel de 90 CV que, en ciudad, te permite circular casi todo el tiempo en segunda y ofrece un

agradable par desde las 1.600 rpm. Al ralentí un mal aislamiento deja que se cuele un ligero repiqueteo en el habitáculo, pero en cuanto sales a carretera da una versión incluso mejor, ya que puedes ir a 100 km/h en

quinta y girando a 1.500 rpm o a 120 km/h en sexta con el motor a apenas 2.000 rpm.

## Sus puntos flojos

A este Yaris le hice casi 1.200 km en tres días y solo eché de menos un reposabrazos ajustable en el asiento del conductor y que la dirección fuera menos sensible por encima de 100 km/h. Para ser un utilitario, el comportamiento dinámico del nipón es bastante preciso, algo a lo que ayuda que esta unidad llevara llantas de 15".

Luego hay detalles en los que Toyota debe seguir mejorando, por supuesto. Los asientos delanteros son casi amorfos; parece que estén pensados para poder acoger gente de entre 30 y 300 kg de peso y, claro, no reco-



Por: VICENTE CANO

@VicenteCanof



El interior del Yaris presume de calidad y buenos ajustes, aunque se echa de menos el climatizador y el volante resulta algo grueso. El centro multimedia incluye un navegador, pero deberás pagar si quieres acceder a funciones avanzadas y escuchar música por Bluetooth (aunque lo puedes hacer a través del USB que hay bajo los mandos del aire). La trampilla del fondo del maletero da acceso a un espacio adicional y se puede deslizar para ganar sitio



Nº de plazas: 5

Volumen 286 l



En la segunda fila tienes espacio de sobra para dos adultos. Como el suelo es plano, en medio puede ir otra persona en viajes cortos

El maletero está en la media alta del segmento y el suelo rígido que se puede bajar lo hace más versátil

gen el cuerpo adecuadamente. Por otro lado, el salpicadero tiene mucha calidad y su plástico blando un tacto agradable, pero los botones y los mandos del volante podrían tener un diseño y una factura mucho mejores.

Puedes ver en la foto de la segunda fila que no hay una rendija para guardar revistas u otra cosa tras los asientos y que el hueco portabebidas del centro es solo para botellas de un litro. Como detrás la banqueta es casi corrida, hay un punto positivo: el Yaris es el utilitario en el que cinco personas pueden viajar más cómodamente.

El maletero se convierte, sin duda, en uno de los puntos fuertes del Yaris. En Toyota sacrificaron un poco la accesibilidad a la segunda fila para ceder un par de centímetros al equipaje, aunque las sillitas de niño siguen entrando bien. Una decisión acertada y, además, el doble fondo con separación plegable resulta muy útil.

Mediciones realizadas con los nuevos carburantes BP

UNICOS

ESPECIFICACIONES

TOYOTA YARIS 1.4 D ACTIVE

Table with specifications: Motorización: 4L Turbo/del./trans., Cilindrada: 1.364 cc, Potencia: 90 CV a 3.800 rpm, Par motor: 205 Nm a 1.800 rpm, Caja de cambios: Manual, 6 vel., Tracción: Delantera, Frenos: Discos ventilados/Discos, Neumáticos: 175/70R15 T, Cap. del maletero: 286 l, Cap. del dep. de combustible: 42 l, La./An./Al.: 3.950/1.695/1.510 mm, Vías/Batalla: 1.470-1.460/2.510 mm, Peso en vacío: 1.155 kg, Velocidad máx.: 175 km/h, Consumo\*: 4,6/3,3/3,8 l, Emisiones CO2\*: 99 g/km

Table with additional specifications: Rueda de repuesto: Kit antipinchazos, Coste de un neumático: 64 euros, Primera inspección: 150 euros, Descuento promocional: 3.549 euros

MEDICIONES

Table with acceleration and speed data: 0-50 km/h: 5,5 s, 0-100 km/h (oficial): 11,5 (10,8) s, 0-400 m: 19,2 s, 60-100 km/h (en 4ª): 10,4 s, 80-120 km/h (en 6ª): 16,0 s, 100-0 km/h (frio/cal.): 39,6/40,0 m, Cons.-Emis. medidas: 5,31-139 g/km

Table with equipment and costs: Equipamiento, Cámara trasera y luces LED: 400 euros, Pack Touch 2 Go (GPS): 800 euros, Control de crucero: De serie, Pintura azul eléctrico: 375 euros, Costes/garantías, Seguro a todo riesgo: 1.029 euros, Seguro a terceros: 264 euros, Garantía: 3 años, Garantía anticorrosión: 12 años

PRECIO 16.775 euros

- Elasticidad del motor diésel, cambio agradable, consumos razonables y calidad general. Dirección sensible para rodar en autopista, asiento del conductor algo ancho.

NOTA 7,5

CONCLUSIÓN

Con los precios actuales de los carburantes, la versión diésel del Yaris es la más lógica desde el punto de vista económico. Además, el motor de 1.364 cc con turbo actúa con gran suavidad en ciudad y en autopista gira a la velocidad máxima legal sin despeinarse ni pasarse de tragón. Los costes de mantenimiento, la calidad de los materiales y acabados y la tecnología del habitáculo están entre las mejores y, aunque al diseño del Yaris todavía le falte algo de personalidad, ya no es nada soso.



Todo sobre este modelo en abild.es/tyaris

Fotos: Alex Aguilar



Nuevo motor BlueHDI

# Exceso de ambición

El DS3 salta a la pista para comerse a su competencia de un mordisco. Se jacta de ofrecer un completo equipamiento, buena calidad y un motor HDI de última hornada. Pero ese precio...

**L**a tercera marca del grupo PSA lleva desde mayo dando pasos en solitario. Aunque sigas viendo los *chevrones* en el frontal, este DS3 es el primer modelo de una firma que, como sabes, aspira a colarse entre los representantes más *premium* de cada segmento. Por eso me pongo al volante con las expectativas bien altas. Pero una cosa es a lo que uno aspire y otra cosa bien distinta es que lo acabe consiguiendo. Por eso miro con lupa cada detalle.

Para empezar, DS no ha querido realizar muchos cambios en un salpicadero que ya brillaba a un buen nivel en cuanto a calidad de materiales y ajustes. En ese sentido, solo cabe destacar el buen trabajo de los diseñadores franceses, aunque echo en



falta que los mandos de la radio estuvieran un poco más arriba y que su uso no sea más intuitivo. El aro del volante tiene el diámetro perfecto, pero como hasta ahora, no incluye mandos para acceder a las funcio-

nes principales de la radio o el control de crucero. Y por mucho que lo intento mis 1,85 de altura no acaban de integrarse bien en unos asientos de piel que, por otra parte, son cómodos y recorren bien la espalda.

Como no hay muchas más novedades aquí dentro, decido pasar a la acción y poner a prueba al verdadero protagonista de esta prueba: el nuevo motor BlueHDI que se esconde bajo el capó y que ya gira sin hacer mucho ruido. Se ayuda de la última tecnología para reducir el consumo y las emisiones de CO<sub>2</sub> y desarrolla unos más que significativos 120 CV que tienen por misión mover una carrocería que no llega a los 1.200 kilos de peso. Suena bien, ¿verdad?

## Cumple lo que promete

Empiezo la marcha. El bloque de cuatro cilindros no hace mucho ruido y solo cuando estás llegando a la zona alta del cuentavueeltas es cuando de verdad se hace más presente en el

Por: **KIKE RUIZ**

@KikeRuiz77



## EL PRESUPUESTO

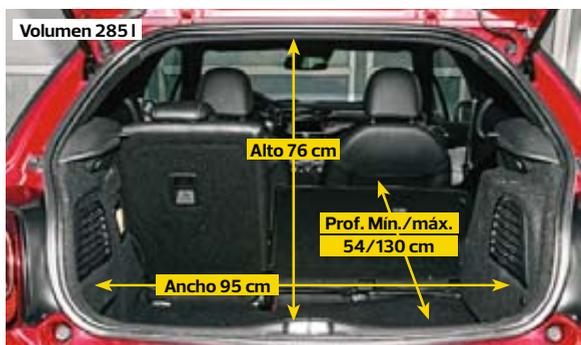
■ **EL PRECIO REAL:** Increíble pero es así: olvídate de los antiguos descuentos de Citroën. En la marca DS no se estilan.

■ **EL MANTENIMIENTO:** Todos los años o cada 25.000 kilómetros tendrás que ir al taller a pasar revista. Precio: 290 euros.

■ **EL EQUIPAMIENTO:** La versión Sport trae de serie todo lo necesario para que no eches nada en falta. Aun así puedes añadir el navegador o el cuero.



El espacio aquí detrás es el que es, no te esperes grandes cosas. Los ajustes están bien cuidados, aunque hay plásticos duros



El maletero está bien aprovechado. Tiene unas formas regulares y si abates los asientos no dejan un fondo plano



El interior está bien cuidado y no le falta ni calidad en sus materiales ni buenos ajustes en los paneles. Echo en falta botones sobre el volante para funciones como la radio o el control de crucero, entre otros (están detrás del aro y apenas se ven). La instrumentación, con el gran velocímetro en el centro, es clara y se lee bien. El navegador que ves en la imagen está dentro de un 'pack': cuesta 950 euros. Único disponible con este motor: un cambio manual de seis marchas y buen tacto



# ón

habitáculo. La caja de cambios de seis relaciones también cumple: acertadamente escalonada y con un buen guiado, no vas a cometer en errores a la hora de insertar las marchas.

La zona buena del motor está por encima de las 1.800 vueltas, pero por debajo de ese umbral también se muestra voluntarioso y sabe cómo ganar velocidad. Segunda, tercera... el DS3 se siente ágil apoyado por un tarado de suspensiones firme, pero que no se hace molesto. En el tráfico de la ciudad se mueve con mucha facilidad y su dirección es lo suficientemente rápida como para callejear con pocas vueltas de volante. Lo mejor es que este utilitario se mueve igual de bien en autovías y carreteras rápidas. ¿El consumo? Si no eres especialmente exigente con el pie derecho no superarás los seis litros. ¿Y el precio? Eso lo respondo en la conclusión, porque ciertamente es lo que menos se entiende de este coche.

Mediciones realizadas con los nuevos carburantes BP

UNICOS

### ESPECIFICACIONES

#### DS3 BlueHDI 120 Sport

Motorización:	4L Turbo/del./trans.
Cilindrada:	1.560 cc
Potencia:	120 CV a 3.500 rpm
Par motor:	270 Nm a 1.750 rpm
Caja de cambios:	Manual, 6 vel.
Tracción:	Delantera
Frenos:	Discos vent./Discos.
Neumáticos:	205/45R17
Cap. del maletero:	285-980 l
Cap. del dep. de combustible:	46 l
La./An./Al.:	3.948/1.715/1.458 mm
Vías/Batalla:	1.465-1.467/2.464 mm
Peso en vacío:	1.165 kg
Velocidad máx.:	190 km/h
Consumo*:	4,4/3,2/3,6 l
Emissiones CO <sub>2</sub> *:	94 g/km
*Urbano/extraurbano/mixto en 100 km	
Rueda de repuesto:	Emergencia
Coste de un neumático:	175 euros
Primera inspección:	290 euros
Descuento promocional:	-

### MEDICIONES

0-50 km/h	3,2 s
0-100 km/h (oficial)	9,7 (9,3) s
0-400 m	17,4 s
60-100 km/h (en 4ª)	5,9 s
80-120 km/h (en 6ª)	13,5 s
100-0 km/h (frio/cal.)	37,6/37,9 m
Cons.-Emis. medidas	5,11-133 g/km

#### Equipamiento

Xenón Full LED	S
Active City Brake	S
Tapicería de cuero	940 euros
Pintura metalizada	415 euros
Costes/garantías	
Seguro a todo riesgo	890 euros
Seguro a terceros	378 euros
Garantía	2 años
Garantía anticorrosión	12 años

**PRECIO 23.225 euros**

Motor suave y poco gastón, respuesta energética, equipamiento de serie, calidad

Precio elevado, visibilidad, sin descuento promocional, acceso a la segunda fila

NOTA

6,5

### CONCLUSIÓN

■ Creo que este DS3 es un gran producto, que brilla en muchos capítulos y en el que casi todas sus pegas son perdonables... menos una: lo que cuesta. Que sea más caro que un Mini Cooper D, un Alfa MiTo JTDM con la misma potencia o un Seat Ibiza FR TDI de 143 CV demuestra que hay algo en la marca francesa que no han sabido calcular bien. Sobre todo porque tampoco están dispuestos a hacer descuentos y eso no suele ser del gusto de los clientes de este tipo de vehículos.



Todo sobre este modelo en [abild.es/c-ds3](http://abild.es/c-ds3)

Auto Bild ES

Fotos: Alex Aguilar



## Cuánto tarda en cargar

El sofisticado sistema de baterías del A3 Sportback e-tron se alimenta a través de dos tipos de tomas de carga: enchufe convencional o toma de corriente industrial. En ambos casos, el proceso es muy sencillo, tanto como enchufar cualquier dispositivo eléctrico. Con el enchufe convencional, el tiempo necesario para la carga completa es de 3 horas y 45 minutos. Un tiempo que se reduce a 2 horas y 15 minutos con la toma industrial.

Audi A3 Sportback

**e-tron**

UN PASO  
POR DELA

**E**l mundo está cambiando y, como es lógico, también lo hacen las exigencias de futuro para las marcas premium. Por eso, Audi se pone en vanguardia de nuevo con el desarrollo de nuevos sistemas de propulsión alternativos, que pasan por el uso de nuevas energías como la electricidad (e-tron), el hidrógeno (h-tron) o el gas (g-tron). Audi cree que en el futuro la movilidad será emocional, sostenible y diversa. Y para responder a esas nuevas necesidades, llega la filosofía 'e-tron' en todas sus variantes: microhíbrido, semihíbrido, 'full hybrid' o híbrido enchufable (PHEV). La marca alemana

apuesta por los vehículos híbridos como solución real a la nueva movilidad, descartando los eléctricos puros por dos motivos: autonomía y tiempo de carga real. Queda claro que los eléctricos puros necesitan demasiado tiempo para cargar y luego tienen una autonomía limitada, por eso la mejor solución es el híbrido, que combina un motor eléctrico y uno de combustión. Y con esa filosofía aplicada al mundo real nace el Audi A3 Sportback e-tron. Un compacto de verdad, que funciona de maravilla, que ofrece movilidad sin ninguna limitación, ahorro de consumo y se convierte en el mejor punto de partida para la movilidad sostenible.

## Cuánto gasta

Según la norma CEPE, su consumo se limita a 1,6 litros de combustible cada 100 kilómetros -con neumáticos 225/45/17-, equivalentes a unas emisiones de CO2 de 37 gramos por kilómetro. Ningún motor de combustión (diésel o gasolina) consigue un gasto tan bajo, que permite al A3 Sportback e-tron rodar hasta 50 kilómetros en modo solo eléctrico y alcanzar hasta 890 kilómetros de autonomía extra gracias al apoyo del motor de gasolina. En total, 940 kilómetros.



## Cuánto corre

Gracias a su conjunto mecánico híbrido de última tecnología, formado por un motor eléctrico de 102 CV y un propulsor gasolina TFSI (turbo e inyección directa) de 150 CV, el nuevo Audi A3 Sportback e-tron rinde en conjunto 204 CV que le catapultan hasta los 222 km/h. Su poder de aceleración se coloca en la cima de la categoría, al necesitar solo 7,6 segundos para pasar de 0 a 100 km/h. Y en 4,9 segundos acelera de 0 a 60 km/h, solo con el motor eléctrico.



# NTE

Con él, Audi se desmarca de nuevo y pone a la venta un modelo que funciona con la misma eficacia mecánica que los compactos de la marca, se carga con rapidez y ofrece una autonomía de 940 kilómetros. Pero no solo responde a las necesidades de autonomía y movilidad sostenible, el Audi A3 Sportback e-tron ofrece un rendimiento y unas prestaciones superiores dentro del segmento de los compactos. Es modelo de cinco puertas con una práctica carrocería, diseño elegante, calidad de Audi y unas prestaciones sensacionales: velocidad punta de 222 km/h y aceleración 0-100 km/h de 7,6 segundos.

**1**

El proceso de carga es muy sencillo. El primer paso es abrir el maletero, donde se encuentra una bolsa específica con todos los conectores y que apenas resta espacio a la zona de carga.

**2**

Al abrir la bolsa encuentras los elementos para iniciar la carga. Incluye dos tomas de conexión, la de enchufe convencional y la industrial. Esta es la más rápida.



## Dónde puedo cargar el Audi A3 Sportback

El Audi A3 Sportback e-tron tiene dos grandes ventajas. La primera es que no depende de la red pública para las operaciones de carga, pues se puede conectar en tres lugares distintos. La segunda es que, gracias a su motor de gasolina, incluso agotando sus baterías de electricidad todavía puede rodar casi 900 kilómetros. La operación de carga se puede realizar en tres puntos.



### Domicilio particular

Es la opción más práctica de las tres posibles. Solo es necesario disponer de un espacio reservado en el parking del domicilio que se pueda equipar con una instalación de carga. De esta forma, se consigue un lugar de carga para uso diario, que garantiza un alto kilometraje solo con electricidad. Este consumo de energía se suele cobrar mediante la factura de electricidad del hogar.



### En el lugar de trabajo

Si su empresa ofrece suficientes instalaciones de carga, muchos clientes de vehículos híbridos enchufables como el Audi A3 Sportback e-tron pueden aumentar considerablemente el kilometraje en conducción solo eléctrica. Para garantizar la estabilidad del suministro de energía cuando varios coches se recargan al mismo tiempo, se propone que estas instalaciones tengan la misma infraestructura que las públicas.



**3** El logotipo de los aros situado en la parrilla delantera esconde la toma de carga del Audi A3 Sportback e-tron. Para abrir, solo hay que girar una pestaña y bascula a la izquierda.



**4** Una vez abierta la trampilla delantera, ya solo hace falta conectar la toma y pulsar un botón a la izquierda. El coche está conectado al punto de carga elegido y comienza a cargar.

**5** El último paso es conectar al punto de carga. Con la conexión rápida, en dos horas y 15 minutos estará a tope.

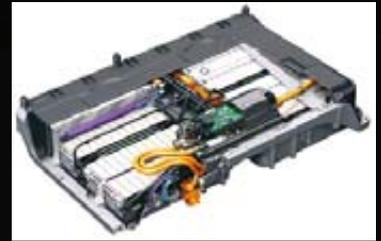


## Así funciona



### 1. Motores

Se mueve con un sistema híbrido donde los elementos claves son el conjunto mecánico y las baterías. El primero está formado por un gasolina 1.4 TFSI de 150 CV y un eléctrico de 102 CV, asociados a un cambio automático S tronic.



### 2. Batería

La carga se almacena en una batería de iones de litio con una capacidad de acumulación de energía de 8,8 kWh. En función del estado de carga, la tensión se sitúa entre los 280 y 390 voltios. Pesa 125 kilos y está compuesta por 96 celdas.

## e-tron



### En un lugar público

Aunque gracias al motor de combustión TFSI ningún cliente tiene la obligación de hacer una parada en la calle para recargar las baterías eléctricas, empiezan a extenderse los puntos de recarga en estacionamientos públicos con el fin de maximizar la autonomía eléctrica. El pago se calcula normalmente por kWh o por la duración del estacionamiento, aunque en algunos lugares también son gratuitos.



## Instalación

Para instalar en casa el puesto de carga de Audi, debes seguir varios pasos. Primero, en el concesionario recibes toda información del sistema y recomendaciones de uso. Allí mismo se solicita y entra en juego el proveedor recomendado, para concertar cita con el cliente, hacer presupuesto e instalar el puesto, que puede ser de pared si es preciso. El mismo proveedor factura los trabajos y dispone de un centro de atención al cliente para cualquier consulta.

Disputas familiares en el segmento coupé

# ¡Hola, primo, ¡ven



## ¿QUÉ COMPARAMOS?

### Audi TT 2.0 TDI

Motor:	4L Turbo
Cilindrada:	1.968 cc
Potencia:	184 CV a 3.500 rpm
Par motor:	380 Nm a 1.750 rpm
Tracción:	Delantera
Cambio:	Manual, 6 vel.
La./an./al.:	4.177/1.832/1.363 mm
Neumáticos:	225/50 R17
Aceleración 0 a 100 km/h:	7,2 s
Velocidad máx.:	241 km/h
Consumo medio:	5,4 l/100 km
Peso:	1.340 kg

### VW Scirocco 2.0 TDI

Motor:	4L Turbo
Cilindrada:	1.968 cc
Potencia:	184 CV a 3.500 rpm
Par motor:	380 Nm a 1.750 rpm
Tracción:	Delantera
Cambio:	Manual, 6 vel.
La./an./al.:	4.256/1.810/1.406 mm
Neumáticos:	235/40 R18
Aceleración 0 a 100 km/h:	7,4 s
Velocidad máx.:	230 km/h
Consumo medio:	5,4 l/100 km
Peso:	1.432 kg



# a jugar conmigo!



Duelo en la gran familia del grupo VAG. ¿Cómo se comporta el nuevo Audi TT contra el Volkswagen Scirocco? Una lucha de dos coupés diésel para usar todos los días

**N**o podían tener aspectos más diferentes. Y eso que son primos. En un lado el agresivo, refinado y novísimo Audi TT, al otro el redondeado Volkswagen Scirocco con esas formas *sui generis* que recuerdan a un familiar deportivo. Los dos son de la misma estirpe y llevan en sus genes la técnica del Golf. El TT, de la séptima

generación; el Scirocco, a la venta desde 2008, tomó muchos elementos del Golf V, aunque se ha ido renovando convenientemente con el paso de los años. Veamos cómo responde frente al TT. ¡Ven, primo, vamos a jugar juntos!

De lo primero que uno se da cuenta en el interior es: ¡cómo pasa el tiempo! El habitáculo del Scirocco respira el típico ai-

re de Volkswagen por los cuatro costados: sobrio, funcional, ergonómico y con ajustes sólidos. No hay nada que reprocharle... Hasta que te sientas en el del Audi TT, claro está. Aquí ha empezado el futuro.

Audi renuncia a una pantalla en la consola, e incluso a los mandos de la radio. Todas las funciones (sonido, navegación, ordenador de viaje y los menús

del vehículo) se integran en una pantalla de 12,3 pulgadas situada justo frente al conductor, sustituyendo a la instrumentación tradicional.

Los mandos independientes del climatizador también son un ejemplo sublime de optimización de espacio y recursos. La temperatura y el caudal se controlan desde los propios aireadores. El aspecto general es

## AUDI TT

Un puesto de conducción con una posición muy deportiva con todo muy a mano

Todo sobre este modelo en [bit.ly/1BTca3b](http://bit.ly/1BTca3b)

Auto Bild **ES**



claro y limpio, pero sobre todo innovador y refinado. A su lado, el habitáculo del Scirocco se ve anticuado, pero el de Wolfsburgo aporta una ventaja indiscutible: las plazas traseras merecen tener ese nombre, y en los dos asientos individuales posteriores, que para nada resultan incómodos, entran sin problemas dos adultos. Está claro que es un coche que puedes utilizar para hacer una escapada de fin de semana

con cuatro amigos. Solo te encontrarás problemas de espacio importante en su maletero: 312 litros no son suficientes para dos parejas de adultos.

En el Audi no hay opción para llevar a nadie en las plazas posteriores. Son tan pequeñas que lo mejor es que solo viajen niños y, aun así, tendrán

muy poco hueco para las piernas.

Llegamos al apartado mecánico, en el que vuelven las semejanzas. Los



Volumen 312 l



Imagen derecha: el cuadro de mandos puede mostrar el menú principal, el cuentarrevoluciones y el velocímetro empujados. Superior derecha: con el mapa del navegadores y la instrumentación de nuevo reducida. Los asientos deportivos 'S' con regulación eléctrica cuestan 1.170 euros. Las plazas traseras son muy pequeñas



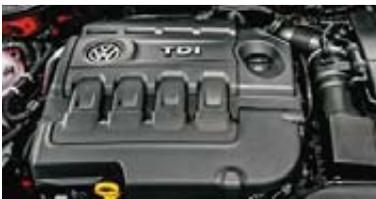


## VW SCIROCCO

La postura al volante es más convencional y parecida a la VW Golf

Todo sobre este modelo en [bit.ly/1F7myRc](http://bit.ly/1F7myRc)

Auto Bild **ES**



Ambos se mueven con el mismo corazón, el conocido bloque TDI con dos litros y 184 caballos de potencia. Los asientos eléctricos de cuero y con apoyo lumbar eléctrico pueden formar parte del paquete de cuero 'R-line' que cuesta 3.085 euros. El Scirocco ofrece mucha más habitabilidad posterior que el coche de Audi, es su punto fuerte



dos comparten el TDI de dos litros con 184 CV. La pregunta de si un diésel es lo más adecuado para animar a un coupé, la dejamos abierta. Sin duda, la potencia es más que suficiente, igual que las prestaciones, y es que no se puede decir que ninguno de los dos sea precisamente lento. Casi corren lo mismo, de hecho.

Pero al conducir los surgen las diferencias: en cada respuesta, el Audi demuestra que está un

paso por delante del Scirocco: rueda más aplomado, preciso y ágil. Pesa unos 100 kilos menos, su dirección responde de forma fulminante y el acertado ajuste de su control de estabilidad y sus poderosos frenos permiten rodar rápido acompañado en todo momento de una elevada sensación de seguridad.

Eso sí, monta una suspensión impenitente con tus riñones: el dinamismo ha sido el criterio principal de los

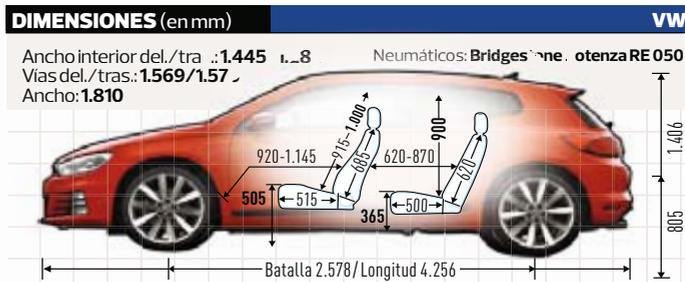
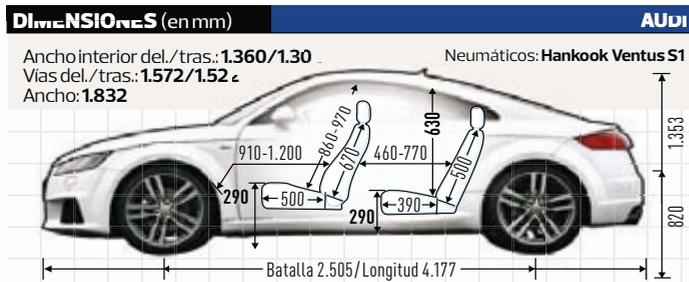


*Dos estilos diferentes de interpretar el espíritu de un coupé de dos puertas y cuatro plazas*



Volkswagen revisó la estética del Scirocco, aunque al primer vistazo apenas es reconocible. A su lado el TT se ve más fresco y agresivo. Las dos zagas también se diferencian mucho: el Scirocco recuerda a un familiar deportivo: un 'shooting break' en tamaño compacto. El TT es más anguloso que nunca, pero sigue conservando su particular ADN

# Datos y mediciones **AUTO BILD**



\*Se puntúan los valores en negrita

DATOS TÉCNICOS	AUDI	VW
Motor (cilindros/pos./disp.)	4L Turbo/del./trans.	4L Turbo/del./trans.
Válvulas/árbol de levas	4 por cilindro/2	4 por cilindro/2
Impulsión del árbol de levas	Correa dentada	Correa dentada
Cilindrada	1.968 cc	1.968 cc
Potencia máxima (CV/rpm)	184/3.500	184/3.500
Par máximo (Nm/ rpm)	380/1.750	380/1.750
Velocidad máxima	241 km/h	230 km/h
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Tracción	Delantera	Delantera
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos
Neumáticos	225/50 R17	235/40 R18
Llantas (del./tras.)	8,0 x 17"	8,0 x 18"
Consumo (datos de fábrica)*	4,9/3,7/4,2 l	5,4/3,8/4,4 l
Capacidad depósito combustible	50 l	55 l
Nivel de emisiones de CO <sub>2</sub>	110 g/km	115 g/km
Capacidad del maletero	305-712 l	312-1.006 l
Capacidad remolque con/sin freno	0/0 kg	0/0 kg

\*Urbano/extraurbano/mixto en 100 km

COSTES/GARANTÍAS	AUDI	VW
Seguro a todo riesgo*	1.115 euros	1.050 euros
Seguro todo riesgo y franquicia*	725 euros	690 euros
Seguro a terceros*	308 euros	305 euros
Gastos inspección	400 euros	350 euros
Frecuencia taller	Variable/2 años	Variable/2 años
Garantía	2 años	2 años
Garantía anticorrosión	12 años	12 años
Garantía de asistencia	2 años	2 años
Normativa UE	Euro 6	Euro 6

\*Valores orientativos para conductor varón de 30 años y 10 años de carné

Mediciones realizadas con los nuevos carburantes BP UNICOS

MEDICIONES	AUDI	VW
Aceleración 0-50 km/h	2,9 s	2,7 s
0-100 km/h	7,2 s	7,4 s
0-130 km/h	11,5 s	12,3 s
Recuperaciones 60-100 km/h	5,5 s (4 <sup>a</sup> )	5,8 s (4 <sup>a</sup> )
80-120 km/h	10,4 s (6 <sup>a</sup> )	11,0 s (6 <sup>a</sup> )
Peso en vacío/capacidad carga	1.340/325 kg	1.432/368 kg
Reparto de pesos	63/37 %	65/35 %
Radio de giro izda./dcha.	11,1/11,1 m	10,8/10,8 m
Frenos de 100 km/h a 0 (frío)	34,3 m	35,8 m
Frenos de 100 km/h a 0 (caliente)	33,7 m	34,8 m
Sonoridad interior a 50 km/h	61 dB	60 dB
Sonoridad interior a 100 km/h	67 dB	69 dB
Sonoridad interior a 130 km/h	71 dB	73 dB
Consumo - emisiones en test	5,4-142 g/km	5,4-142 g/km
Autonomía	925 km	1.015 km

PRECIOS/EQUIPAMIENTO	AUDI	VW
Modelo	TT Coupé 2.0 TDI Ultra	Scirocco 2.0 TDI BMT
Airbag del./lat.del./lat. tras	S/S/-	S/S/-
Climatizador	S	S
Control de crucero	340 euros	815 euros*
Navegador	2.925 euros	Desde 715 euros*
Faros de xenón	S	S
Pintura metalizada	800 euros	510 euros
<b>Precio base</b>	<b>42.390 euros</b>	<b>31.600 euros</b>

S = de serie, - = no disponible, \* = forma parte de un paquete

# Clasificación

Basada en las comprobación de las especificaciones y las mediciones realizadas por nuestro equipo



**1**

## Audi TT

**520 PUNTOS**

Comportamiento de primera, habitáculo innovador... ¿Qué más quieres? Aunque el nuevo deportivo de Audi es más caro que su rival hay que reconocer que es un producto mucho más completo.



**2**

## Volkswagen Scirocco

**502 PUNTOS**

Un coupé atractivo para quienes, además, necesitan espacio detrás. Lleva varios años en el mercado que empiezan a hacer mella en sus cualidades. No obstante, sigue siendo muy atractivo.

ingenieros a la hora de decidir el tarado del chasis. Un coche concebido para manos decididas, con el que el Scirocco no puede mantener el ritmo. Y eso que este VW también es ágil y manejable, pero no tiene el aplomo del de los cuatro aros. Además, su dirección es un poco menos precisa.

Resulta evidente que si buscas un coche para ir al trabajo y los fines de semana hacer escapadas con tu pareja o amigos, lo más recomendable es

el Volkswagen. No obstante, si prefieres viajar solo y no te resulta importante disponer de tanto confort, debes centrar tu mirada en el TT.

Llegamos a unos terrenos más pantanosos de este cara a cara. Toca hablar del precio. Es evidente que estos coches se compran con menos lógica que un monovolumen. Es decir, el aspecto emocional cobra gran importancia en cualquier coupé aunque se mueva con un motor diésel. Como era de

esperar, el Audi resulta mucho más caro y exclusivo que el VW. Sin tener en cuenta el equipamiento opcional, un Scirocco 2.0 TDI te costará 10.790 euros menos que el Audi. Es una cifra de dinero tan considerable que te podría servir para llevarte, además del VW, un Dacia Sandero a casa por el valor del TT. Pero ni eso es suficiente para darle la victoria en este duelo de primos hermanos: el nuevo deportivo de Ingolstadt es un producto más conseguido.



## Factor de diversión

Una lástima que podamos entregar como máximo cinco estrellas: el diseño del Audi TT se merecería unas cuantas más. Su tercera generación no podría ser más acertada: líneas proporcionadas y detalles innovadores. Resulta evidente que los diseñadores de Ingolstadt han creado un producto muy atractivo que tiene personalidad propia. Desde que se lanzó al mercado a finales de los noventa, el TT siempre se ha ofrecido una imagen cargada de energía. El Scirocco es un producto muy llamativo, pero tiene un ADN tan puro como su primo. No obstante, hay que reconocer que nos encontramos ante dos coupés con un gran temperamento. Son coches que cuidan a su con-

CATEGORÍA	Audi	Volkswagen
Diseño	★★★★★	★★★★☆
Temperamento	★★★★★	★★★★☆
Manejabilidad	★★★★★	★★★★☆
Bienestar a bordo	★★★★★	★★★★☆
Imagen	★★★★★	★★★★☆
Puntuación total	★★★★★	★★★★☆

★ ★ ★ ★ ★ =Muy bien ★ ★ ★ ★ =Bien ★ ★ ★ =Correcto ★ ★ =Regular ★ =Mal

ductor con unos chasis de puesta a punto deliciosa que te permitirán disfrutar a diario de un comportamiento divertido. Además, lo hacen con un cuidado equilibrio entre confort y estabilidad. Sin olvidar un aspecto importante: en ningún caso obtendrás un consumo por encima de los 5,4 l/100 km. Son dos coupés utilizables tanto para ir al trabajo

como para una escapada de fin de semana.

**¿Qué piensas tú?**  
Escribenos a:  
@AutoBildSpain  
#CaraAutoBild  
cartas.autobild@autobild.es  
Asunto: Cara a cara Audi TT

## CONCLUSIÓN

El nuevo TT ha hecho una irrupción impresionante. Se nota que es más avanzado que el VW (sobre todo en su habitáculo y comportamiento) y es que estos dos coches están separados por muchos años. El Scirocco no es un mal coche, pero no deja de ser un Golf más antiguo en versión coupé que poco tiene que hacer frente a un producto de última hornada que ha cuidado todos sus detalles. La marca de los aros vence a pesar de la diferencia de casi 10.000 euros.



# Valoración

	Máx. Puntuación	AUDI	VW
<b>CARROCERÍA</b>			
Habitabilidad delantera	20	18	19
Habitabilidad trasera	20	1	13
Sensación de espacio	10	4	5
Maletero	20	10	12
Modularidad	10	4	2
Capacidad de carga	10	5	6
Capacidad de remolque	5	0	0
Visibilidad	15	8	6
Presentación	20	19	17
Funcionalidad	10	8	7
Equipamiento seguridad	10	5	4
<b>Resultado intermedio</b>	<b>150</b>	<b>82</b>	<b>91</b>
<b>MECÁNICA</b>			
Aceleración	15	11	11
Elasticidad	20	17	16
Velocidad máxima	5	4	3
Sensación en marcha	15	11	10
Sensación de empuje	10	7	7
Transmisión	20	20	18
Consumo en el test	30	27	27
Autonomía	10	6	6
<b>Resultado intermedio</b>	<b>125</b>	<b>103</b>	<b>98</b>
<b>CONFORT</b>			
Acceso	5	2	3
Posición al volante	20	18	17
Asientos delanteros	25	23	20
Asientos traseros	10	1	5
Ergonomía	10	7	8
Suspensión	30	20	19
Aislamiento acústico	10	6	5
Rumorosidad	15	11	9
Equipamiento de confort	15	4	5
Climatización	10	3	3
<b>Resultado intermedio</b>	<b>150</b>	<b>95</b>	<b>94</b>
<b>DINÁMICA</b>			
Comportamiento	20	19	18
Ayudas electrónicas	15	14	13
Arrancada	10	10	10
Agilidad	20	18	17
Dirección	20	19	18
Tracción	10	8	7
Radio de giro	10	5	6
Distancia frenado	20	20	17
<b>Resultado intermedio</b>	<b>125</b>	<b>113</b>	<b>106</b>
<b>CONECTIVIDAD</b>			
Teléfono	5	4	3
Navegador	15	15	6
Internet/Apps	5	2	1
Sonido	5	5	5
Sistemas de asistencia	20	10	4
<b>Resultado intermedio</b>	<b>50</b>	<b>36</b>	<b>19</b>
<b>ECOLOGÍA</b>			
Coefficiente aerodinámico (Cx)	10	5	5
Peso en vacío	10	7	6
Emissiones de CO2	10	7	7
Clasificación energética	5	5	5
Sonoridad exterior	5	2	2
Tecnología de ahorro	10	6	6
<b>Resultado intermedio</b>	<b>50</b>	<b>32</b>	<b>31</b>
<b>COSTES</b>			
Precio base	20	5	12
Valor de recompra	15	14	8
Impuestos/Seguro	10	8	8
Mantenimiento	10	6	7
Garantía	15	4	4
Combustible (15.000 km/año)	20	17	17
Extras	10	5	7
<b>Resultado intermedio</b>	<b>100</b>	<b>59</b>	<b>63</b>
<b>Puntuación total</b>	<b>750</b>	<b>520</b>	<b>502</b>
<b>Resultado</b>		<b>1</b>	<b>2</b>



Calidad-precio

Fotos: T. Bader

¿El Pulsar gana el pulso?

# Nissan vuelve al grupo



¿Aguantará el Pulsar el tipo? Lo enfrentamos a los Seat León, Renault Mégane y Hyundai i30



Nissan llevaba mucho tiempo fuera del segmento de los compactos. Ahora regresa con el Pulsar con la intención de plantar cara a los modelos más asentados. ¿En qué lugar se colocará?

Un motor diésel suficientemente potente y ahorrador, espacio para cuatro personas y su correspondiente equipaje, junto con practicidad y capacidad para viajar o ir a hacer la compra. Sinceramente, esto es todo lo que un buen coche debería tener, ¿no crees?

Pero dejemos a un lado conceptos superfluos como el lujo y fijémonos en opciones como el Seat León o el Renault Mégane. Hyundai también cumple

estos requisitos con su estiloso i30. Todos ellos son compactos modernos de cinco puertas, con acabados cuidados y precios más bien accesibles. Su objetivo es ser prácticos y discretos.

Ahora llega el Nissan Pulsar, un nuevo modelo con grandes aspiraciones. Se puede considerar que por tamaño pasa a ser uno de los gigantes del segmento, ya que mide 4,40 metros de largo. Para que te hagas una idea: el León es 12 centímetros más corto. Tiene más espacio

para pasajeros y equipaje y más batalla para un mayor aplomo. La pregunta es: ¿funciona la propuesta de Nissan? Los puntos de nuestra comparativa darán la respuesta.

Juntamos el nuevo Nissan Pulsar 1.5 dCi de 110 CV con el Seat León 1.6 TDI de 105 CV, el Renault Mégane también con el 1.5 dCi de 110 CV y el Hyundai i30 1.6 CRDi con la misma potencia. ¿Logra destacar el japonés o se queda por detrás? No te pierdas las siguientes páginas...

## LOS CANDIDATOS



**Renault Mégane dCi 110**

⚡ 110 CV  
 ⚙️ 5,0 l/100 km  
 💰 18.750 euros



**Hyundai i30 1.6 CRDi**

⚡ 110 CV  
 ⚙️ 5,2 l/100 km  
 💰 18.100 euros



**Nissan Pulsar 1.5 dCi**

⚡ 110 CV  
 ⚙️ 4,9 l/100 km  
 💰 17.450 euros



**Seat León 1.6 TDI**

⚡ 105 CV  
 ⚙️ 5,1 l/100 km  
 💰 20.780 euros





POSICIÓN  
FINAL

4

486  
PUNTOS

Motor y rodar silenciosos, pero sin dejar de lado una buena aceleración. En cuestiones prácticas peca de contar con poco espacio detrás y unos asientos posteriores mejorables. Además, con una luneta trasera más amplia se lograría una mejor visibilidad



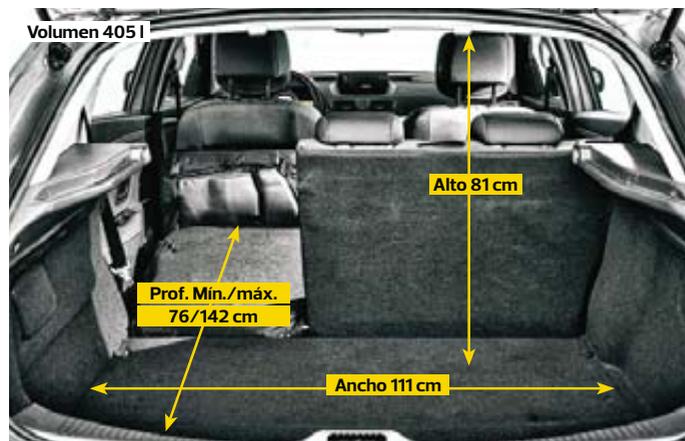
El velocímetro digital es muy resultón, pero no tiene por qué gustar a todos. Es cuestión de gustos. ¿Al plegar los asientos queda un escalón? ¡eso es del siglo pasado! La próxima generación debería mejorar eso

## Renault Mégane 1.5 dCi Sigue dando guerra

►► Un diseño atractivo resulta fundamental para captar la atención de los posibles compradores, pero una vez que la has atrapado, ofrecer un interior poco espacioso no ayuda demasiado. En la segunda fila vas más apretado que en el resto de sus rivales. Además, los asientos posteriores (por su escaso mullido y casi nula sujeción) no son los más aptos para trayectos largos. Todo esto quiere decir que el Mégane es mejor para dos personas que como compacto familiar. Sin duda, no tiene nada que hacer contra el inteligente aprovechamiento de espacio del Hyundai y el desahogado habitáculo del Nissan. A eso hay

que añadir que tampoco ofrece las sensaciones más deportivas y que cuenta con una imprecisa dirección, que no invita a una conducción decidida. Eso sí, logra unas prestaciones que no están mal. De hecho, es el más rápido en alcanzar los 100 km/h (11,4 s) y el que menos tiempo necesita para recuperar de 60 a 100 km/h (8,6 s), lo cual asegura adelantamientos más rápidos en carreteras comarcables. Además, el consumo es de solo 5,0 litros. En lo que sí se nota que es un modelo que ya lleva un tiempo en el mercado es en su oferta de sistemas de asistencia. Un punto en el que la próxima generación debe prestar más atención. ■

Volumen 405 l



Por 500 euros puedes incorporar el navegador desarrollado junto con TomTom, pero si quieres el sistema R-Link con acceso a Internet pagas un extra de 800 euros





POSICIÓN  
FINAL

3

494  
PUNTOS

Cinco años de garantía y un conjunto con muchas cualidades, pero en general su respuesta transmite pereza. Lo que más llama la atención es que carece de tecnologías de ahorro tan extendidas como el 'Start-Stop'. Es el más pesado de todos y eso se traduce en un peor consumo: 5,2 l/100 km



Puesto de conducción colorido y de aspecto muy tecnológico. El navegador no está disponible en la versión de acceso Klass. Superficie de carga totalmente plana al abatir los respaldos de los asientos posteriores



La conexión 'Bluetooth' para el teléfono móvil viene de serie en toda la gama



## Hyundai i30 1.6 CRDi Fíate de él

► El Hyundai i30 es un coche muy equilibrado, que destaca por su gran practicidad para el día a día. Cuenta con una buena modularidad, no en vano al plegar las plazas traseras queda una superficie de carga totalmente plana. Eso sí, su maletero es el más pequeño de todos. Una vez que te pones en marcha agradeces que la suspensión filtra correctamente las imperfecciones de la carretera, pero si va muy cargado enseguida encuentra su límite y el eje trasero responde de manera brusca con evidente rebotes. Su elevado peso se nota en la conducción, con un comportamiento perezoso en comparación con el Seat León. No ayuda a mejorar esta situación su dirección tan poco informativa y de tacto un tanto artificial. Lo bueno es que es un coche de respuesta muy neutra que se adapta a los gustos de una amplia mayoría de conductores. Aunque a buen seguro que a esa misma gente no le gustará que sea el peor en el consumo, porque gasta 0,3 litros más que el Nissan. Un punto que nunca se debe dejar de citar es que el i30 tiene una garantía de cinco años que deja claro que es un coche fiable. ■


 POSICIÓN  
 FINAL

**2**
**522**  
 PUNTOS

Espacio muy generoso, también detrás. Dinámicamente es más bien confortable, aunque con unos frenos con tanto mordiente podría ser mucho más dinámico. Sensación de calidad escasa y columna de dirección ladeada. Así no hay quien encuentre la postura óptima al volante



No da la sensación de ser un coche recién lanzado al mercado: tiene un salpicadero demasiado soso. Eso sí, la sensación de desahogo en el habitáculo es patente y el maletero ofrece buen tamaño. El suelo de carga queda demasiado bajo



En todos los acabados viene de serie la conectividad 'Bluetooth' con escucha de música en 'streaming'



## Nissan Pulsar 1.5 dCi Plata de ley

►► El Pulsar es un coche altamente competitivo porque cuida especialmente bien a sus pasajeros con asientos cómodos y un habitáculo sin estrecheces, junto con un fácil acceso y salida del habitáculo. Además, la suspensión es lo suficientemente confortable cuando pasas por irregularidades en la carretera, pero si transitas por zonas adoquinadas o pasas por encima de tapas de alcantarilla pronunciadas en ciudad a poca velocidad, transmite demasiada sequedad al interior. El motor tampoco tiene una respuesta muy refinada: a bajas vueltas se muestra gruñón y cuando le pisas con ganas al pedal derecho empuja, pero antes debes despertar a un turbo con poca capacidad de reacción. En el día a día molestan pequeños detalles como su columna de dirección ladeada o el plástico de la consola central mal rematado, cuyos cantos puedes llegar a rozar con la mano si no tienes cuidado. Y el suelo de carga está demasiado bajo. A su favor: la frenada en caliente, ya que ha frenado excepcionalmente bien; ningún rival ha logrado mejorar su marca de 34,7 metros. Eso es seguridad. ■



POSICIÓN  
FINAL

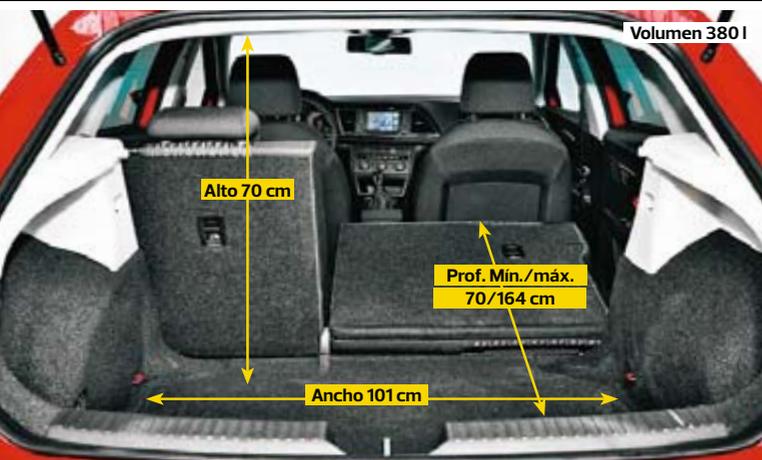
1

524  
PUNTOS

El León gana ventaja gracias a su comportamiento dinámico y a un motor turbodiésel muy vivo. Delante, dispone de unos asientos confortables, aunque la sensación de espacio detrás es limitada. Ofrece solo dos años de garantía. Su consumo medio es de 5,1 l/100 km



Todo muy visible y a mano, aunque el navegador no está disponible en el acabado Reference. Pequeño escalón en el maletero



## Seat León 1.6 TDI Poderío español

►► En España somos gente de sangre caliente, por eso este Seat León transmite una pasión de la que carecen sus rivales, aun cuando su motor de 105 CV rinde menos potencia que el resto, algo que queda rápidamente compensado por su agilidad al volante. No es de extrañar, si tenemos en cuenta que comparte plataforma con el Audi A3. La dirección es increíblemente precisa y comunicativa y el chasis mantiene el contacto con el asfalto sin que la suspensión resulte demasiado dura a los ocupantes. El motor es silencioso y empuja con ímpetu. Además, aunque solo tiene cinco velocidades (eso sí, con un cambio

preciso de recorridos cortos) logra un consumo contenido de solo 5,1 litros. Y en prestaciones, mantiene sin problemas el ritmo de sus oponentes. Es eficaz, pero ¿también cómodo? Lo es, especialmente en las plazas delanteras, gracias a unos asientos cómodos de buena ergonomía que ofrecen mucha sujeción y un puesto de conducción muy amplio. Eso sí, todo esto se paga: el precio base de este Seat León es de 20.780 euros y elementos como las luces automáticas o el ajuste en profundidad del volante son opcionales. Además, Seat solo ofrece dos años de garantía. Pese a todo: por este dinero te llevas el mejor coche.

La conexión mediante 'Bluetooth' es fácil y te permite escuchar la música de tu teléfono móvil. Eso sí, en el acabado básico no es gratis, cuesta 135 euros



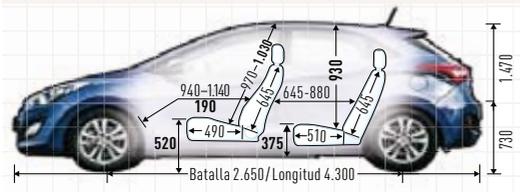


# Datos y mediciones **AUTO BILD**



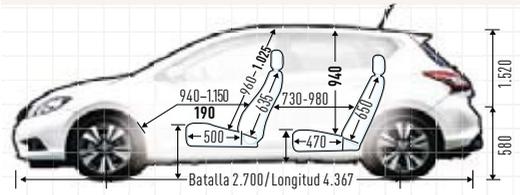
## DIMENSIONES (en mm) **HYUNDAI**

Ancho interior del./tras.: **1.480/1.460** Neumáticos: Continental PremiumContact  
 Vías del./tras.: **1.563/1.571**  
 Ancho: **1.780**



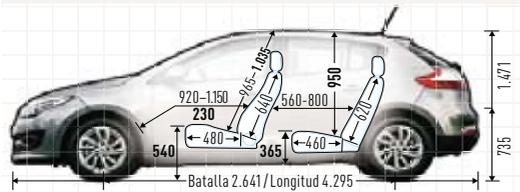
## DIMENSIONES (en mm) **NISSAN**

Ancho interior del./tras.: **1.400/1.390** Neumáticos: Continental Sport 5  
 Vías del./tras.: **1.540/1.540**  
 Ancho: **1.768**



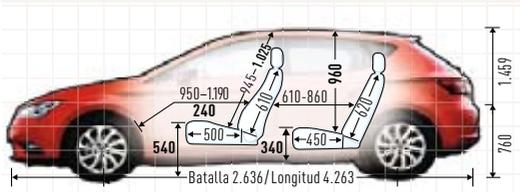
## DIMENSIONES (en mm) **RENAULT**

Ancho interior del./tras.: **1.460/1.420** Neumáticos: Continental SportContact  
 Vías del./tras.: **1.546/1.547**  
 Ancho: **1.808**



## DIMENSIONES (en mm) **SEAT**

Ancho interior del./tras.: **1.470/1.455** Neumáticos: Dunlop SP Sport  
 Vías del./tras.: **1.538/1.508**  
 Ancho: **1.816**



\*Se puntúan los valores en negrita

## DATOS TÉCNICOS

	HYUNDAI	NISSAN	RENAULT	SEAT
Motor (cilindros./pos./disp.)	4L Turbo, del. trans			
Válvulas/árbol de levas	4 por cilindro/2	2 por cilindro/1	2 por cilindro/1	4 por cilindro/2
Impulsión del árbol de levas	Cadena	Correa dentada	Correa dentada	Correa dentada
Cilindrada	1.582 cc	1.461 cc	1.461 cc	1.598 cc
Potencia máxima (CV/rpm)	110/4.400	110/4.000	110/4.000	105/3.000
Par máximo (Nm/ rpm)	260/1.900	260/1.750	260/1.750	250/1.500
Velocidad máxima	185 km/h	190 km/h	190 km/h	192 km/h
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos (del.-tras.)	205/55 R 16	205/50 R 17	205/55 R 16	205/55 R 16
Llantas (del./tras.)	6,5 x 16"	6,5 x 17"	6,5 x 16"	6,5 x 16"
Consumo (datos de fábrica)*	4,8/3,1/7,6 l	4,1/3,3/3,6 l	3,9/3,2/3,5 l	4,6/3,3/3,8 l
Cap. dep. combustible	53 l	46 l	60 l	50 l
Nivel de emisiones de CO <sub>2</sub>	128 g/km	94 g/km	90 g/km	99 g/km
Capacidad del maletero	378-1.316 l	395-1.395 l	405-1.162 l	380-1.210 l
Peso remolcado con/sin freno	1.500/650 kg	1.200/672 kg	1.300/640 kg	1.500/640 kg

\*Urbano/extraurbano/mixto en 100 km

## COSTES/GARANTÍAS

	HYUNDAI	NISSAN	RENAULT	SEAT
Seguro a todo riesgo*	741 euros	820 euros	823 euros	827 euros
Seguro todo riesgo y franquicia*	503 euros	550 euros	556 euros	558 euros
Seguro a terceros*	339 euros	350 euros	352 euros	353 euros
Gastos inspección	350 euros	300 euros	300 euros	400 euros
Frecuencia taller	30.000 km/1 año	30.000 km/1 año	30.000 km/2 años	30.000 km/1 año
Garantía	5 años	3 años	2 años	2 años
Garantía anticorrosión	12 años	12 años	12 años	12 años
Garantía de asistencia	5 años	3 años	Ilimitada	Ilimitada
Normativa UE	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5

\*Valores orientativos para conductor varón de 30 años y 10 años de carné

## PRECIOS/EQUIPAMIENTO

	HYUNDAI	NISSAN	RENAULT	SEAT
Modelo	130 1.6 CRDI Klass	Pulsar dCi 110 CV Visia	Mégane Lim. dCi 110	León 1.6 TDI Reference
Airbag del./lateral	S/S	S/S	S/S	S/S
Aire acond./Climatizador	S/-	S/-	S/-	S/349 euros
Navegador	-	-	500 euros	-
Faros de xenón/ de día LED	-/S	-/-	-/-	-/-
Control de crucero	-	S	S	S
Pintura metalizada	450 euros	470 euros	480 euros	499 euros
<b>Precio base</b>	<b>18.100 euros</b>	<b>17.450 euros</b>	<b>18.750 euros</b>	<b>20.780 euros</b>

S = de serie, - = no disponible \*opción que forma parte de un pack, \*\*= con tercera fila de asientos

## Mediciones realizadas con los nuevos carburantes BP UNICONS

MEDICIONES	HYUNDAI	NISSAN	RENAULT	SEAT
Acceleración 0-50 km/h	3,9 s	3,8 s	3,9 s	3,9 s
0-100 km/h	12,1 s	11,6 s	11,4 s	11,9 s
Recuperaciones 60-100 km/h	10,3 s (4*)	8,7 s (4*)	8,6 s (4*)	9,3 s (4*)
80-120 km/h	19,7 s (6*)	17,8 s (6*)	18,0 s (6*)	13,9 s (6*)
Peso en vacío	1.405 kg	1.334 kg	1.333 kg	1.241 kg
Capacidad de carga	515 kg	451 kg	480 kg	549 kg
Reparto de pesos	62/38 %	64/36 %	63/37 %	62/38 %
Radio de giro izq./dcha.	11,3/11,2 m	10,9/11,2 m	11,1/11,0 m	10,8/10,9 m
Frenos de 100 km/h a 0 (frío)	39,5 m	36,3 m	37,4 m	36,7 m
Frenos de 100 km/h a 0 (caliente)	37,3 m	34,7 m	36,6 m	36,5 m
Sonoridad interior a 50 km/h	61 dB	59 dB	59 dB	59 dB
Sonoridad interior a 100 km/h	67 dB	66 dB	66 dB	67 dB
Sonoridad interior a 130 km/h	72 dB	70 dB	70 dB	71 dB
Consumo - Emisiones en el test	5,2 l-138 g/km	4,9 l-130 g/km	5,0 l-133 g/km	5,1 l-135 g/km
Autonomía	1.010 km	930 km	1.190 km	980 km

# Clasificación

Basada en la comprobación de las especificaciones y las mediciones realizadas por nuestro equipo



# 1

## Seat León

Un coche para el día a día capaz de ofrecer mucha diversión al volante. La victoria es clara debido a su poderoso motor y a su buena conectividad, pese a que es el modelo más caro de todos los que aquí se enfrentan.

**524 PUNTOS**



# 2

## Nissan Pulsar

Por un lado tiene muchas ventajas, como su gran espacio interior y el gran confort de marcha que aporta. Por otro, también puntos a mejorar. Pese a su ajustado precio de compra, se queda con el segundo puesto.

**522 PUNTOS**



# 3

## Hyundai i30

Su garantía de cinco años tiene un peso importante en la decisión de compra, pero no lo es todo. A su suspensión le falta comodidad y a su motor, empuje. También deberían prestar más atención a los sistemas de asistencia.

**494 PUNTOS**



# 4

## Renault Mégane

No destaca en ningún capítulo especialmente por encima del resto, aunque tiene a su favor una carrocería atractiva y un motor muy solvente. Desafortunadamente eso no le basta para escapar de la última posición.

**486 PUNTOS**



## Factor de diversión

\*Aquí hablamos de gustos; esta tabla no influye en la nota final

CATEGORÍA	Seat	Renault	Hyundai	Nissan
Diseño	★★★★★	★★★★	★★★	★★★
Temperamento	★★★★★	★★★	★★★	★★★
Manejabilidad	★★★★★	★★★	★★★	★★★
Bienestar a bordo	★★★★★	★★★	★★★	★★★
Imagen	★★★★★	★★★	★★★	★★★
Puntuación total	★★★★★	★★★★	★★★★	★★★★

★★★★★=Muy bien ★★★★★=Bien ★★★★★=Correcto ★★★★★=Regular ★=Mal

■ Compactos de cinco puertas: ¿es posible aquí un diseño que enganche? La verdad es que el Seat y el Renault tienen carrocerías atractivas y originales. Por su parte, el Hyundai y el Nissan tampoco están mal, pero no son tan guaperas... En lo que el León se distancia del resto es en el

apartado de temperamento, con un motor que empuja de lo lindo. Y gracias a su comportamiento tan ágil se impone en el campo de manejabilidad. Y en imagen, entendida esta como el prestigio que te aporta el coche cuando vas al volante, tampoco llega ningún otro rival a su nivel.

Además, tiene garantizado un buen valor de reventa.

**¿Qué piensas tú?**

Escribenos a:  
 @AutoBildSpain  
 #CompaAutoBild  
 cartas.autobild@autobild.es  
 Asunto: Compa Pulsar

## CONCLUSIÓN

■ El nuevo Nissan Pulsar es un compacto grande con un motor diésel ahorrador que no brilla ni por diversión al volante ni por confort. No obstante, logra una meritoria segunda plaza, lo que significa que ha sabido sumar valiosos puntos en todos los apartados de la clasificación. El ganador es el Seat León, que combina una respuesta dinámica con practicidad para el día a día. Hyundai y Renault, en esta ocasión, quedan por detrás.



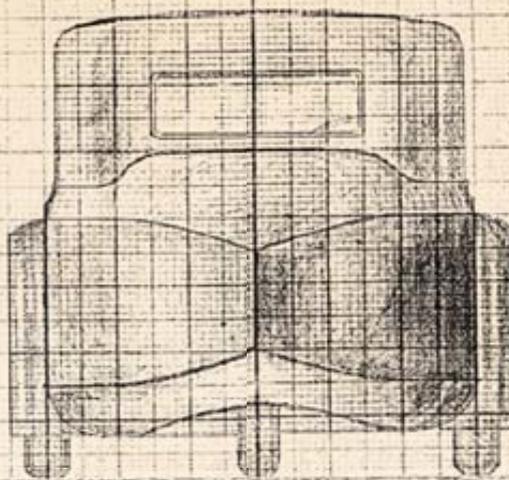
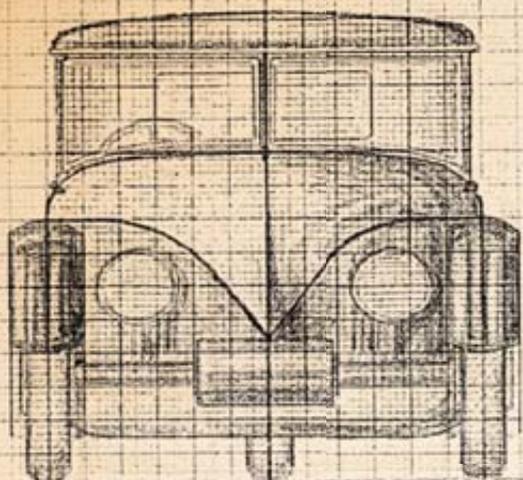
## Valoración

	Máx. Puntuación	SEAT	NISSAN	HYUNDAI	RENAULT
<b>CARROCERÍA</b>					
Habitabilidad delantera	20	17	14	14	15
Habitabilidad trasera	20	15	18	17	9
Sensación de espacio	10	7	9	8	6
Maletero	20	11	12	12	11
Modularidad	10	2	2	3	1
Capacidad de carga	10	7	6	7	6
Capacidad de remolque	5	4	2	4	3
Visibilidad	15	9	12	11	7
Presentación	20	17	14	15	14
Funcionalidad	10	7	7	8	8
Equipamiento seguridad	10	5	4	5	4
<b>Resultado intermedio</b>	<b>150</b>	<b>101</b>	<b>100</b>	<b>104</b>	<b>84</b>
<b>MECÁNICA</b>					
Aceleración	15	8	8	8	9
Elasticidad	20	13	12	10	12
Velocidad máxima	5	3	3	2	3
Sensación en marcha	15	12	10	11	11
Sensación de empuje	10	6	4	5	4
Transmisión	20	14	15	17	15
Consumo en el test	30	25	26	25	26
Autonomía	10	6	6	6	8
<b>Resultado intermedio</b>	<b>125</b>	<b>87</b>	<b>84</b>	<b>84</b>	<b>88</b>
<b>CONFORT</b>					
Acceso	5	4	5	4	3
Posición al volante	20	17	14	15	15
Asientos delanteros	25	18	17	17	16
Asientos traseros	10	7	9	8	5
Ergonomía	10	8	7	9	5
Suspensión	30	21	22	21	20
Aislamiento acústico	10	7	7	6	7
Rumorosidad	15	11	10	9	10
Equipamiento de confort	15	12	14	13	13
Climatización	10	3	6	3	6
<b>Resultado intermedio</b>	<b>150</b>	<b>108</b>	<b>111</b>	<b>105</b>	<b>100</b>
<b>DINÁMICA</b>					
Comportamiento	20	18	17	15	16
Ayudas electrónicas	15	13	12	11	12
Arrancada	10	10	10	10	10
Agilidad	20	16	15	13	15
Dirección	20	17	15	12	14
Tracción	10	7	7	7	7
Radio de giro	10	6	5	5	5
Distancia frenado	20	14	17	11	14
<b>Resultado intermedio</b>	<b>125</b>	<b>101</b>	<b>98</b>	<b>84</b>	<b>93</b>
<b>CONECTIVIDAD</b>					
Teléfono	5	4	4	3	3
Navegador	15	8	6	7	7
Internet/ Apps	5	1	1	0	1
Sonido	5	5	5	4	4
Sistemas de asistencia	20	5	4	0	0
<b>Resultado intermedio</b>	<b>50</b>	<b>23</b>	<b>20</b>	<b>14</b>	<b>15</b>
<b>ECOLOGÍA</b>					
Coefficiente aerodinámico (Cx)	10	6	6	6	6
Peso en vacío	10	7	6	5	6
Emisiones de CO <sub>2</sub>	10	8	8	8	8
Clasificación energética	5	5	5	5	5
Sonoridad exterior	5	4	4	3	2
Tecnología de ahorro	10	4	4	0	4
<b>Resultado intermedio</b>	<b>50</b>	<b>34</b>	<b>33</b>	<b>27</b>	<b>31</b>
<b>COSTES</b>					
Precio base	20	18	25	24	22
Valor de recompra	15	10	7	7	8
Impuestos/Seguro	10	6	6	7	6
Mantenimiento	10	4	4	4	8
Garantía	15	9	10	12	9
Combustible (15.000 km/año)	20	17	17	17	17
Extras	10	6	7	5	5
<b>Resultado intermedio</b>	<b>100</b>	<b>70</b>	<b>76</b>	<b>76</b>	<b>75</b>
<b>Puntuación total</b>	<b>750</b>	<b>524</b>	<b>522</b>	<b>494</b>	<b>486</b>
<b>Resultado</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>

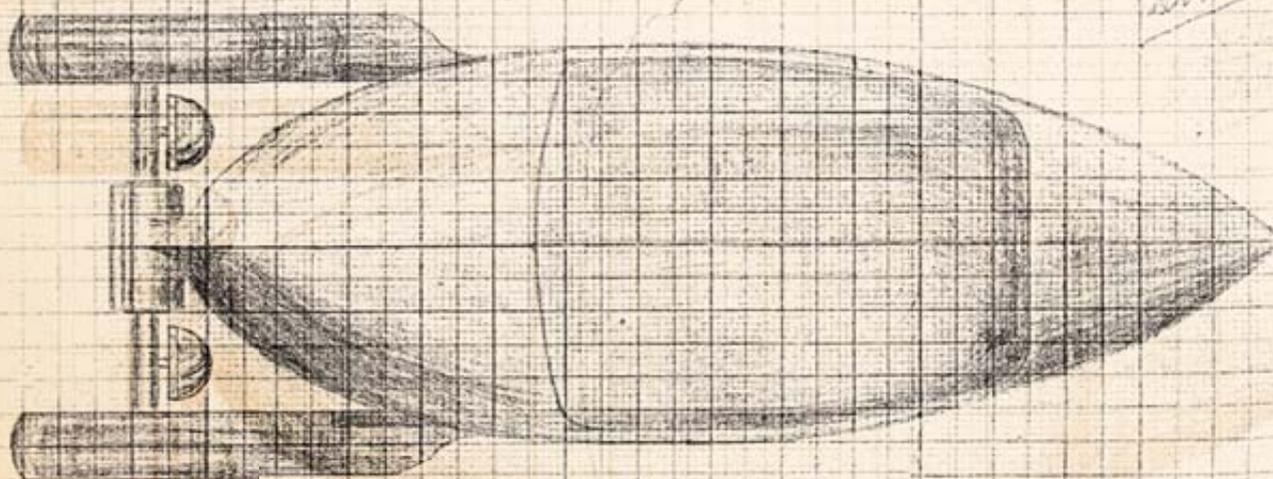
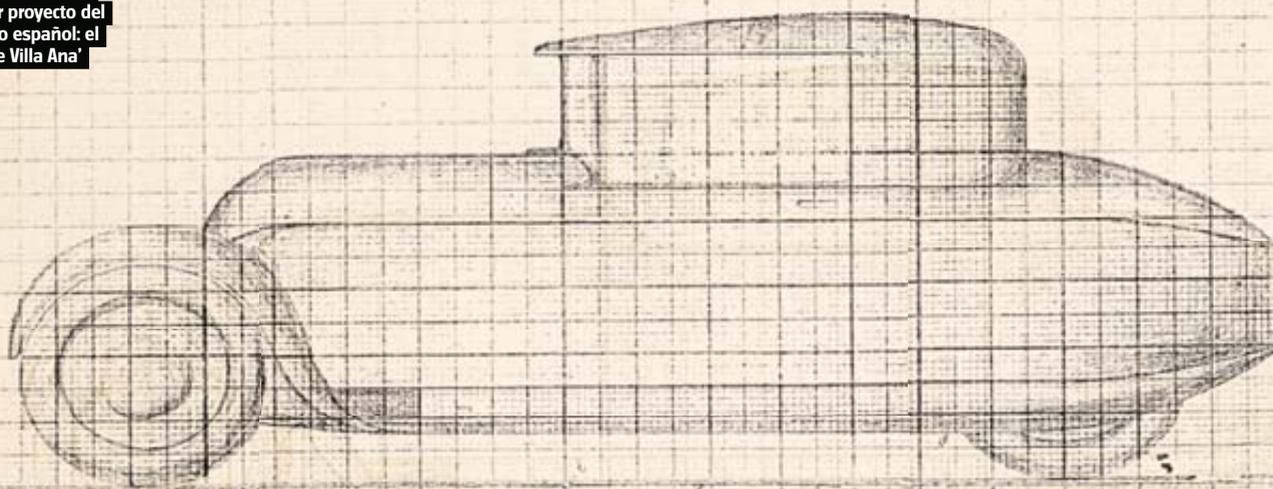
Auto Bild **Calidad-precio**



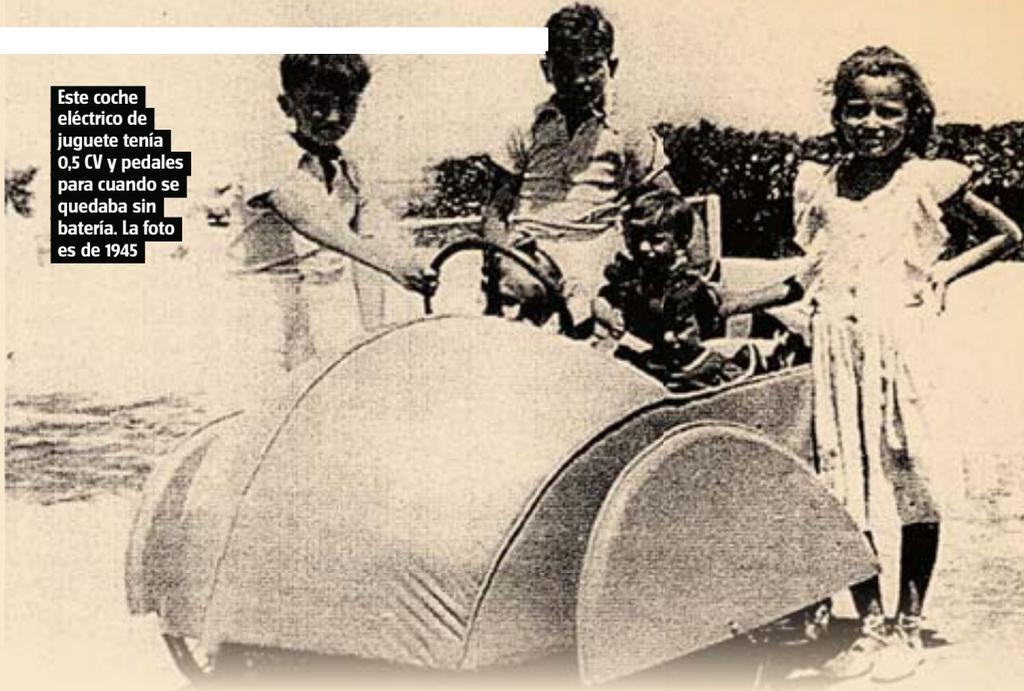
Fotos: R. Rätzke, C. Böries, K. Weichbrodt, U. Sonntag



Este gráfico muestra el primer proyecto del ingeniero español: el 'coche de Villa Ana'



Este coche eléctrico de juguete tenía 0,5 CV y pedales para cuando se quedaba sin batería. La foto es de 1945



DAR 1946

# Compacto, familiar, eléctrico, híbrido y español

**T**e creías que eras moderno y ecológico por ser propietario de un híbrido o un eléctrico? No lo creas tanto. Hoy día hablar de este tipo de coches no es ninguna novedad. Ciertamente es que poco a poco se están haciendo hueco en todas las gamas, convertidos casi la mayoría en híbridos de distintos tipos, incluso de aire comprimido. La búsqueda hacia la electrificación tiene varios caminos que todos vamos conociendo, desde los eléctricos puros -los menos, dada su corta autonomía-, pasando por los de autonomía extendida que se

apoyan en motores que recargan las baterías, etc.

Si contemplas el planeta de modo global, te darás cuenta de que, a pesar de los vehículos eléctricos que se fabrican y venden a lo largo del planeta, es principalmente en Europa y algún estado norteamericano donde a golpe de legislación, ayudas y normativas anticontaminantes, quieren abordar plenamente algo que no están consiguiendo tal y como esperaban: la no dependencia de los combustibles fósiles.

En países como Brasil se utilizan alternativas como el al-

Don Francisco Domínguez-Adame Romero. Podría ser un nombre como otro cualquiera, pero en realidad es otro ejemplo más de cómo los visionarios muchas veces caen en el olvido. Este ingeniero español creó un coche eléctrico en plena época de escasez en la posguerra

cohol y otros biocombustibles derivados de aceites vegetales o biomasa. Pero ¿y si los eléctricos modernos no hubiesen sido los primeros en esta lucha contra el petróleo? Prácticamente todos conocemos ya algunas historias de vehículos eléctricos contruidos hace muchas décadas; más de 100 años incluso. El primer intento de producción masiva de un eléctrico en la era moderna fue el EV1 de GM (1996), al que *hicieron desaparecer* del globo terráqueo.

Pero hoy quiero romper una lanza por el producto nacional. Cuando apareció el infructuoso La Cuadra (1946), el mundo había dejado atrás la devastadora Guerra Mundial. En España también llevábamos siete años sin contienda, en plena lucha por la subsistencia, el racionamiento y restricciones tanto de productos básicos como de gasolina. A nivel automovilístico, las fábricas de vehículos, ya sin

conflictos, comenzaron de nuevo sus producciones.

España, dependiente de marcas extranjeras en lo que se refiere a vehículos privados, extinguió la lujosa marca nacional de vehículos Hispano Suiza, que fue transformada por el Gobierno (el INI) en ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones, SA). No sería hasta 1950 cuando se crea SEAT (Fiat un 6%) y FASA (Renault) en 1951. Por aquel entonces algunas ciudades comenzaron a electrificarse con tranvías públicos y muchos soñaban con un vehículo que no podían alcanzar... ni mantener.

Pero afortunadamente, el mundo lo han forjado los inconformistas. Entre ellos un ingeniero eléctrico sevillano logró cumplir sus sueños: se trata del inventor, y a la postre catedrático de Termodinámica y Motores

Francisco Domínguez-Adame Romero.

En poco más de cinco meses logró diseñar, construir artesanalmente y matricular (lo que le llevó por la burocracia aproximadamente un mes) un automóvil completamente eléctrico para su utilización.

El coche, denominado DAR (por las iniciales de su apellido) lo dibujó una noche y al día siguiente creó los desarrollos de chapa, realizando una maqueta en madera a escala 1:10. Analizando el diseño del DAR, lo consideraría adelantado a la época en que se creó, pues anticipaba las formas de los futuros vehícu-

independiente a las cuatro ruedas (telescopicas las anteriores y de manivela las posteriores, todas con resortes helicoidales). En los bujes posteriores, sobre rodamientos de bola, los tambores de freno; en el anterior los hidráulicos con bomba vertical y exteriormente la zapata flexible del freno de mano. Montados en cuatro discos de 16 pulgadas comprados a un chatarrero y provenientes de un Opel, cuatro neumáticos viejos de un Renault Monaquatre, pues no los había nuevos.

En cuanto a la carrocería, exteriormente se utilizó la única opción disponible: chapa metálica de 1,25 mm cortada con

También tenía un asiento delantero de tres plazas (1,29 m) y dos detrás, con dos maleteros; uno anterior y otro posterior.

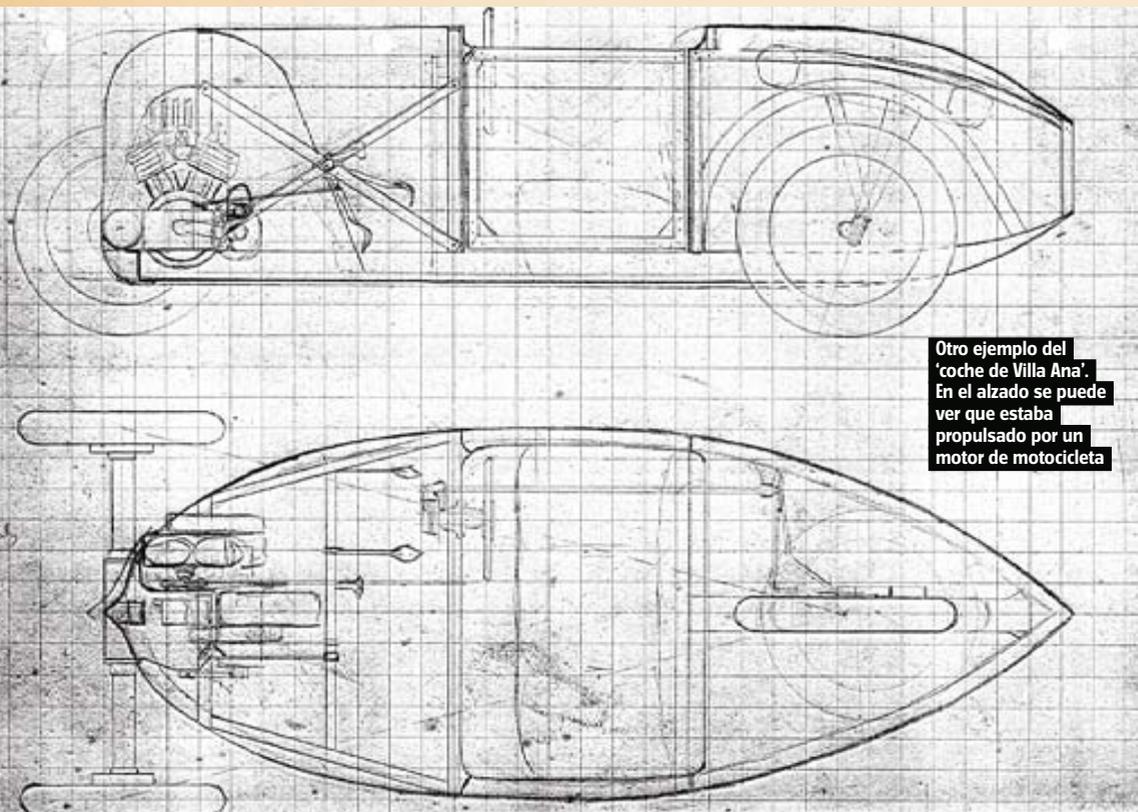
Para moverse utilizaba dos motores eléctricos contruidos artesanalmente con ejes de acero, chapa magnética y carcasa de hierro de 2 cm de espesor curvada, soldada y torneada, con escudos de aluminio y rodamientos de bolas, colectores (no existían y fueron hechos), variándose el ángulo

arranque y, por último, en paralelo. El controlador no se podía mover si no pisabas antes un pedal equivalente al embrague de un coche actual.

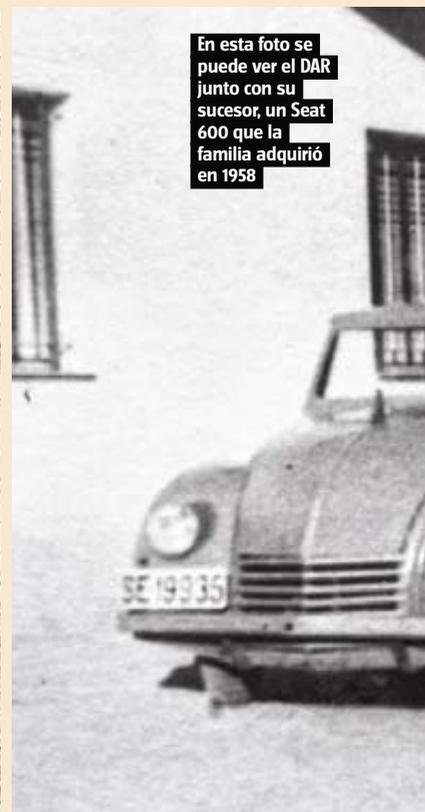
El 1 de agosto se hizo una prueba inicial con 48 voltios y resultó tener una aceleración excesiva, así que fue modificado.

Tras la demora por las dificultades de matriculación, fue admitido para obtener la matrícula SE 19935, a condición de que registrase una marca comercial,

## Al principio era eléctrico, pero lo convirtió en híbrido



Otro ejemplo del 'coche de Villa Ana'. En el alzado se puede ver que estaba propulsado por un motor de motocicleta



En esta foto se puede ver el DAR junto con su sucesor, un Seat 600 que la familia adquirió en 1958

los destinados al público familiar, con varias plazas y espacio de carga suficiente. Inicialmente era descapotable, aunque más tarde se le puso un techo duro. ¡Parece que Porsche, no fue el primero en usar dicho opcional!

Sus materiales fueron los disponibles en aquel momento: algunos como muelles, tornillos o manguetas fueron sacados y facturados al Almacén de Tranvías. También se utilizó chasis tubular de 9 cm de diámetro, suspensión

tijeras a mano, sin madera alguna, soldada y construida prácticamente en un mes y pintada completamente en negro. Dispuso de parabrisas fijo.

Interiormente, como no existía el plástico, se dotó al vehículo de subelunetas laterales con los marcos niquelados. Arco para la capota, asientos con muelles y guatas forrados al igual que todo el interior, en *cuerotex*, -una imitación de piel acanalada- de color rojo inglés con guarnecidos en *caobilla*.

del gas. Cada motor tenía 2 CV y un régimen de giro de más de 2.500 rpm que transmitía su potencia a las ruedas traseras con correas trapezoidales, por lo que el vehículo resultaba extremadamente silencioso.

En principio se probó con un solo motor y posteriormente se pusieron dos, uno en cada rueda posterior. Las cuatro baterías eran de 12 voltios, 15 elementos y 150 Ah de capacidad que daban un total de 60 voltios. Para su funcionamiento se usó un controlador cuya palanca estaba delante del volante. Tenía marcha atrás, punto muerto, conexión en serie de los motores para su

lo que hizo nuestro inventor, dotándola de las iniciales de sus apellidos: DAR.

Para su fabricación se contó con la colaboración del tornero Antonio Herrero para chasis y sus elementos. Para la carrocería, los propios hijos, Francisco, Juan y Miguel Carmona, que era chapista-soldador. Y como no podía ser menos, los asientos y forrados, su esposa, Luz Cobos.

La autonomía dejaría mudo a más de un moderno eléctrico, pues tenía un radio de acción de 80 km. La velocidad máxima, dependía del número de ocupantes: un ocupante suponía 50 km/h y cinco, 40 km/h. La masa

### Tenía autonomía de 80 km y 50 km/h de velocidad punta

del conjunto era de 950 kg (350 las baterías).

No se conocen datos como el modo de recarga, así como el coste de producción tan artesanal, aunque sí que estuvo al servicio de la familia durante 12 años hasta que en noviembre de 1958 fue sustituido por un 600.

Pero en sus últimos días de utilización, y ya con España en proceso de motorización, el DAR pasó a convertirse en el primer híbrido del país, pues don Francisco pensó en conservar los motores eléctricos y aprovechar el espacio existente para dotarlo además de un motor térmico y un grupo electrógeno que susti-

que cuando lo matriculó, pues al ser nuevo pensaban en el Ministerio de Industria que se trataba de un motor importado, cosa no permitida en España en aquella época, así que optó por arreglar un motor de desguace de Citroën 5 CV, reparar y construir las piezas que faltaban, e incorporarle ballestas, variando para ello el chasis.

Por último y considerando el excesivo peso de las baterías, Domínguez decidió disminuir el peso de los condensadores, para lo que colocó una célula de combustión de hidrógeno y oxígeno, que se obtenía por descomposición de amoníaco y carbón.

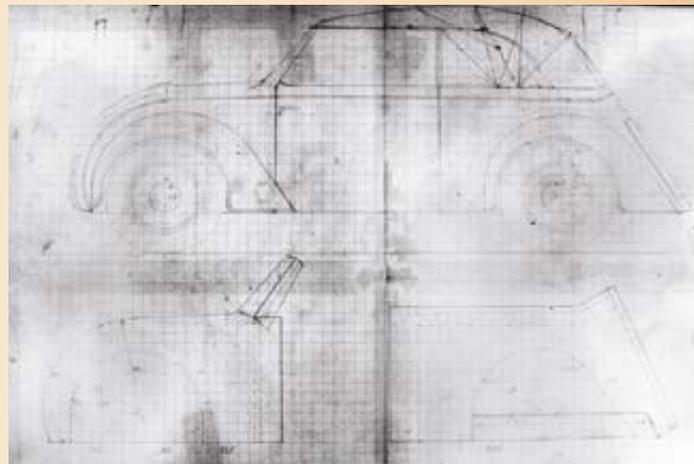
ble, a través de la utilización del hidrógeno, comienza a llegar al mercado casi 70 años después.

Curiosamente, el DAR no fue su primer intento, ni invento, pues anteriormente había ideado un vehículo de tres ruedas con motor de motocicleta. En 1932 ya proyectó un cambio de velocidades progresivo que en el taller doble encargó su prototipo o supieron terminar con los materiales requeridos, por lo que abandonó su creación. En 1935 de le instaló a un Fiat 508 (Baililla) una suspensión neumática inventada por él. Estaba hecha con una especie de balones de aluminio con aire comprimido

de 3 CV, batería de acumuladores de 150 Ah y 48 voltios.

Igualmente, en 1940 había realizado, para deleite de los pequeños de la familia, un pequeño coche eléctrico de juguete con 0,5 CV y pedales para cuando se agotaba la batería. ¡Hoy sería la envidia de cualquier infante de guardería!

Lo que es indudable es que el DAR fue construido en un tiempo récord, pues si pensamos que en la actualidad las grandes marcas tardan alrededor de dos o tres meses en realizar una maqueta no funcional tan sólo para exposición en salones, y que el DAR estuvo en funcionamiento



Arriba, los planos del DAR en los que se puede ver que se trata de un cabrio con techo duro desmontable. A la derecha, Francisco Domínguez-Adame Romero



tuiría las baterías ya casi gastadas tras seis años de uso.

Para ello construyó un propulsor de dos tiempos, dos cilindros opuestos y dos cigüeñales con volantes en un lado y ruedas dentadas en el otro; muy equilibrado a pesar de girar a 3.800 rpm, pero con otra rueda de engranajes intermedios, que hacía las veces de un compresor de paletas para los gases de admisión.

Las dificultades para homologarlo fueron mucho mayores

Realizó prototipos funcionales que trabajaban a 300 grados. Aunque no los utilizó en su vehículo, le valió en su tesis *Célula de energía* mediante la que obtuvo el título de doctor en Ingeniería Industrial. El vehículo reconvertido a

híbrido realizó varios viajes a diferentes provincias de la geografía española antes de venderse finalmente.

¿Dónde habría llegado si le hubieran facilitado las cosas? Hoy en día, la pila de combusti-

do unidos por tubos de cobre y sujetos directamente al chasis con un depósito bajo el vehículo para el aire a presión (12 litros) que hacía que fuese muy suave... y dejase de romper las ballestas originales.

Si tienes en cuenta que Citroën implementó la suspensión hidroneumática en su DS en 1955, te darás cuenta de lo avanzado de su innovación. Además, construyó más de 40 *gasógenos* para turismos y camiones en Huelva y Sevilla, patentando incluso los sistemas de mezclador de gas (uno de ellos fue usado en el Baililla). A este mismo vehículo lo dotó en 1943 de un motor eléc-

muchos años, su calidad quedó demostrada.

Pero remar en contra corriente, aunque seas un genio, tiene su precio, en este caso el de la indiferencia. Y es que podremos encontrar otros ejemplos de electrificación del automóvil antes y después del propio DAR, pero lo que no hay duda es de que fue un adelantado a su tiempo.

Imagina por un instante, qué podría haber creado este ingeniero español con un equipo de desarrollo como los que trabajan en la actualidad en las grandes firmas automovilísticas...

Diego Ilerena Santos

## En la fabricación del DAR participó toda la familia

# Estos son los ganadores

Se acabó la espera: a continuación podrás conocer a los ganadores de los Volante de Oro 2014. ¡Enhorabuena!



El CEO de VW, Elon Musk (premio Honorífico), el de Mazda y el de Porsche, y miembros del 'board' de Axel Springer



## Así funciona el volante de oro

■ Ya han sido elegidos los mejores lanzamientos de 2014. En las siguientes páginas te mostramos los ganadores del galardón automovilístico más importante. La editora Axel Springer fundó este galardón en 1976, que ahora se encuentra en su edición número 39. Pero no es solo su larga tradición lo que ha hecho del Volante de Oro algo especial. Sobre todo es un sistema para localizar a los mejores en cada categoría. Los criterios de valoración, los miembros del jurado y los procedimientos pueden cambiar

año a año, igual que las prioridades y modelos de los fabricantes.

En un primer lugar, los lectores de todas las ediciones europeas de AUTO BILD, así como los dominical alemán BILD AM SONNTAG, eligen sus modelos favoritos entre seis categorías. De alguna manera, el proceso de votación de los países participantes se asemeja al del Parlamento Europeo. En el caso de dos categorías (pequeños y desca-potables) las voces de los lectores eligen directamente al ganador. En las cuatro clases restantes, los

cinco modelos con más apoyo de los lectores van a la final en el circuito de Balocco, Italia. En estas cuatro categorías (en 2014 han sido Compactos/Crossover, Berlina medias/superiores, SUV y deportivos), los cinco modelos más votados son probados por el jurado internacional de expertos, compuesto por 53 miembros entre directores de las ediciones de AUTO BILD, pilotos, técnicos, diseñadores expertos en conectividad y conductores habituales. Los votos de cada miembro cuentan lo mismo.



**Pilotos:** Han hecho arder el asfalto a base de darle gas. De derecha a izquierda: Isolde Holderied, Hans-Joachim Stuck, Susie Wolff, Walter Röhr, Jutta Kleinschmidt, Timo Glock, Christina Surer y Mattias Ekström, que realizó las pruebas unos días antes que sus colegas



**S**eis categorías, 7 grupos de jurados de 22 países, 53 probadores, 56 novedades, más de 1.000 pruebas de conducción durante 15.000 km. Estas son las cifras del Volante de Oro.

En el circuito de pruebas de Fiat y Pirelli en Balocco, Italia, hace de todo menos frío. En cada uno de los discos de freno uno podría encender un cigarrillo con solo tocarlos, podrías freír un huevo sobre los capós y fundir queso en las ranuras de los neumáticos.

Aquí se prueba hasta que los calcetines echan humo. El olor a goma quemada, embragues tensionados y polvo de frenos flota en el ambiente una vez que los ocho pilotos de competición han terminado sus vueltas de prueba. Y eso aun cuando los más rápidos de los 53 miembros del jurado han añadido siempre una vuelta de refrigeración. Si no se llamase así, nadie imaginaría que su objetivo es enfriar el coche. Y es que estos pilotos van el doble de rápido. Para ellos, refrigerar significa “aprovechar el viento aerodinámico y utilizar los frenos lo menos posible”, aclara Walter Röhr. Lo de pisar menos el acelerador ni se lo plantean...

El resto del jurado puede conducir más *relajadamente*, ya que ellos valoran criterios menos dinámicos. Aun así, es una jornada dura, pero divertida.



**Los Técnicos:** Se interesan más por las cualidades interiores, como, por ejemplo, la facilidad o no de reparación del modelo en cuestión, costes de mantenimiento, niveles de emisiones, etc.



**Famosos y famosetes... en Alemania:** Pertenecen al grupo de conductores habituales. Analizan los modelos candidatos desde una perspectiva distinta, pero igual de enriquecedora



**Conductores habituales:** Por primera vez, cinco lectores han participado en las pruebas en Balocco. Aportan su visión del día a día



**Expertos en Conectividad:** Smartphone, iPad, BlackBerry... Estas son sus herramientas para probar el nivel de los modelos candidatos



**Los diseñadores:** ellos se ocupan de analizar y valorar el diseño exterior y el interior. Lo suyo son las formas y lenguaje de las mismas



**Los Directores:** los máximos responsables de las ediciones europeas de AUTO BILD y los de BILD AM SONNTAG probaron, entre otras cosas, el equipamiento, la relación calidad/precio y el confort de marcha

## COMPACTOS

# VW Golf Sportsvan

129,10 puntos



## El Golf Sportsvan también es Golf

Su equilibrio otorga a VW el Volante de Oro

►► Golf, Kadett, Escort... Antes la clase compacta era clara. Ahora, no paran entrar en el segmento nuevos conceptos de vehículo. Y eso no supone novedades estratosféricas: compactos que son un poco berlina, un poco familiar, un poco SUV o un poco monovolumen. Por eso hemos aplicado la nueva denominación: Compactos/Compactos *crossover*. El abanico de versiones ha sido

especialmente amplio en la final, desde el innovador Citroën C4 Cactus, pasando por el rey europeo de los SUV compactos, el Nissan Qashqai, hasta la élite alemana de los compactos comandada por BMW, Mercedes y Volkswagen. Aunque solo ha sido favorito en dos grupos del jurado, al final gana claramente. Sus cuatro segundos puestos dan fe de lo equilibrado que es. ■

2º Mercedes GLA, 118,30 puntos



3º BMW Serie 2 Active Tourer, 116,55 puntos



	VW GOLF SPORTSVAN	MERCEDES GLA	BMW SERIE 2	LEXUS NX	JEEP CHEROKEE
<b>DIRECTORES</b>					
Confort de marcha	4,13	3,13	3,38	2,19	2,19
Sistemas de asistencia	3,94	2,81	2,56	4,50	1,19
Calidad/precio	3,56	1,25	2,50	4,06	3,63
Equipamiento	3,88	2,25	2,44	4,56	1,88
Valor residual/recompra	2,44	4,94	3,25	3,25	1,13
<b>Total</b>	<b>17,94</b>	<b>14,38</b>	<b>14,13</b>	<b>18,56</b>	<b>10,00</b>
<b>DISEÑADORES</b>					
Aspecto	2,40	4,00	1,40	3,00	4,20
Innovación	1,80	3,40	3,00	2,40	4,40
Calidad	4,60	3,60	1,20	3,40	2,20
Uso diario	4,00	2,00	1,80	4,40	2,80
Atemporalidad	3,60	3,20	1,80	2,00	4,40
<b>Total</b>	<b>16,40</b>	<b>16,20</b>	<b>9,20</b>	<b>15,20</b>	<b>18,00</b>
<b>CELEBRIDADES</b>					
Confort de asientos	3,25	4,38	4,38	1,63	1,38
Espacio	4,00	3,25	3,75	2,75	1,25
Rumorosidad interior	3,50	4,25	4,13	1,75	1,38
Diversión al volante	4,38	3,63	4,00	1,75	1,25
Variabilidad	3,63	4,25	3,50	2,00	1,63
<b>Total</b>	<b>18,75</b>	<b>19,75</b>	<b>19,75</b>	<b>9,88</b>	<b>6,88</b>
<b>TÉCNICOS</b>					
Acabados	4,50	3,83	3,33	1,67	1,67
Consumo	2,50	3,00	3,83	2,00	3,67
Facilidad de reparación	4,17	2,83	2,17	2,33	3,50
Respeto medio ambiente	3,33	2,33	3,17	1,50	4,67
Equipamiento seguridad	4,17	4,00	3,00	2,00	1,83
<b>Total</b>	<b>18,67</b>	<b>16,00</b>	<b>15,50</b>	<b>9,50</b>	<b>15,33</b>
<b>EXPERTOS EN CONECTIVIDAD</b>					
Navegación	3,80	3,40	4,80	2,00	1,00
Multimedia	3,60	3,40	5,00	2,00	1,00
Teléfono	3,40	3,80	4,80	1,80	1,20
Internet	4,00	1,60	4,20	2,20	3,00
Pantalla	4,00	3,20	4,80	1,20	1,80
<b>Total</b>	<b>18,80</b>	<b>15,40</b>	<b>23,60</b>	<b>9,20</b>	<b>8,00</b>
<b>PILOTOS</b>					
Motor	4,00	4,25	3,75	1,350	1,50
Dirección	4,00	3,88	4,00	1,50	1,63
Frenos	3,88	3,63	4,38	1,38	1,75
Chasis/manejabilidad	3,75	3,88	4,25	1,13	2,00
Cambio	4,13	3,75	4,00	1,75	1,38
<b>Total</b>	<b>19,75</b>	<b>19,38</b>	<b>20,38</b>	<b>7,25</b>	<b>8,25</b>
<b>CONDUCTORES HABITUALES</b>					
Maletero	4,80	2,40	2,20	3,20	2,40
Visibilidad	4,20	3,00	3,00	3,20	1,60
Aptitudes trayectos largos	2,60	4,60	3,00	3,20	1,60
Espacios portaobjetos	4,00	3,20	2,00	3,40	2,40
Atemporalidad	3,20	4,00	3,80	2,20	1,80
<b>Total</b>	<b>18,80</b>	<b>17,20</b>	<b>14,00</b>	<b>15,20</b>	<b>9,80</b>
<b>Puntuación total</b>	<b>129,10</b>	<b>118,30</b>	<b>116,55</b>	<b>84,79</b>	<b>76,26</b>
<b>Resultado</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>



[www.porsche.es](http://www.porsche.es)

## **Nosotros lo teníamos claro y, al parecer, los lectores también.**

3 automóviles, 3 'Volantes de Oro'. Porsche fue nominado en 3 categorías para los Premios 'Volante de Oro 2014', y hemos ganado en todas ellas: mejor SUV (Macan), mejor deportivo (Cayman GTS) y mejor Cabrio (911 Targa). 3 olés para los lectores de AutoBild, para el jurado de los 'Golden Steering Wheel 2014' y, por supuesto, para nuestros 3 modelos ganadores.



**PORSCHE**

## BERLINAS

# VW Passat

137,05 puntos



## El coleccionista de Volantes de Oro

Con seis victorias, el Passat es el más exitoso

►► Tres, dos unos.. mío. Volkswagen podría apropiarse el lema de eBay, y es que el Passat convenció sobre todo a tres grupos del jurado (directores, expertos en conectividad y conductores habituales). Otros dos (pilotos, personalidades) votaron por el Serie 4 Gran Coupé de BMW, dos más (técnicos y de nuevo conductores habituales) al Mercedes Clase C, mientras que en el voto de los diseñadores

se repartieron en primer puesto BMW y Volkswagen. Resultados dispares, puesto que cada grupo maneja criterios distintos.

El Passat se llevó puntos extra sobre todo por su salto cualitativo a cambio de un precio contenido en comparación con sus rivales más fuertes. Y sorprendente, desbancó al rey de la conectividad, BMW, en esa categoría. ■

**2º** BMW Serie 4 Gran Coupé,  
131,44 puntos



**3º** Mercedes Clase C,  
130,44 puntos



	VW PASSAT	BMW SERIE 4 GRAN COUPÉ	MERCEDES CLASE C	CADILLAC CTS
<b>DIRECTORES</b>				
Confort de marcha	3,69	3,75	4,25	2,31
Sistemas de asistencia	3,88	2,63	3,38	4,13
Calidad/precio	4,63	3,13	3,69	2,56
Equipamiento	3,94	2,38	2,94	4,75
Valor residual/recompra	3,63	4,75	3,44	2,19
<b>Total</b>	<b>19,75</b>	<b>16,63</b>	<b>17,69</b>	<b>15,94</b>
<b>DISEÑADORES</b>				
Aspecto	4,20	4,60	2,60	2,60
Innovación	3,60	4,60	3,80	2,00
Calidad	4,40	3,00	3,60	3,00
Uso diario	3,80	3,00	4,40	2,80
Atemporalidad	3,80	4,60	2,60	3,00
<b>Total</b>	<b>19,80</b>	<b>19,80</b>	<b>17,00</b>	<b>13,40</b>
<b>CELEBRIDADES</b>				
Confort de asientos	3,75	4,25	3,75	2,25
Espacio	4,00	2,88	3,50	3,63
Rumorosidad interior	2,88	4,13	4,25	2,75
Diversión al volante	2,88	4,50	3,63	3,00
Variabilidad	3,75	3,63	3,88	2,75
<b>Total</b>	<b>17,25</b>	<b>19,38</b>	<b>19,00</b>	<b>14,38</b>
<b>TÉCNICOS</b>				
Acabados	3,50	3,67	4,50	2,33
Consumo	3,33	3,83	4,83	2,00
Facilidad de reparación	4,83	3,33	3,50	2,33
Respeto al medio ambiente	4,00	3,00	5,00	2,00
Equipamiento de seguridad	3,83	3,33	4,67	2,17
<b>Total</b>	<b>19,50</b>	<b>17,17</b>	<b>22,50</b>	<b>10,83</b>
<b>EXPERTOS EN CONECTIVIDAD</b>				
Navegación	4,40	4,20	3,40	2,00
Multimedia	4,60	4,00	3,40	2,00
Teléfono	4,20	4,40	3,40	2,00
Internet	4,60	4,00	3,40	2,00
Pantalla	4,40	4,00	3,40	2,20
<b>Total</b>	<b>22,20</b>	<b>20,60</b>	<b>17,00</b>	<b>10,20</b>
<b>PILOTOS</b>				
Motor	3,50	4,75	3,13	2,63
Dirección	3,88	4,63	3,00	2,50
Frenos	3,88	4,00	3,63	2,50
Chasis/manejabilidad	3,63	4,25	3,13	3,00
Cambio	3,88	4,25	3,38	2,50
<b>Total</b>	<b>18,75</b>	<b>21,88</b>	<b>16,25</b>	<b>13,13</b>
<b>CONDUCTORES HABITUALES</b>				
Maletero	4,20	3,00	3,60	3,20
Visibilidad	3,80	3,80	3,80	2,60
Aptitudes en trayectos largos	4,00	3,40	4,40	2,20
Espacios portaobjetos	3,60	2,80	4,60	3,00
Atemporalidad	4,20	3,00	4,60	2,20
<b>Total</b>	<b>19,80</b>	<b>16,00</b>	<b>21,00</b>	<b>13,20</b>
<b>Puntuación total</b>	<b>137,05</b>	<b>131,44</b>	<b>130,44</b>	<b>91,07</b>
<b>Resultado</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>

Nota de la R.: Hubo un quinto candidato, el Ford Mondeo, pero no había unidades disponibles para los tests

1

PUESTO

SUV

# Porsche Macan

129,10 puntos



## Porsche Macan: nada que criticar

El SUV más deportivo de la final gana el oro

►► Han sido, por decirlo de alguna manera, *los nobles de campo* en esta edición del Volante de Oro: los SUV. Tipos robustos como el Jeep Cherokee, piezas de diseño como el Range Rover Sport, todoterrenos refinados como el Lexus NX o deportivos del campo como el Porsche Macan y el BMW X4. Cinco tipos auténticos, por tanto, y ninguno partía como absoluto favorito. De hecho, las decisiones dentro

de los siete jurados han tenido diferencias mínimas.

Con todo, en la mayoría de las ocasiones han sido a favor del Macan, que incluso ha entusiasmado más a los diseñadores que el Range Rover Sport. La excelente conectividad del BMW X4 no ha sido suficiente para darle la vuelta al resultado. En seis de los siete jurados ganó el Porsche. Una victoria merecida para el Macan. ■



2º BMW X4, 128,53 puntos



3º Range Rover Sport, 111,10 puntos

	PORSCHE MACAN	BMW X4	RANGE ROVER SPORT	LEXUS NX	JEEP CHEROKEE
<b>DIRECTORES</b>					
Confort de marcha	4,25	3,56	3,69	1,88	1,63
Sistemas de asistencia	2,69	3,44	2,81	3,38	2,69
Calidad/precio	2,94	2,94	2,00	4,13	3,00
Equipamiento	2,13	2,56	2,88	4,31	3,13
Valor residual/recompra	4,81	4,13	3,06	1,19	1,81
<b>Total</b>	<b>16,81</b>	<b>16,63</b>	<b>14,44</b>	<b>14,88</b>	<b>12,25</b>
<b>DISEÑADORES</b>					
Aspecto	4,60	3,20	3,80	2,40	1,00
Innovación	3,80	4,80	2,20	3,20	1,00
Calidad	3,60	4,80	2,20	3,20	1,00
Uso diario	4,40	3,00	4,00	2,60	1,00
Atemporalidad	5,00	2,80	3,80	1,80	1,60
<b>Total</b>	<b>21,40</b>	<b>16,40</b>	<b>18,20</b>	<b>13,40</b>	<b>5,60</b>
<b>CELEBRIDADES</b>					
Confort de asientos	4,50	3,38	4,00	2,13	1,00
Espacio	3,00	2,75	4,63	2,38	2,25
Rumorosidad interior	5,00	3,25	3,25	2,13	1,38
Diversión al volante	5,00	3,88	3,00	1,50	1,63
Variabilidad	3,50	3,25	4,38	2,00	1,88
<b>Total</b>	<b>21,00</b>	<b>16,50</b>	<b>19,25</b>	<b>10,13</b>	<b>8,13</b>
<b>TÉCNICOS</b>					
Acabados	4,67	4,00	2,83	2,50	1,00
Consumo	3,17	3,67	2,33	3,50	2,33
Facilidad de reparación	4,33	3,67	2,17	2,50	2,33
Respeto medio ambiente	3,50	3,33	1,50	4,17	2,50
Equipamiento seguridad	4,50	4,17	3,00	2,00	1,33
<b>Total</b>	<b>20,17</b>	<b>18,83</b>	<b>11,83</b>	<b>14,67</b>	<b>9,50</b>
<b>EXPERTOS EN CONECTIVIDAD</b>					
Navegación	3,60	5,00	3,40	1,80	1,20
Multimedia	2,60	5,00	3,40	2,20	1,80
Teléfono	2,60	4,80	3,00	2,40	2,20
Internet	3,00	3,60	3,80	3,20	1,40
Pantalla	4,00	4,80	3,00	1,20	2,00
<b>Total</b>	<b>15,80</b>	<b>23,20</b>	<b>16,60</b>	<b>10,80</b>	<b>8,60</b>
<b>PILOTOS</b>					
Motor	4,38	4,50	3,00	1,63	1,50
Dirección	4,50	4,13	2,50	1,13	2,75
Frenos	4,88	3,63	2,75	1,75	2,00
Chasis/manejabilidad	4,88	3,88	2,63	1,00	2,63
Cambio	4,63	4,25	2,50	1,50	2,13
<b>Total</b>	<b>23,25</b>	<b>20,38</b>	<b>13,38</b>	<b>7,00</b>	<b>11,00</b>
<b>CONDUCTORES HABITUALES</b>					
Maletero	3,60	3,00	3,80	3,20	1,40
Visibilidad	3,00	3,60	3,20	3,00	2,20
Aptitudes trayectos largos	4,00	3,00	3,80	2,40	1,80
Espacios portaobjetos	3,20	2,80	3,20	3,40	2,40
Atemporalidad	3,80	4,20	3,40	2,40	1,20
<b>Total</b>	<b>17,60</b>	<b>16,60</b>	<b>17,40</b>	<b>14,40</b>	<b>9,00</b>
<b>Puntuación total</b>	<b>136,03</b>	<b>128,53</b>	<b>111,10</b>	<b>85,27</b>	<b>64,08</b>
<b>Resultado</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>

## DEPORTIVOS

## Porsche Cayman GTS

130,76 puntos



# 'Sólo' 340 CV son suficientes

Gana el Cayman GTS. Y queda muy cerca el i8

►► Más rápidos, más bajos, más ruidosos... Estos han sido durante mucho tiempo los atributos de los deportivos. El BMW i8, sin embargo, se desliza silenciosa y limpiamente. Frente al Jaguar F-Type, el Nissan GT-R Nismo y el Porsche Cayman GTS juega la carta más civilizada. Y al final, casi se hace con el puesto ganador. Pero solo casi. Y es que hay detalles prácticos que han costado la victoria a los

candidatos más innovadores. Una victoria que se ha garantizado el más *débil* Cayman GTS (340 CV) con el beneplácito de cuatro grupos del jurado. Es un deportivo de motor central con una elevada usabilidad diaria. El ganador de nuestros corazones ha sido el Nissan GT-R Nismo (600 CV), y los de los maestros del sonido el Jaguar F-Type (550 CV) y el Lamborghini Huracán (610 CV). ■

2º BMW i8, 118,03 puntos



3º Jaguar F-Type 115,90 puntos



	PORSCHE CAYMAN GTS	BMW i8	JAGUAR F-TYPE	NISSAN GT-R NISMO	LAMBORGHINI HURACAN
<b>DIRECTORES</b>					
Confort de marcha	4,06	3,19	3,44	1,63	2,69
Sistemas de asistencia	3,25	4,44	3,25	2,69	1,38
Calidad/precio	4,31	2,94	3,56	2,81	1,38
Equipamiento	3,06	3,63	3,88	3,06	1,38
Valor residual/recompra	4,75	2,81	3,44	1,63	2,38
<b>Total</b>	<b>19,44</b>	<b>17,00</b>	<b>17,56</b>	<b>11,81</b>	<b>9,19</b>
<b>DISEÑADORES</b>					
Aspecto	2,40	3,40	3,80	1,00	4,40
Innovación	2,00	5,00	3,40	1,20	3,40
Calidad	4,00	1,60	3,80	2,20	3,40
Uso diario	3,80	2,00	2,00	4,20	3,00
Atemporalidad	3,00	3,00	3,80	1,00	4,20
<b>Total</b>	<b>15,20</b>	<b>15,00</b>	<b>16,80</b>	<b>9,60</b>	<b>18,40</b>
<b>CELEBRIDADES</b>					
Confort de asientos	3,63	3,00	4,25	2,25	1,88
Espacio	3,13	2,75	4,00	3,50	1,63
Rumorosidad interior	3,13	2,88	2,88	3,00	3,13
Diversión al volante	3,00	2,13	3,50	2,38	4,00
Variabilidad	3,38	3,38	4,13	2,88	1,25
<b>Total</b>	<b>16,25</b>	<b>14,13</b>	<b>18,75</b>	<b>14,00</b>	<b>11,88</b>
<b>TÉCNICOS</b>					
Acabados	5,00	3,17	3,67	1,00	2,17
Consumo	3,67	5,00	3,33	1,83	1,17
Facilidad de reparación	4,33	3,00	3,50	3,00	1,17
Respeto medio ambiente	4,17	4,83	2,83	1,67	1,50
Equipamiento seguridad	3,83	3,33	4,33	2,17	1,33
<b>Total</b>	<b>21,00</b>	<b>19,33</b>	<b>17,67</b>	<b>9,67</b>	<b>7,33</b>
<b>EXPERTOS EN CONECTIVIDAD</b>					
Navegación	3,60	5,00	2,80	1,80	1,80
Multimedia	3,00	5,00	3,40	1,20	2,40
Teléfono	4,00	4,40	3,20	1,60	1,80
Internet	4,20	4,60	3,20	1,80	1,20
Pantalla	2,80	4,80	3,60	1,80	2,00
<b>Total</b>	<b>17,60</b>	<b>23,80</b>	<b>16,20</b>	<b>8,20</b>	<b>9,20</b>
<b>PILOTOS</b>					
Motor	2,63	2,00	2,25	4,13	4,00
Dirección	4,50	3,63	1,50	3,00	2,38
Frenos	4,63	2,63	1,88	3,63	2,25
Chasis/manejabilidad	4,13	3,13	1,25	3,88	2,63
Cambio	4,00	3,00	1,25	3,25	3,50
<b>Total</b>	<b>19,88</b>	<b>14,38</b>	<b>8,13</b>	<b>17,88</b>	<b>14,75</b>
<b>CONDUCTORES HABITUALES</b>					
Maletero	4,40	1,60	4,40	3,20	1,40
Visibilidad	4,60	3,00	3,80	2,60	1,00
Aptitudes trayectos largos	4,40	3,40	4,00	2,00	1,20
Espacios portaobjetos	4,00	3,20	4,60	2,00	1,20
Atemporalidad	4,00	3,20	4,00	2,00	1,80
<b>Total</b>	<b>21,40</b>	<b>14,40</b>	<b>20,80</b>	<b>11,80</b>	<b>6,60</b>
<b>Puntuación total</b>	<b>130,76</b>	<b>118,03</b>	<b>115,90</b>	<b>82,95</b>	<b>77,35</b>
<b>Resultado</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>



2. Alfa Romeo 4C Spider

3. Chevrolet Corvette

1. Porsche 911 Targa

# Los preferidos por los lectores: Porsche 911 Targa y Mazda2

En las categorías 'Cabrios' y 'Pequeños', los lectores han elegido directamente el ganador

►► En cuatro categorías del Volante de Oro, los lectores europeos deciden qué cinco novedades deben valorar los probadores del jurado de expertos. En otras dos categorías, votan ellos directamente: este año, 'Pequeños' y 'Cabrios'.

Las ediciones europeas de AUTO BILD y BILD AM SONNTAG han consultado en 25 países a sus lectores cuáles son sus coches favoritos. Pero el ganador no es al final el que haya recibido más votos. Y es que, por ejemplo, los votos de Alemania son casi la mitad del total, y obviamente están condicionados por el amor que tienen en ese país a los modelos patrios. Por eso los votos se han dividido de forma proporcional, igual que en el Parlamento Europeo. Los países grandes tienen más voz; los más pequeños, menos.

En la práctica, esto significa que cada país vota en puntos del 1 al 5 su favorito. Lo que influye su posición en el resultado final depende del tamaño de los socios de AUTO BILD. Los puntos de Alemania cuentan un 100%, los de Francia y España,

por ejemplo, un 75%. Los países pequeños un 50, 25 o 15%.

Complicado, pero lo más justo en una votación internacional. Un sistema que bebe más del espíritu europeo que del simple sistema de votos.

## Pequeños

En el segmento de los pequeños ha estado mucho más reñido. De partida había 10 novedades,

y al final han quedado tres candidatos: Mazda2, Mini y Opel Corsa. El Mazda2 se ha alzado con el primer puesto. Y es que también ha tenido muchos *fans* incluso en Alemania.

## Cabrios

Aquí el simple recuento de votos hubiera dado el mismo resultado que el sistema del Parlamento Europeo. Había seis

descapotables y targas para elegir. El Porsche 911 Targa ha sido el absoluto favorito en siete países, y en la mayoría de los otros ha quedado en los puestos superiores. El Alfa Romeo 4C Spider aglutinó seis victorias en seis países, y se ha llevado el segundo puesto. El Corvette ha llegado a lo más alto en dos ocasiones, pero finalmente se ha quedado en una meritoria tercera posición. ■



## PEQUEÑOS

2. Mini

1. Mazda2

3. Opel Corsa

# DESCUBRE EL PUESTO DE CONDUCCIÓN PEUGEOT i-COCKPIT®



◦ **1.000€**

para la compra de tu nuevo  
PEUGEOT 308.\*

- 2 SMARTPHONES.
- 2 CESIONES DE UN PEUGEOT  
UN FIN DE SEMANA.
- 2 ESCAPADAS DE FIN DE SEMANA.
- 10 TARJETAS DE 30€ DE COMBUSTIBLE BP.
- 10 SUSCRIPCIONES DIGITALES A NUESTRAS  
REVISTAS DURANTE UN AÑO.

**¡DATE PRISA!**  
Tienes hasta el  
14 de diciembre  
para participar

**Auto  
Bild**  
ESPAÑA



## ¿CÓMO PARTICIPAR?

1. Ven a tu concesionario Peugeot más cercano y descubre, a través de los mejores profesionales, todas las ventajas del puesto de conducción Peugeot i-Cockpit®.
2. Hazte allí mismo una foto junto al revolucionario puesto de conducción.
3. Entra en [www.autobild.es/promos/peugeot-icockpit](http://www.autobild.es/promos/peugeot-icockpit), rellena el formulario de participación, contesta unas sencillas preguntas y sube tu foto. **¡No esperes más para participar y ven antes del 14 de diciembre!**

\*Los 1.000€ del premio son aplicables a la compra de un Peugeot 308 Berlina o un Peugeot 308 SW con las siguientes condiciones: La compra debe ser realizada por el ganador antes del 31 de mayo de 2015. Acumulable al Plan PIVE. No es canjeable por dinero en efectivo. Para más información consulta las bases legales en [www.autobild.es/promos/peugeot-icockpit](http://www.autobild.es/promos/peugeot-icockpit). \* Premios no acumulables entre sí.





Por: **RAÚL SALINAS**

@rsalinas27



Cómo colocar el asiento para conseguir

## Bienestar y seguridad

Confort, ergonomía y seguridad. Colocar el asiento correctamente conlleva demasiados beneficios como para no tenerlo en cuenta

Te he hablado en muchas ocasiones cómo mejorar tu nivel de seguridad a bordo de tu coche. Hay elementos que rápidamente asociamos con este factor, como el cinturón, el estado de los neumáticos o los sistemas electrónicos de ayuda a la conducción. Pero hay otros que pasan más inadvertidos, los asientos son uno de ellos.

La *butaca* es una de las partes más importantes de tu vehículo, es el elemento que acoge tu cuerpo dentro del habitáculo y su correcta posición resulta determinante tanto en términos de seguridad como en bienestar. Los asientos deben ajustarse principalmente en altura, longitud y inclinación del respaldo. Los reposacabezas son otro de los grandes olvidados: siempre que te montes debes colocártelos correctamente tras la cabeza. ¡No lo olvides!

■ **Longitud** Lo primero debe ser colocar el asiento longitudinalmente. Para ello, tenemos que moverlo hasta que los pies puedan pisar con facilidad los pedales y las rodillas formen un



Eléctrico o manual. Colocar de una manera correcta el asiento te llevará sólo un instante y mejorará tu comodidad y tu seguridad a bordo



ángulo de 135 grados. También debes intentar que, al estirar los brazos sobre el volante, este se sitúe justo bajo las muñecas. Circular muy pegado a este puede resultar realmente peligroso en caso de accidente.

■ **Altura** La altura del asiento resulta fundamental. Mucha gente circula demasiado pegada al suelo. Dos son los elementos que entran aquí en juego: el primero es la posición donde golpeará el airbag en caso de impacto. El segundo, la colocación del cinturón de seguridad. Este se puede regular pero si el asiento está mal colocado, puede quedar, en cualquier caso, demasiado cerca del cuello: fatal en caso de impacto.

■ **Reclinación del respaldo** Debe regularse con una inclinación de entre 15 y 25 grados. La mejor opción tanto por comodidad como por seguridad.

## ESTA SEMANA

### Asistentes de atasco

Conoce los mejores asistentes de atascos en la actualidad ..... 50



### Seat León a gas

El gas natural llega a la gama del Seat León. Es una opción muy a tener en cuenta ..... 54

### Conducción segura

Los despistes al volante pueden ser fatales. Evítalos ..... 56

### Guía de precios

Todo el mercado disponible en unas pocas páginas ..... 58



## Tecnología en el Passat

■ La presentación de la octava generación del VW Passat ha dejado muchas sorpresas. No solo por su buena dinámica, sino también por la cantidad de elementos tecnológicos que puede montar, desde un asistente de aparcamiento que funciona bastante bien a un 'trailer assist' que ayuda a maniobrar con remolque. Sigue el enlace para ver cómo funcionan...



**vídeo**  **Auto Bild .es**

[abild.es/1F6KwxF](http://abild.es/1F6KwxF)





‘Traffic Jam Assist’

# Los atascos me molan

El Volkswagen Passat, el BMW Serie 5 y el Mercedes Clase C pueden conducir por su cuenta hasta 60 km/h. ¡Veamos cómo van!



Por: STEFAN VOSWINKEL

@AutoBildSpain

**A** veces, en AUTO BILD, nos volvemos completamente locos. Los fabricantes proporcionan la última tecnología en lo que respecta a información del tráfico en tiempo real y nosotros, ¿qué hacemos? Pues para probar el nuevo Passat, lo ignoramos y nos metemos de lleno en un atasco.

Pero en realidad no se nos ha ido la cabeza: lo hacemos para probar una nueva tecnología que parece que va a llegar pisando fuerte en los modelos que están por venir: los asistentes de atascos.

El último en recibirlo ha sido el Volkswagen Passat. Su funcionamiento se ha mejorado con respecto al que utilizaba

la generación anterior. Por ejemplo, puede mover el coche de forma completamente automática hasta una velocidad de 60 km/h, es decir: puede mantener la distancia con el coche precedente bastante más tiempo que antes e incluso actuar sobre la dirección. Y lo dicho, aunque Volkswagen lo estrena ahora en el Passat, no es un sistema totalmente nuevo: BMW ya lo ofrecía en su Serie 5, y Mercedes en el Clase C.

Si lo analizas friamente, técnicamente no es tan revolucionario: los fabricantes han recurrido al conocido sistema ACC (control de velocidad adaptativo) y al Lane Assist (asistente de trayectoria para mantener el coche en el carril), los han combinado y los han regulado para actuar con la velocidad máxima en un atasco.

Una de las principales pegas es que las tres marcas obligan a pagar considerablemente por

Buscando el atasco en la autovía: el nuevo Volkswagen Passat, el Clase C y el Serie 5 antes de meterse en faena



## TECNOLOGÍA

## BMW: Técnica madura... solo para autovías

3.071 €

■ Desde otoño de 2013, BMW ha sido el primero en ofrecer asistente de atascos. Al principio solo funcionaba hasta 40 km/h, lo que lo convertía en algo poco operativo. Tras la actualización del coche el sistema es capaz de llegar a los 60 km/h. Eso sí, solo funciona en autovías, por eso va acoplado al sistema de navegación (el más barato cuesta 2.100 euros; el Professional sale por 2.900 euros con pantalla de 10,2 pulgadas). El funcionamiento es muy eficaz: reconoce la trayectoria mejor que el Passat, y el controlador de distancia trabaja con suavidad. En definitiva, libera de esfuerzo al conductor en atascos. Pero por un precio elevado: aparte del navegador hay que pagar el cambio automático, la instrumentación ampliada (171 euros) y el propio asistente.



BMW ha sido el primer fabricante en ofrecer este sistema. Una vez lo activas desde el volante, funciona hasta 60 km/h



## Valoración

## CATEGORÍA

Frenada	★★★★★
Giro	★★★★★
Precio	★★★★★
Total	★★★★★

este sistema, ya que solo lo incluyen dentro de caros paquetes de equipamiento adicional. Para empezar, siempre irá acompañado de un cambio automático, aunque bien pensado tiene su lógica: se trata de olvidarse de conducir.

Te decía antes que era caro. ¿Pero es bueno? Empecemos por el nuevo Passat: basta con apretar un botón a la izquierda del volante para que se active el

asistente. Pero no inmediatamente, porque necesita un tiempo para reconocer la trayectoria. Si por ejemplo va delante de ti un vehículo lento y grande como camión, es posible que el asistente de giro no llegue a activarse y solo funcione el regulador de distancia.

El motivo es que, a diferencia de BMW y Mercedes, los de Wolfsburgo solo emplean una cámara situada en la luna

delantera, con lo que el tarado del sistema es más que conservador. Solo cuando la cámara se centra en una trayectoria, concreta el tiempo necesario para que no haya lugar a dudas y entra en acción este asistente.

Y entonces, eso sí, o hace con absoluta eficacia: el control de velocidad activo frena con mucha sensibilidad y vuelve a acelerar con rapidez. Pero no proporciona el confort prome-

tido, ya que en conductor no puede desentenderse y tiene que estar pendiente de que también se ha activado el controlador de trayectoria. Como te decía antes con el cambio manual, esto también parece lógico...

El Clase C de Mercedes demuestra que se puede hacer mejor: los de Stuttgart son los únicos en montar una cámara estereoscópica en la luna delantera, que si no puede determinar una

## Mercedes: dos cámaras y un precio elevado

5.735 €

■ Cuando lanzaron la nueva Clase C muchos la denominaron "la pequeña Clase S". En la parte técnica llevan razón, puesto que hereda mucha tecnología de la berlina de representación, como la doble cámara en la luna delantera. Y esto le permite ponerse por delante en lo que respecta al asistente de atascos, ya que si tiene problemas en localizar la trayectoria, se adapta directamente a la del coche de enfrente. Esto es porque tiene visión tridimensional gracias a las citadas dos cámaras. El Tempomat regulador de distancia funciona con absoluta eficacia y libera de trabajo al conductor. Y el precio es elevado: el automático cuesta 3.415 euros más, y el Distronic-Plus sale por 1.335 euros (Adicionalmente, el pack de asistencia a la conducción cuesta 2.905 euros).



Puesto de conducción refinado, manejo intuitivo y dos cámaras en el parabrisas. La tecnología viene de la Clase S



## Valoración

## CATEGORÍA

Frenada	★★★★★
Giro	★★★★★
Precio	★★★★★
Total	★★★★★

★★★★★ = Muy bien ★★★★★ = Bien ★★★★★ = Correcto ★★★★★ = Regular ★★★★★ = Mal



## VW: Tecnología sencilla, precio elevado

### 2.850 €

■ Volkswagen ofrece por primera vez en el Passat el asistente de atascos que funciona como tal (se ha mejorado el comportamiento en detenciones prolongadas, ya que 'aguanta' más tiempo parado), mientras que el Golf y otros modelos lo montarán después. Los de Wolfsburg combinan el control de velocidad activo con el asistente de trayectoria. Mientras el primero funciona con eficacia y refinamiento, el segundo tarda demasiado en dar con la trayectoria idónea y por tanto, activar el asistente de giro. Además, sale caro: junto al cambio automático (2.400 euros) y el paquete de asistente al conductor (en Alemania, 2.800 euros) el comprador también debe optar por el nivel de acabado Advance, que monta el control de velocidad adaptativo por 555 euros. Una opción cara, sin duda...

**Totalmente digital: por 630 euros sustituyes la instrumentación analógica por una pantalla**



**Sencillo: manejo sin problemas en un puesto de conducción ordenado. Solo hay una cámara en el parabrisas**



### Clasificación

CATEGORÍA	
Frenada	★★★★★
Giro	★★★★★
Precio	★★★★★
Total	★★★★★

trayectoria sin dudas, se orienta hacia el coche delantero. En la práctica funciona realmente bien: el Mercedes Clase C conduce de manera completamente autónoma con absoluta eficacia. Jamás había pensado que diría esto, pero nunca un atasco había sido tan agradable.

Por su parte, BMW emplea, en principio, una tecnología similar a la de Volkswagen, pero más afinada en la práctica.

En situaciones en las que la octava generación del Passat tendría problemas para dar con la trayectoria, el asistente del Serie 5 funciona sin problemas. Para muestra basta un botón: a la berlina de BMW simplemente le basta con detectar una línea de la carretera mientras que el Volkswagen necesita dos. Aunque hay que decir que el de Múnich llega a su límite antes que el Clase C, que gana este test con margen.

Y si alguno pensaba en precios desorbitados, se llevará una desagradable sorpresa al confirmarlo: en el C 180 básico de 35.000 euros, el cambio automático cuesta 3.415 euros (al menos funciona de maravilla) y el asistente de giro junto al sistema de asistencia a la conducción suma otros 2.905 euros. Se puede decir que es barato

en comparación. En cuanto al BMW, un 518d Touring como el de las fotos cuesta 45.800 euros, a los que hay que sumar apenas 800 euros más por el cambio automático; un sistema de navegación cuesta como poco 2.100 euros (navegador Business con pantalla de 6,5 pulgadas) y el Driving Assistant Plus sale, esta vez sí que con precio español, por 2.271 euros. En total, desembolsarás cerca de 50.000 euros para tener un Serie 5 con asistente de atascos.

Pero puede ser aún más caro: en el Passat, te llevas el DSG más barato (Advance 2.0 TDI 150) por unos 33.500 euros, descuentos incluidos. Eso quiere decir que el cambio automático cuesta unos 2.400 euros más que el manual, a los que hay que añadir paquete de asistente al conductor (llegará pronto a España; por ahora, en Alemania cuesta 2.800 euros) el comprador también debe optar por el nivel de acabado Sport. Sobre el papel, nos queda que deberemos pagar casi 5.000 euros adicionales, si no cambia la política de precios de la marca cuando aterrice en España. Por ahora, con los precios provisionales, se puede decir sin rubor eso de que "nunca un atasco ha resultado tan caro"...

## Clasificación

Basada en la comprobación de las especificaciones y las mediciones realizadas por nuestro equipo



# 1

### Mercedes Clase C

Mercedes usa tecnología más avanzada que la competencia, y eso le permite alcanzar mayor eficacia

VALORACIÓN ★★★★★



# 2

### BMW Serie 5

Una sólida técnica que descarga trabajo al conductor en los atascos. Pero el precio es demasiado alto

VALORACIÓN ★★★★★



# 3

### VW Passat

Buen funcionamiento general, pero le cuesta demasiado tiempo reconocer la trayectoria

VALORACIÓN ★★★★★

## CONCLUSIÓN

■ Precios elevados para una tecnología avanzada. Antes de que llegue la conducción autónoma, algunos fabricantes combinan tecnologías conocidas para ir haciendo boca, dando lugar a revolucionarios sistemas como el asistente de aparcamiento o el que es el protagonista de estas páginas, el de atascos. Y es que nunca hasta ahora habíamos visto coches capaces de frenar y acelerar entre el tráfico con esta eficacia. Claro que esto tiene su precio: ningún fabricante debería extrañarse de que su asistente se venda poco o nada. Es de suponer que con el tiempo se irá democratizando...

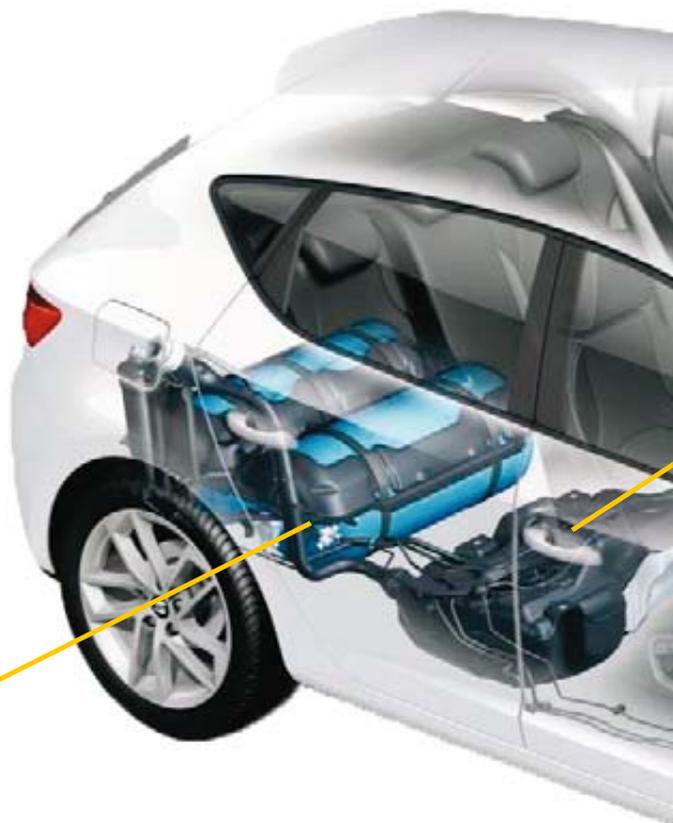
Fotos: S. Krieger, S. Haberland



Un precio por kilómetro imbatible, ¿interesa?

# Al loro con el gas...

El León TGI inaugura, junto con el Mii Ecofuel, las versiones de Seat propulsadas por gas natural comprimido. Anuncia un consumo medio oficial de 3,5 kg de gas cada 100 km y el precio es de 0,98 €/kg, pero ¿es seguro? ¿Es rentable? ¡Descubre todos sus secretos!



## Depósito de gas

El Seat León TGI incorpora, en la parte trasera del vehículo, dos tanques donde se almacenan hasta 15 kg de gas natural comprimido a 220 bares de presión. Están fabricados en acero de alta resistencia y son 100% estancos. Además, su resistencia se ha probado duramente ante impactos, de la misma manera que en un vehículo convencional. Si eres reticente ante este tipo de coches propulsados por gas, deja que te tranquilice: el gas natural comprimido que impulsa este vehículo es más ligero que el aire, por lo que no puede almacenarse y provocar envenenamientos. ¿Y en caso de incendio? Su temperatura de ignición es el doble de alta que la gasolina, así que el riesgo de explosión ante las llamas es notablemente menor.

## 'Gasineras': el mayor inconveniente



■ Está claro que el gas natural ofrece muchas ventajas sobre la gasolina, especialmente hablando de respeto por el medio ambiente: no emite azufre y se reducen un 80% las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx). Si además sumamos el coste por kilómetro actual, (un 30% inferior al diésel y un 50% más barato que la gasolina) las ventajas son muchas. Pero como todo en esta vida, no es oro todo lo que reluce. El principal problema de esta tecnología es una falta importante de infraestructura en cuanto a estaciones de servicio de gas. En todo nuestro territorio tan sólo existen 39 estaciones habilitadas para un uso privado y esto restringe -y mucho- un uso

habitual para los particulares. Establecer este tipo de estaciones no es barato y su inversión requiere un impulso muy importante por todas las partes. Las estaciones de carga de GNC están formadas por un depósito con gas natural comprimido a 250 bares y un compresor que se encarga de 'bombearlo' hasta el vehículo. Para repostar únicamente se necesita una tarjeta de autorización y en apenas tres minutos, se completan los 15 kg de capacidad del depósito de gas. Entonces, ¿Por qué no hay más estaciones? Es el pez que se come la cola: mientras no existan coches, no habrán estaciones de servicio y si no hay 'gasineras', estos seguirán sin ser viables.



## Depósito de gasolina

Una de las cosas que más me ha gustado del Seat León TGI es que se mantenga intacto el mismo depósito de 50 litros de gasolina de las versiones convencionales TSI. ¿El resultado? Una espectacular autonomía total de 1.360 kilómetros. 420 los consigue exclusivamente gracias al gas natural, pero si se acaba, el coche se convierte en un gasolina convencional.

## Motor

El Seat León TGI incorpora el mismo motor 1.4 litros TSI que ya está disponible en la versión de 125 CV. Para poder digerir sin complicaciones el gas natural como fuente de combustible, ha recibido algunas modificaciones importantes: los pistones se han recubierto con una aleación de cromo-níquel, las válvulas se han adaptado para el uso del GNC y el turbo es ahora más ligero. ¿Se nota alguna diferencia? No, para nada y en este apartado me quiero centrar en el comportamiento de esta versión tan especial. Cuando circula con gas no se perciben diferencias palpables respecto a la versión movida exclusivamente por gasolina. Su comportamiento es suave y los 110 CV mueven con soltura los 1.359 kg que pesa este León. Me ha gustado mucho también su elasticidad y en este apartado tiene mucha culpa los 200 Nm de par disponibles prácticamente desde cualquier régimen: siempre que pises el pedal derecho, el coche jamás te falla. El cambio de combustible se hace de una manera imperceptible, aunque siempre que pueda, el Seat León TGI rodará con su 'alimento favorito', el gas natural comprimido.



Publicidad

# AUTOTRADE

San Juan de la Salle, 4 - 28036 MADRID - Tlf: 91 411 22 00 - www.autotrade.es

DESCUBRE NUESTRA NUEVA APP DE AUTOTRADE  
EL CONCESIONARIO EN TU MANO



SCANEA EL CÓDIGO

App Store



PORSCHE PANAMERA 4S PDK



BMW Z8 ROADSTER



MERCEDES SLR MCLAREN  
ROADSTER 722 S



AUDI A8 6.0 W12 QUATTRO BLINDADO B7



PORSCHE 997 TURBO



VOLVO V60 D5 AWD AUTO



JAGUAR XK 4.2 V8 AUTO



MERCEDES SLK 350 AMG LINE  
28.300 KM



PORSCHE 993 CARRERA TIPTRONIC



MERCEDES CLA 220 CDI AMG LINE A  
ESTRENAR



MERCEDES GLK 350 CDI 4MATIC AUTO



MERCEDES G 400 CDI CABRIO AUTO



BMW X6 35d XDRIVE 31.000 KM



MERCEDES G 350 BLUETEC AUTO  
14.000 KM



VOLKSWAGEN TIGUAN 2.0 TDI 140 CV  
4MOTION DSG



VELOCIDAD Y DISTRACCIÓN						
Distracción	Duración de la distracción	Velocidad	Distancia recorrida durante la distracción	Distancia recorrida durante la reacción	Distancia recorrida durante la frenada	Total distancia recorrida
Manipular CD/ Radio	3 seg	A 50 km/h	41,7 m	5,6 m	12,3 m	<b>59,5 m</b>
		A 100 km/h	83,3 m	11,1 m	49,2 m	<b>143,7 m</b>
		A 120 km/h	100,0 m	13,3 m	70,9 m	<b>184,2 m</b>
Marcar un número de teléfono en el móvil	6 seg	A 50 km/h	83,3 m	5,6 m	12,3 m	<b>101,2 m</b>
		A 100 km/h	166,7 m	11,1 m	49,2 m	<b>227,0 m</b>
		A 120 km/h	200,0 m	13,3 m	70,9 m	<b>284,2 m</b>
Encender un cigarrillo	2 seg	A 50 km/h	27,8 m	5,6 m	12,3 m	<b>45,6 m</b>
		A 100 km/h	55,6 m	11,1 m	49,2 m	<b>115,9 m</b>
		A 120 km/h	66,7 m	13,3 m	70,9 m	<b>150,9 m</b>
Sin distracción	0 seg	A 50 km/h	0,0 m	5,6 m	12,3 m	<b>17,9 m</b>
		A 100 km/h	0,0 m	11,1 m	49,2 m	<b>60,3 m</b>
		A 120 km/h	0,0 m	13,3 m	70,9 m	<b>84,2 m</b>

Fuente: RACC

## ¿Qué es qué?

Para medir el riesgo que supone el binomio velocidad-distracción, y conocer el tiempo necesario para evitar una colisión, hay que tener en cuenta tres factores:

- **Reacción:** Tiempo que pasa desde que detectas el peligro hasta que pisas el pedal de freno. Cuanto más distraído, más grande será.
- **Frenado:** Desde que pisas el pedal de freno hasta que el vehículo se detiene.
- **Detención:** Es la suma de la distancia de reacción y la de frenado.

# Con los cinco sentidos

Las distracciones son la primera causa de accidente en España. Aprender a detectarlas sirve para tomar conciencia del riesgo que corres cada vez que retiras tu atención de la carretera

**S**eguro que lo has hecho en alguna ocasión, o al menos te has visto tentado a ello. Mandar un mensaje con el teléfono móvil mientras vas conduciendo, buscar algo en la guantera o hablar con tus acompañantes. Apenas son unos segundos, pero en la carretera ese tiempo supone mucho. La causa principal de los accidentes de tráfico que se producen en España son las distracciones; en torno al 40% de los siniestros se deben a ellas y el teléfono móvil es uno de los mayores detonantes. Con un despiste de medio segundo, frenarás unos siete metros más tarde; una distancia que podrías necesitar. Si a esto le sumas el exceso de velocidad, la cosa se complica. Cuando marcas un número en el móvil, y circulas aproximadamente a 100 km/h, recorres 140 metros antes de detenerte, mientras que en condiciones normales serían solo 28 metros. Por eso, también es muy importante mantener la distancia de seguridad.

Para conducir de manera segura, el conductor tiene que re-

cibir los estímulos y procesarlos de manera adecuada, pero la mayoría de la gente no es consciente de esta realidad. Por ello, tienden a no tomar las suficientes medidas preventivas.

## Teclear con el 'enemigo'

■ El Whatsapp y otros sistemas de mensajería instantánea son muy útiles, pero suponen un gran peligro al volante. Enviar un mensaje desde el coche y en marcha, por muy hábil que seas con el teclado, aumenta considerablemente el riesgo de sufrir un accidente (entre cuatro y seis veces más que el de las condiciones normales de conducción). Se trata, además, de una infracción grave que conlleva multa de 200 euros y pérdida de tres puntos.



Si quieres evitar riesgos innecesarios en primer lugar tendrás que tomar conciencia de que muchas acciones tienen que hacerse antes de ponerse en marcha, como es la programación del Bluetooth. En segundo lugar, deberás estar concentrado únicamente en la conducción, dejando a un lado todas las situaciones secundarias que no te aportan nada; este puede ser el caso de una discusión con la pareja. Por último, anticipa-te; aprende a ver con antelación los cambios que pueden producirse, incluso los de los demás conductores de la vía.

Por suerte, la tecnología puede servir para mitigar las consecuencias de las distracciones. Cada vez son más los fabricantes que incorporan a sus automóviles sistemas específicos. Es el caso del *City Safety* de Volvo, que detecta los obstáculos en la carretera y acciona el freno si el conductor no lo ha hecho. Aun así, mejor prevenir. Al volante, además de usar los cinco sentidos, no te olvides tampoco del sentido común.

**Rebeca Álvarez**

Fotos: Thinkstock

Publicidad

## CURSO DE CONDUCCIÓN SEGURA

**Plazas limitadas**

**250€**  
**99€** (IVA incluido)  
¡Incluye:  
1 año gratis de carné de socio del Racc (valorado en 157,87€) y suscripción de 3 meses a la revista Auto Bild!

**Próximas fechas:**

**Madrid**  
Diciembre, 13 Sábado

**Barcelona**  
Diciembre, 21 Domingo

Más información: [escuela.racc@racc.es](mailto:escuela.racc@racc.es)  
MADRID: Tel. 91 609 37 48 BARCELONA: Tel. 93 571 97 18

\*Cada alumno realiza el curso con su propio vehículo

Organizan:  
**RACC**

**Auto Bild**

## LEYENDA

**Lon:** Longitud (cm) | **An:** Ancho (cm) | **Alt:** Altura (cm) | **Pla:** Plazas | **Mal:** Cap. del maletero (litros) | **Dep:** Cap. del depósito (litros)

**PVP:** Precio de venta al público (€) | **CIL:** Cilindrada | **POT:** Potencia | **CON:** Consumo medio (litros/100km) | **TRA:** Tipo de tracción (Delantera, Trasera, Integral)

**G** GASOLINA • **D** DIÉSEL • **H** HÍBRIDO • **A** ALCOHOL/GASOLINA • **N** GAS/GLP/GASOLINA • **E** ELÉCTRICO ENCHUFABLE

## NOTA AUTO BILD

Aunque es difícil establecer una valoración con una sola cifra, queremos facilitarte más tu decisión de compra con la calificación que aparece al comienzo de cada modelo. Está basada en la experiencia al volante de nuestros redactores y genera una media entre rendimiento, precio y calidad.

### Abarth

**Fiat Automobles España**  
Ctra. M300 km 28,5 28802 Alcalá de Henares (Madrid)  
Telf: 900 25 32 00 - [www.abarth.es](http://www.abarth.es)

500						Nota AB: 7,5	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	PVP	POT CONTRA
3.657	1.627	1.485	4	185	35		
Versión						PVP	POT CONTRA
500 Competizione 1.4 16v T-jet 160cv Secuencial						G 26.350	160 6,5 D
500 Competizione 1.4 16v T-jet 160cv						G 26.400	160 6,5 D
500 Turismo 1.4 16v T-jet 160cv Secuencial						G 24.500	160 6,5 D
500 Turismo 1.4 16v T-jet 160cv						G 24.550	160 6,5 D
500 1.4 16v T-jet 140cv Secuencial						G 20.400	135 6,5 D
500 1.4 16v T-jet 135cv						G 20.450	135 6,5 D
500 Competizione 1.4 16v T-jet 160cv Secuencial						G 28.100	160 6,5 D
500 Competizione 1.4 16v T-jet 160cv						G 26.450	160 6,5 D
500 Turismo 1.4 16v T-jet 160cv Secuencial						G 26.250	160 6,5 D
500 Turismo 1.4 16v T-jet 160cv						G 22.800	160 6,5 D
500 1.4 16v T-jet 140cv Secuencial						G 22.150	135 6,5 D
500 1.4 16v T-jet 135cv						G 18.700	135 6,5 D

### Alfa Romeo

**Fiat Automobles España**  
Ctra. M300 km 28,5 28802 Alcalá de Henares (Madrid)  
Telf: 900 25 32 00 - [www.alfaromeo.es](http://www.alfaromeo.es)

MiTo						Nota AB: 7,5	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	PVP	POT CONTRA
4.063	1.721	1.446	4	270	45		
Versión						PVP	POT CONTRA
MiTo 1.4 170cv Mito						G 9.990	170 5,8 D
MiTo 1.3 Jtdm 85cv Mito						D 11.000	85 3,5 D
MiTo 0.9 Twinair 105cv Distinctive						G 12.900	105 4,2 D
MiTo 1.6 Jtdm 120cv Distinctive						D 14.800	120 4,4 D
MiTo 1.3 Jtdm 85cv Distinctive						D 12.990	85 3,5 D
MiTo 1.4 Td 170cv Multiair Qv						G 16.100	170 6,0 D
MiTo 1.4 78cv Distinctive						G 11.900	78 5,6 D
MiTo 1.3 Jtdm 85cv Sbk						D 12.990	85 3,5 D

Giulietta						Nota AB: 6,5	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	PVP	POT CONTRA
4.351	1.798	1.465	5	350	60		
Versión						PVP	POT CONTRA
Giulietta 1.4 Td Multiair 170 Cv Distinctive						G 23.190	170 5,7 D
Giulietta 2.0 Jtdm 150 Cv Distinctive						D 22.790	150 4,2 D
Giulietta 1.4 Td 105 Cv Super						G 18.890	106 6,4 D
Giulietta 1.4 Td 120 Cv Distinctive						G 21.290	120 6,4 D
Giulietta 1.6 Jtdm 105 Cv Progression						D 19.490	105 4,0 D
Giulietta 1.7 Tbi 235 Cv						G 28.290	235 7,6 D
Giulietta 2.0 Jtdm 150 Cv Tct Distinctive						D 27.290	150 4,4 D
Giulietta 1.6 Jtdm 105 Cv Super						D 19.490	105 4,0 D
Giulietta 1.4 Td 120 Cv Clp Distinctive						N 23.490	120 6,4 D
Giulietta 1.6 Jtdm 105 Cv Distinctive						D 21.490	105 4,0 D
Giulietta 1.4 Td 105 Cv Progression						G 18.890	106 6,4 D
Giulietta 1.4 Td Multiair 170 Cv Tct Distinctive						G 23.990	170 5,1 D

4C						Nota AB: 9	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	PVP	POT CONTRA
3.989	1.864	1.183	2	110	40		
Versión						PVP	POT CONTRA
4C						G 53.990	241 6,8 T

### Aston Martin

**C. de Salamanca C/Padre Damián, 7**  
28036 Madrid  
Telf: 91 458 14 59 - [www.astonmartin.com](http://www.astonmartin.com)

DB9						Nota AB: 8,5	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	PVP	POT CONTRA
4.720	-	1.282	4	-	78		
Versión						PVP	POT CONTRA
DB9 6.0 V12						G 210.787	517 14,3 T
DB9 6.0 V12						G 228.525	517 14,3 T
Rapide 6.0 V12						G 228.180	477 14,9 T
Vanquish 6.0 V12 Touchtronic						G 299.474	573 14,4 T
Vantage 4.7 V8 Manual						G 145.604	426 13,8 T
Vantage 4.7 V8 Manual						G 131.714	426 13,8 T
Vantage 4.7 V8 S Sportshift						G 155.478	436 12,9 T
Vantage 6.0 V12 Manual						G 207.962	517 16,4 T
Vantage 4.7 V8 Sportshift						G 152.114	426 12,6 T
Vantage 6.0 V12 Manual						G 231.773	517 16,4 T
Vantage 4.7 V8 Sportshift						G 138.265	426 12,6 T
Vantage 4.7 V8 S Sportshift						G 169.710	436 12,9 T

### Audi

**Volkswagen-Audi España S.A.** C/La Selva, 22 Parque Mas Blau II  
08820 El Prat de Llobregat (Barcelona)  
Telf: 902 45 45 75 - [www.audi.es](http://www.audi.es)

A1						Nota AB: 7	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	PVP	POT CONTRA
3.954	1.740	1.416	4	270	45		
Versión						PVP	POT CONTRA
A1 2.0 Tfsi 230cv Quattro						G 34.245	231 7,0 I
A1 2.0 Tfsi 230cv Quattro						G 34.975	231 7,1 I

A3						Nota AB: 8	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	PVP	POT CONTRA
4.237	1.777	1.421	5	365	50		
Versión						PVP	POT CONTRA
A3 2.0 Tdi 150cv Clean Diesel Quattro Ambiente						D 34.450	150 4,7 I
A3 2.0 Tfsi 300cv Quattro						G 43.340	300 7,0 I
A3 2.0 Tdi 150cv Clean Diesel Quattro Ambiente						D 33.390	150 4,7 I
A3 2.0 Tfsi 300cv Quattro						G 44.860	300 7,0 I
A3 2.0 Tfsi 300cv Quattro						G 45.560	300 7,0 I
A3 2.0 Tdi 150cv Clean Diesel Quattro Ambiente						D 32.260	150 4,7 I
A3 2.0 Tdi 150cv Clean Diesel Quattro Ambiente						D 41.550	150 4,7 I

A4						Nota AB: 8	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	PVP	POT CONTRA
4.701	1.826	1.427	5	480	63		
Versión						PVP	POT CONTRA
A4 2.0 Tdi 190cv Clean Diesel						D 43.960	190 5,6 I
A4 2.0 Tfsi 225cv Quattro						G 41.020	225 6,6 I
A4 3.0 Tdi 245cv Quattro						D 47.450	245 5,8 I
A4 2.0 Tfsi 225cv Quattro						G 42.710	225 6,7 I
A4 3.0 Tdi 245cv Quattro						D 49.140	245 5,9 I
A4 1.8 Tfsi 170cv Quattro						G 36.900	170 6,2 I
A4 2.0 Tdi 190cv Clean Diesel Quattro						D 40.790	190 4,9 I
A4 1.8 Tfsi 170cv Quattro						G 38.590	170 6,5 I
A4 2.0 Tdi 190cv Clean Diesel Quattro						D 42.480	190 5,1 I
A4 2.0 Tdi 150cv						D 40.890	150 5,8 I
A4 2.0 Tfsi 180cv Flex biefuel Quattro						G 38.390	180 6,8 I
A4 2.0 Tfsi 180cv Flex biefuel Quattro						G 42.240	180 6,9 I
A4 2.0 Tfsi 225cv						G 45.610	225 7,0 I

A5						Nota AB: 8,5	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	PVP	POT CONTRA
4.626	1.854	1.372	4	455	63		
Versión						PVP	POT CONTRA
A5 2.0 Tdi 190cv Quattro						D 50.950	190 5,1 I
A5 2.0 Tdi 190cv Quattro						D 44.680	190 4,9 I
A5 2.0 Tfsi 225cv Quattro						G 47.100	225 6,6 I
A5 3.0 Tdi 245cv Quattro						D 52.170	245 5,8 I
A5 2.0 Tdi 190cv Quattro						D 45.300	190 4,9 I
A5 2.0 Tfsi 225cv Quattro						G 46.500	225 6,6 I
A5 3.0 Tdi 245cv Quattro						D 51.620	245 5,8 I

A6						Nota AB: 7	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	PVP	POT CONTRA
4.962	1.874	1.461	5	565	65		
Versión						PVP	POT CONTRA
A6 4.0 Tfsi 560cv Quattro Tiptronic						G 130.410	560 9,8 I
A6 3.0 Btdi 320cv Quattro Tiptronic						D 69.660	320 6,2 I
A6 3.0 Btdi 320cv Quattro Tiptronic						D 64.350	320 6,0 I
A6 3.0 Btdi 313cv Quattro Tiptronic						D 73.880	320 6,5 I

A7						Nota AB: 8	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	PVP	POT CONTRA
4.969	1.911	1.420	4	535	65		
Versión						PVP	POT CONTRA
A7 4.0 Tfsi 560cv Quattro Tiptronic						G 138.310	560 9,5 I
A7 3.0 Btdi 320cv Quattro Tiptronic						D 73.570	320 6,1 I

A8						Nota AB: 8	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	PVP	POT CONTRA
4.969	1.911	1.420	4	535	65		
Versión						PVP	POT CONTRA
A8 4.2 Tdi 385cv Clean Diesel Quattro Tiptronic						D 108.720	385 7,4 I
A8 6.3 W12 500cv Quattro Tiptronic						G 162.220	500 11,3 I
A8 4.0 Tfsi 435cv Quattro Tiptronic						G 112.220	435 9,1 I
A8 3.0 Tdi 258cv Clean Diesel Quattro Tiptronic						D 90.770	258 6,0 I
A8 3.0 Tfsi 310cv Quattro Tiptronic						G 95.670	310 7,9 I
A8 3.0 Tdi 258cv Clean Diesel Quattro Tiptronic						D 85.320	258 5,9 I
A8 4.2 Tdi 385cv Clean Diesel Quattro Tiptronic						D 113.520	385 7,5 I
A8 4.0 Tfsi 520cv Quattro Tiptronic						G 131.320	520 9,6 I
A8 3.0 Tfsi 310cv Quattro Tiptronic						G 90.220	310 7,8 I
A8 4.0 Tfsi 435cv Quattro Tiptronic						G 117.320	435 9,2 I

Q3						Nota AB: 7	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	PVP	POT CONTRA
4.385	1.831	1.590	5	460	64		
Versión						PVP	POT CONTRA
Q3 2.0 Tdi 140cv Quattro Ambiente						D 36.950	140 5,7 I
Q3 2.0 Tfsi 170cv Quattro Ambiente						G 38.450	170 7,3 I

Q5						Nota AB: 7,5	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	PVP	POT CONTRA
4.629	1.898	1.627	5	540	75		
Versión						PVP	POT CONTRA
Q5 2.0 Tdi 177cv Quattro Ambiente						D 48.580	177 5,9 I
Q5 2.0 Tfsi 225cv Quattro Tiptronic Ambiente						G 53.860	225 7,9 I
Q5 2.0 Tfsi 225cv Hybrid Quattro Tiptronic Ambiente						G 64.550	225 6,9 I
Q5 3.0 Tdi 313cv Quattro Tiptronic						D 70.330	313 6,8 I
Q5 2.0 Tdi 190cv Clean Diesel Quattro Ambiente						D 49.080	190 5,7 I
Q5 3.0 Tfsi 272cv Quattro Tiptronic Ambiente						G 59.930	272 8,5 I
Q5 2.0 Tfsi 180cv Quattro Ambiente						G 47.620	180 7,5 I
Q5 2.0 Tdi 150cv Quattro Ambiente						D 45.030	150 5,9 I
Q5 2.0 Tfsi 225cv Quattro Ambiente						G 51.440	225 7,5 I

Q7						Nota AB: 6,5	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	PVP	POT CONTRA
5.089	1.983	1.737	5	775	100		
Versión						PVP	POT CONTRA
Q7 3.0 Tfsi 333cv Quattro Tiptronic Ambiente						G 78.330	333 10,7 I
Q7 3.0 Tfsi 272cv Quattro Tiptronic Ambiente						G 72.520	272 10,7 I

Q7 3.0 Tdi 204cv Quattro Tiptronic Ambiente	D 65.940	204 7,2 I
Q7 3.0 Tdi 245cv Quattro Tiptronic Ambiente	D 67.850	245 7,4 I
Q7 4.2 Tdi 340cv Quattro Tiptronic Ambiente	D 93.370	340 9,2 I
Q7 3.0 Tdi 245cv Cd Quattro Tiptronic Ambiente	D 69.950	245 7,4 I

R8						Nota AB: 8,5	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	PVP	POT CONTRA
4.440	1.904	1.252	2	100	75		
Versión						PVP	POT CONTRA
R8 5.2 Fsi 550cv Plus Quattro						G 203.230	550 14,9 I
R8 5.2 Fsi 525cv Quattro						G 182.370	525 14,9 I
R8 4.2 Fsi 430cv Quattro						G 139.800	430 14,2 I
R8 5.2 Fsi 525cv Quattro						G 198.570	525 14,9 I
R8 4.2 Fsi 430cv Quattro						G 155.100	430 14,4 I

TT						Nota AB: 8,5	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	PVP	POT CONTRA

Nota AB: 7						
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.477	1.798	1.545	5	420	61	
Versión						
PVP			POT		CONTRA	
X1 Xdrive18d	D 33.900		143	5,5	I	
X1 Xdrive20i	G 36.800		184	7,5	I	
X1 Xdrive20d	D 36.900		184	5,5	I	
X1 Xdrive28i	G 43.700		245	7,7	I	
X1 Xdrive25d	D 40.300		218	5,9	I	

Nota AB: 8						
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.657	1.881	1.861	5	550	67	
Versión						
PVP			POT		CONTRA	
X3 Xdrive30d	D 56.750		258	6,0	I	
X3 Xdrive35i	G 60.700		306	8,8	I	
X3 Xdrive20i	D 42.200		184	7,9	I	
X3 Xdrive35d	D 61.600		313	6,1	I	
X3 Xdrive20d	D 44.450		184	5,6	I	
X3 Xdrive28i	G 52.100		245	7,5	I	

Nota AB: 8						
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.857	1.933	1.776	5	620	85	
Versión						
PVP			POT		CONTRA	
X5 Xdrive35i	G 66.950		306	8,5	I	
X5 Xdrive25d	D 61.250		218	5,8	I	
X5 Xdrive30d	D 67.100		258	6,2	I	
X5 Xdrive40d	D 72.200		313	6,2	I	
X5 M50d	D 102.950		381	6,7	I	
X5 Xdrive50i	G 94.750		450	10,4	I	

Nota AB: 6,5						
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.877	1.983	1.699	4	570	85	
Versión						
PVP			POT		CONTRA	
X6 M50d	D 101.500		381	7,7	I	
X6 X6 M	G 136.300		555	13,9	I	

**BYD**  
 BYD Auto (BERGÉ AUTOMOCIÓN S.L.)  
 C/ Alcalá 65, 28014 Madrid  
 Telf: 91.532.06.09 - www.byd-auto.es/

Nota AB: 5						
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.560	1.822	1.630	5	450	-	
Versión						
PVP			POT		CONTRA	
E6	E 54.895		122	0,0	D	

**Chevrolet**  
 Chevrolet España S.A. Avda. de Bruselas, 20  
 Alcobendas 28108 Madrid  
 Telf: 902.25.00.25 - www.chevrolet.es

Nota AB: 6,5						
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.039	1.735	1.517	5	290	46	
Versión						
PVP			POT		CONTRA	
Aveo 1.2 16v 86cv Lt	G 13.065		86	4,7	D	
Aveo 1.4 16v 100cv Lt	G 14.955		100	5,3	D	
Aveo 1.3d 75cv Lt	D 15.315		75	3,7	D	
Aveo 1.3d 75cv Lt	D 14.415		75	3,8	D	
Aveo 1.2 16v 86cv Lt	G 13.965		86	5,1	D	
Aveo 1.4 16v 100cv Lt+	G 13.745		100	5,3	D	
Aveo 1.3d 95cv Lt	D 15.995		95	4,1	D	
Aveo 1.4 16v 100cv Lt	G 15.215		100	5,3	D	
Aveo 1.2 16v 86cv Ls	G 11.945		86	4,7	D	
Aveo 1.3d 75cv Lt+	D 15.145		95	3,6	D	
Aveo 1.2 16v 86cv Lt	G 12.565		86	5,1	D	
Aveo 1.3d 95cv Lt	D 16.615		95	4,1	D	

Nota AB: 7						
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.837	1.97	1.360	4	364	72	
Versión						
PVP			POT		CONTRA	
Camaro Cabrio	G 51.900		432	14,1	T	
Camaro Coupé	G 45.900		432	14,1	T	

Nota AB: 6						
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.673	1.849	1.756	5	290	46	
Versión						
PVP			POT		CONTRA	
Captiva 2.2 Vcdi 163cv Awd Lt	D 36.550		184	6,4	I	
Captiva 2.2 Vcdi 163cv Awd Lt	D 33.200		184	6,4	I	

Nota AB: 7,5						
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.460	1.928	1.236	2	634	69	
Versión						
PVP			POT		CONTRA	
Corvette Stingray Cabrio	G 83.590		466	12,2	T	
Corvette Stingray Coupe	G 79.990		466	12	T	

Nota AB: 7,5						
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.597	1.788	1.477	5	450	60	
Versión						
PVP			POT		CONTRA	
Cruze 2.0 Vcdi 163cv Lt+	D 19.925		163	5,2	D	
Cruze 1.6 117cv Ls+	G 17.000		117	6,6	D	
Cruze 2.0 Vcdi 163cv Lt	D 22.275		163	5,2	D	
Cruze 1.7 Vcdi 130cv Lt	D 18.160		130	4,5	D	
Cruze 2.0 Vcdi 163cv Lt	D 18.490		163	4,3	D	
Cruze 2.0 Vcdi 163cv Lt	D 21.615		163	5,2	D	
Cruze 2.0 Vcdi 163cv Lt+	D 20.585		163	5,2	D	
Cruze 1.7 Vcdi 130cv Ls+	D 17.995		130	4,5	D	
Cruze 2.0 Vcdi 163cv Lt+	D 19.445		163	5,2	D	
Cruze 1.6 117cv Lt	G 17.055		117	6,7	D	
Cruze 1.8 141cv Lt	G 20.655		141	6,4	D	
Cruze 1.7 Vcdi 130cv Lt	D 19.150		130	4,5	D	
Cruze 2.0 Vcdi 163cv Lt	D 18.160		163	5,2	D	
Cruze 2.0 Vcdi 163cv Lt	D 21.285		163	5,2	D	
Cruze 1.6 117cv Lt+	G 18.490		117	6,7	D	
Cruze 1.4t 140cv Lt	G 22.615		140	5,8	D	
Cruze 1.6 117cv Lt	G 16.725		117	6,9	D	
Cruze 1.4t 140cv Lt	D 21.825		140	5,8	D	
Cruze 1.7 Vcdi 130cv Lt	D 18.490		130	4,5	D	

Cruze 1.6 117cv Lt+	G 19.150		117	6,6	D
Cruze 1.6 117cv Ls+	G 16.010		117	6,9	D
Cruze 1.6 117cv Lt+	G 18.010		117	6,9	D

Nota AB: 6,5						
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.865	1.855	1.465	5	545	73	
Versión						
PVP			POT		CONTRA	
Malibu 2.0 Vcdi 160cv Lt+	D 29.035		160	5,1	D	
Malibu 2.0 Vcdi 160cv Lt	D 30.592		160	4,7	D	
Malibu 2.4 167cv Lt	G 28.977		167	7,8	D	

Nota AB: 6						
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.652	1.836	1.633	7	458	64	
Versión						
PVP			POT		CONTRA	
Orlando 1.8 141cv Lt	G 21.185		141	7,0	D	
Orlando 2.0 Vcdi 130cv Lt+	D 23.380		130	6,0	D	
Orlando 2.0 Vcdi 130cv Lt	D 22.355		130	6,0	D	
Orlando 2.0 Vcdi 163cv Lt	D 26.105		163	6,0	D	
Orlando 1.8 141cv Lt	G 24.020		141	7,0	D	
Orlando 1.8 141cv Lt+	G 22.210		141	7,0	D	

Nota AB: 6						
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
3.995	1.597	1.522	5	170	35	
Versión						
PVP			POT		CONTRA	
Spark 1.0 68cv Ls	G 9.300		68	5,1	D	
Spark 1.2 82cv Lt	G 12.150		82	5,1	D	
Spark 1.0 68cv Lt	G 10.880		68	5,1	D	
Spark 1.2 82cv Lt+	G 11.600		82	5,1	D	

Nota AB: 7						
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.248	1.776	1.674	5	356	53	
Versión						
PVP			POT		CONTRA	
Trax 1.7 Diesel 130cv Awd Lt	D 23.215		130	4,9	I	
Trax 1.4t 140cv Awd Lt	G 22.415		140	6,4	I	

Nota AB: 7						
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.489	1.787	1.439	4	310	35	
Versión						
PVP			POT		CONTRA	
Volt 1.4	E 47.600		86	1,3	D	

**Citroën**  
 Citroën Hispania S.A.  
 Avd. Doctor Esquerdo, 62 28007 Madrid  
 Telf: 91.585.11.00 - www.citroen.es

Nota AB: 6						
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.427	1.748	1.466	5	506	50	
Versión						
PVP			POT		CONTRA	
C-Elysée Puretech 72cv Millenium	G 13.250		72	5,2	D	
C-Elysée Puretech 72cv Ecg Seduction	G 13.700		72	5,1	D	
C-Elysée Vti 115cv Seduction	G 14.750		115	6,5	D	
C-Elysée Hdi 92cv Millenium	D 16.250		92	4,1	D	
C-Elysée Hdi 92cv Seduction	D 16.050		92	4,1	D	
C-Elysée Vti 115cv Millenium	G 14.950		115	6,5	D	
C-Elysée Puretech 72cv Seduction	G 13.050		72	5,2	D	

Nota AB: 5,5						
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
3.474	1.475	1.608	4	166	-	
Versión						
PVP			POT		CONTRA	
C-Zero A RDREAM SEDUCTION	E 30.190		67	0,0	T	

Nota AB: 6						
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
3.430	1.630	1.465	4	139	35	
Versión						
PVP			POT		CONTRA	
C11 0 Vti 68cv Live	G 10.250		69	4,1	D	
C11 2 Vti 82cv Shine	G 13.150		82	4,3	D	
C11 2 Vti 82cv Feel	G 12.100		82	4,3	D	
C11 0 Vti 68cv Ety Feel Airscape	G 13.950		69	4,2	D	
C11 2 Vti 82cv Feel	G 11.800		82	4,3	D	
C11 2 Vti 82cv Shine Airscape	G 14.250		82	4,3	D	
C11 0 Vti 68cv Ety Feel	G 12.800		69	4,2	D	
C11 0 Vti 68cv Live	G 10.550		69	4,1	D	
C11 2 Vti 82cv Feel Airscape	G 13.400		82	4,3	D	

Nota AB: 6,5						
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
3.941	1.728	1.524	5	300	50	
Versión						
PVP			POT		CONTRA	
C3 Vti 120cv Seduction	G 16.035		120	6,3	D	
C3 Hdi 90cv Collection	D 17.185		92	4,0	D	
C3 Hdi 70cv Collection	D 14.700		68	3,8	D	
C3 Vti 95cv Collection	G 15.775		95	6,1	D	
C3 Hdi 70cv Collection	D 14.150		68	3,8	D	
C3 Puretech 82cv Ety Collection	G 14.750		82	4,3	D	
C3 Hdi 115cv Collection	D 18.195		114	4,6	D	
C3 Puretech 68cv Tonic	G 12.550		68	4,3	D	
C3 Hdi						

La nueva marca DS ya comercializa sus productos de forma independiente

Ferrari

Ferrari - Maserati West Europe
Pº de la Castellana, 50, 6ª planta. 28046 Madrid
Telf: 91 411 34 80 - www.ferrari.com

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: 458. PVP: 257.476.578.11.8. Nota AB: 9.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: California. PVP: 230.562.578.13.1. Nota AB: 7.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: F12berlinetta. PVP: 209.355.490.13.1. Nota AB: 9.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: FF. PVP: 199.440.660.15.4. Nota AB: 8,5.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Fiat. PVP: 309.437.741.15.0. Nota AB: 8,5.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Bravo. PVP: 143.900.105.4.4. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: 500. PVP: 159.900.95.3.7. Nota AB: 7.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: EcoSport. PVP: 17.650.105.4.2. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Fiesta. PVP: 14.150.82.5.2. Nota AB: 7.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Focus. PVP: 21.400.115.4.5. Nota AB: 8.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Freemont. PVP: 29.050.170.6.4. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Linea. PVP: 13.290.95.4.9. Nota AB: 6,5.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Panda. PVP: 17.050.85.4.9. Nota AB: 7.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Punto. PVP: 10.800.69.5.1. Nota AB: 6,5.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Ford. PVP: 18.350.95.4.0. Nota AB: 6,5.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: B-MAX. PVP: 16.950.100.5.1. Nota AB: 6,5.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: C-MAX. PVP: 22.250.115.4.2. Nota AB: 7.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: EcoSport. PVP: 17.650.105.4.2. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Fiesta. PVP: 14.150.82.5.2. Nota AB: 7.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Focus. PVP: 21.400.115.4.5. Nota AB: 8.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Focus. PVP: 21.400.115.4.5. Nota AB: 8.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Focus. PVP: 21.400.115.4.5. Nota AB: 8.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Galaxy. PVP: 36.300.140.5.3. Nota AB: 7.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Ka. PVP: 10.950.69.4.9. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Kuga. PVP: 29.600.140.5.9. Nota AB: 8.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Mondeo. PVP: 35.900.200.6.0. Nota AB: 8.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: S-MAX. PVP: 29.500.140.5.6. Nota AB: 7.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Accord. PVP: 31.400.156.7.0. Nota AB: 7.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Civic. PVP: 21.800.100.5.4. Nota AB: 7.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Civic. PVP: 21.800.100.5.4. Nota AB: 8.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Civic. PVP: 21.800.100.5.4. Nota AB: 8.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Civic. PVP: 21.800.100.5.4. Nota AB: 8.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Civic. PVP: 21.800.100.5.4. Nota AB: 8.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Civic. PVP: 21.800.100.5.4. Nota AB: 8.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Civic. PVP: 21.800.100.5.4. Nota AB: 8.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Civic. PVP: 21.800.100.5.4. Nota AB: 8.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Civic. PVP: 21.800.100.5.4. Nota AB: 8.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Civic. PVP: 21.800.100.5.4. Nota AB: 8.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Civic. PVP: 21.800.100.5.4. Nota AB: 8.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Genesis. PVP: 67.750.315.11.6. Nota AB: 7.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: Grand Santa Fe. PVP: 49.690.197.7.6. Nota AB: 7.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: i10. PVP: 11.800.66.4.7. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: i10. PVP: 11.800.66.4.7. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: i10. PVP: 11.800.66.4.7. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: i10. PVP: 11.800.66.4.7. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: i10. PVP: 11.800.66.4.7. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: i10. PVP: 11.800.66.4.7. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: i10. PVP: 11.800.66.4.7. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: i10. PVP: 11.800.66.4.7. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: i10. PVP: 11.800.66.4.7. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: i10. PVP: 11.800.66.4.7. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: i10. PVP: 11.800.66.4.7. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: i10. PVP: 11.800.66.4.7. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: i10. PVP: 11.800.66.4.7. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: i10. PVP: 11.800.66.4.7. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: i10. PVP: 11.800.66.4.7. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: i10. PVP: 11.800.66.4.7. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: i10. PVP: 11.800.66.4.7. Nota AB: 6.

Table with 6 columns: Longitud, Ancho, Alto, Plazas, Maletero, Depósito. Model: i10. PVP: 11.800.66.4.7. Nota AB: 6.

Versión	PVP	POT	CONTRA
40.1.6 Gdi 135cv Essence	G 22.340	135	6,4 D
40.1.7 Crdi 115cv Blue Essence	D 23.340	115	4,3 D
40.1.7 Crdi 136cv At Tecno	D 30.840	115	6,0 D
40.1.7 Crdi 136cv Blue Tecno Xenon Sky	D 32.240	136	4,5 D
40.1.7 Crdi 136cv Blue Tecno Xenon	D 29.440	115	4,5 D
40.1.7 Crdi 115cv Blue Klass	D 28.040	115	4,3 D
40.1.7 Crdi 136cv At Style	D 38.990	136	6,0 D
40.1.7 Crdi 115cv Blue Klass	D 26.240	115	4,3 D
40.1.7 Crdi 136cv At Tecno Xenon	D 31.440	115	6,0 D
40.1.7 Crdi 136cv At Tecno	D 32.640	136	6,0 D
40.1.6 Gdi 135cv Klass	G 24.940	135	6,4 D
40.1.7 Crdi 136cv Style	D 35.190	115	4,5 D
40.1.7 Crdi 136cv Blue Tecno	D 30.640	136	4,5 D
40.1.7 Crdi 136cv Style	D 37.190	136	4,5 D
40.1.7 Crdi 136cv Blue Tecno	D 28.840	115	4,5 D
40.1.7 Crdi 136cv At Style	D 39.440	115	6,0 D
40.1.7 Crdi 136cv At Tecno Xenon Sky	D 34.240	136	6,0 D

ix20				Nota AB: 6		
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.100	1.765	1.600	5	440	48	

Versión	PVP	POT	CONTRA
ix20 1.6 Mpi 126 Cv Tecno Sky Nav	G 20.340	126	6,4 D
ix20 1.6 Mpi 126 Cv At Tecno Sky	G 20.340	126	6,5 D
ix20 1.6 Mpi 126 Cv Tecno Sky	G 19.440	126	6,4 D
ix20 1.6 Mpi 126 Cv Tecno Nav	G 19.440	126	6,4 D
ix20 1.6 Crdi 115 Cv Blue Tecno Sky	D 21.040	115	4,4 D
ix20 1.4 Mpi 90 Cv Klass Plus	G 16.540	90	6,0 D
ix20 1.4 Crdi 90 Cv Klass Plus	D 18.140	90	4,5 D
ix20 1.6 Mpi 126 Cv At Tecno Sky Nav	G 21.240	126	6,5 D
ix20 1.6 Crdi 115 Cv Blue Tecno Sky Nav	D 21.940	115	4,4 D
ix20 1.6 Mpi 126 Cv At Tecno	G 19.440	126	6,5 D
ix20 1.6 Crdi 115 Cv Blue Tecno Nav	D 21.040	115	4,4 D
ix20 1.4 Mpi 90 Cv Klass	G 16.140	90	6,0 D
ix20 1.6 Mpi 126 Cv Tecno	G 18.540	126	6,4 D
ix20 1.6 Mpi 126 Cv At Tecno Nav	G 20.340	126	6,5 D
ix20 1.6 Crdi 115 Cv Blue Tecno	D 20.140	115	4,4 D
ix20 1.4 Crdi 90 Cv Klass	D 17.740	90	4,5 D
ix20 1.6 Crdi 128 Cv Style	D 23.640	128	4,7 D

ix35				Nota AB: 8		
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.410	1.820	1.660	5	465	58	

Versión	PVP	POT	CONTRA
ix35 2.0 Crdi 136cv 4x4 Tecno Star	D 31.750	136	5,5 I
ix35 2.0 Crdi 136cv 4x4 At Tecno Star	D 33.200	136	6,8 I
ix35 2.0 Crdi 184cv 4x4 Tecno Star	D 32.700	184	5,9 I
ix35 2.0 Crdi 136cv 4x4 At Tecno	D 32.250	136	6,8 I
ix35 2.0 Crdi 184cv 4x4 At Style	D 37.000	184	6,9 I
ix35 2.0 Crdi 136cv 4x4 Tecno Sky	D 31.250	136	5,5 I
ix35 2.0 Crdi 136cv 4x4 At Tecno Star Sky	D 34.700	136	6,8 I
ix35 2.0 Crdi 184cv 4x4 Tecno Sky	D 32.150	184	5,9 I
ix35 2.0 Crdi 136cv 4x4 Tecno	D 30.250	136	5,5 I
ix35 2.0 Crdi 136cv 4x4 At Tecno Star	D 33.750	136	6,8 I
ix35 2.0 Crdi 136cv 4x4 Tecno	D 31.200	184	5,9 I
ix35 2.0 Crdi 136cv 4x4 Tecno Star Sky	D 32.750	136	5,5 I
ix35 2.0 Crdi 136cv 4x4 Style	D 34.200	136	5,5 I
ix35 2.0 Crdi 184cv 4x4 Tecno Star Sky	D 33.650	184	5,9 I

Santa Fe				Nota AB: 8		
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.660	1.880	1.690	7	516	64	

Versión	PVP	POT	CONTRA
Santa Fe 2.2 Crdi 198cv 4x4 At Style 7p	D 46.490	197	6,8 I
Santa Fe 2.2 Crdi 198cv 4x4 Tecno 7p	D 40.490	197	6,1 I
Santa Fe 2.2 Crdi 198cv 4x4 At Tecno 7p	D 43.490	197	6,8 I

Veloster				Nota AB: 7		
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.220	1.790	1.399	4	320	50	

Versión	PVP	POT	CONTRA
Veloster 1.6 Tdgi 186cv Turbo	G 29.630	186	6,9 D
Veloster 1.6 Gdi 140cv Det Sport	G 25.940	140	6,5 D

## Infiniti

Infiniti España  
C/ Alcalá, 65 28014 Madrid  
Telf: 902 090 492 - [www.infiniti.es](http://www.infiniti.es)

Q50				Nota AB: 7		
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.790	1.820	1.445	5	500	74	

Versión	PVP	POT	CONTRA
QX50 3.0d Gt	D 62.230	238	8,5 I
QX50 3.0d	D 55.950	238	8,5 I
QX50 3.7 Gt	G 62.840	320	11,3 I

Q60				Nota AB: 7		
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.775	1.770	1.450	5	450	80	

Versión	PVP	POT	CONTRA
Q60 Coupé S	G 55.550	320	10,5 T
Q60 Coupé Gt	G 53.050	320	10,5 T

Q70				Nota AB: 8		
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.945	1.845	1.500	5	500	80	

Versión	PVP	POT	CONTRA
Q70 3.0d Gt	D 60.130	238	7,5 T
Q70 3.7 Gt	G 57.570	320	10,2 T
Q70 3.0d	D 56.450	238	7,5 T
Q70 3.7	G 53.750	320	10,2 T
Q70 3.5h Gt	G 60.725	306	6,9 T
Q70 3.0d S	D 60.230	238	7,5 T
Q70 3.7 S	G 60.230	320	10,2 T

QX50				Nota AB: 7		
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.645	1.800	1.575	5	340	80	

Versión	PVP	POT	CONTRA
QX50 3.0d	D 55.950	238	8,5 I
QX50 3.7 Gt	G 62.840	320	11,3 I
QX50 3.0d Gt	D 62.230	238	8,5 I

QX70				Nota AB: 8		
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.865	1.925	1.680	5	410	90	

Versión	PVP	POT	CONTRA
QX70 3.7 Gt	G 69.000	320	12,1 I
QX70 3.0d S	D 71.500	238	8,6 I
QX70 3.7 S	G 72.000	320	12,1 I
QX70 3.0d Gt	D 68.500	238	8,6 I

## Jaguar

Jaguar Hispania S.A.  
Pº de la Castellana, 130 8º Planta 28046 Madrid  
Telf: 902 20 05 09 - [www.jaguar.com/es/es](http://www.jaguar.com/es/es)

F-Type				Nota AB: 8		
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.470	1.923	1.308	2	196	72	

Versión	PVP	POT	CONTRA
F-Type Convertible	G 85.170	340	8,8 T
F-Type Coupé	G 77.220	340	8,8 T
F-Type R Coupé	G 119.070	550	11,1 T
F-Type S Convertible	G 98.270	381	9,1 T
F-Type S Coupé	G 90.320	381	9,1 T
F-Type V8 S Convertible	G 115.370	495	11,1 T

XE				Nota AB: 7		
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.671	1.854	1.412	5	450	63	

Versión	PVP	POT	CONTRA
XE 2.0 Turbodiésel 163cv Pure	D 37.000	163	3,8 T
XE 2.0 Turbodiésel 180cv R-sport	D 40.966	180	4,2 T
XE 2.0 Turbodiésel 163cv R-sport	D 40.254	163	3,8 T
XE 2.0 Turbodiésel 180cv Prestige	D 39.288	180	4,2 T
XE 2.0 Turbodiésel 163cv Prestige	D 39.288	163	3,8 T
XE 2.0 Turbodiésel 180cv Pure	D 37.000	163	4,2 T

XF				Nota AB: 8		
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.961	1.877	1.460	5	540	70	

Versión	PVP	POT	CONTRA
XF 2.2 Diesel Classic Sportbrake	D 50.850	200	5,1 T
XF 2.0 I4 Classic	G 50.970	241	8,1 T
XF 5.0 V8 S/c Xtr	G 109.214	510	11,6 T
XF 2.2 Diesel Classic	D 47.995	200	5,1 T
XF 5.0 V8 S/c Xtr-s	G 126.000	549	11,6 T

XJ				Nota AB: 8		
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
5.122	1.894	1.448	5	520	82	

Versión	PVP	POT	CONTRA
XJ 5.0 S/c Xtr Swb	G 161.150	551	11,6 T

XK				Nota AB: 7		
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.794	1.892	1.322	4	330	71	

Versión	PVP	POT	CONTRA
XK 5.0 V8 Coupé	G 123.275	510	12,3 T
XK 5.0 V8 Convertible	G 158.656	549	12,3 T
XK 5.0 V8 Coupé	G 106.350	385	11,2 T
XK 5.0 V8 Convertible	G 132.735	510	12,3 T
XK 5.0 V8 Coupé	G 115.810	385	11,2 T
XK 5.0 V8 Coupé	G 149.197	549	12,3 T

## Jeep

Fiat Automobiles España  
Ctra. M300 km 28,5 28802 Alcalá de Henares (Madrid)  
Telf: 900 25 32 00 - [www.jeep.es](http://www.jeep.es)

Compass				Nota AB: 6		
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.448	1.812	1.718	5	328	51	

Versión	PVP	POT	CONTRA
Compass 2.2 CRD North 4x4 163CV	D 31.925	163	6,6 I
Compass 2.2 CRD North 4x2 136CV	D 27.975	136	6,6 D
Compass 2.2 CRD Limited 4x4 163CV	D 34.075	163	6,6 I

Cherokee				Nota AB: 7		
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.623	1.859	1.669	5	500	60	

Versión	PVP	POT	CONTRA
Cherokee 2.0 Multijet 140cv Limited 4x4	D 44.400	140	5,6 I
Cherokee 2.0 Multijet 140cv Longitude 4x4	D 39.000	140	5,6 I

Grand Cherokee				Nota AB: 7		
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.822	1.943	1.781	5	782	94	

Versión	PVP	POT	CONTRA
Grand Cherokee 3.0 V6 Crd 190cv Laredo	D 52.614	190	7,5 I
Grand Cherokee 6.4 V8 468cv Srt Hemi	G 93.858	468	14,0 I
Grand Cherokee 3.6 V6 286cv Overland	G 70.373	286	10,4 I
Grand Cherokee 3.0 V6 Crd 190cv Limited	D 59.485	190	7,5 I
Grand Cherokee 3.0 V6 Crd 250cv Summit	D 76.672	250	7,5 I
Grand Cherokee 5.7 V8 352cv Overland	G 79.332	352	13,0 I
Grand Cherokee 3.0 V6 Crd 250cv Overland	D 72.488	250	7,5 I

Renegade				Nota AB: 7		
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.250	1.943	1.781	5	351	48	

Versión	PVP	POT	CONTRA
Renegade 2.0 Multijet 140cv 4x4 Longitude	D 27.350	140	5,1 I
Renegade 2.0 Multijet 140cv 4x4 Limited	D 29.000	140	6,0 I

Wrangler				Nota AB: 7		
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito	
4.223	1.873	1.825	4	141	67	

Versión	PVP	POT	CONTRA
Wrangler 2.8 Crd 200cv Sport	D 36.587	200	7,4 I
Wrangler 2.8 Crd 200cv Sport	D 34.037	200	7,1 I
Wrangler 2.8 Crd 200cv Sahara	D 41.831	200	7,4 I
Wrangler 2.8 Crd 200cv Sahara	D 39.344	200	7,1 I

## Kia

## Lamborghini

**Lamborghini Madrid**  
Via de las Dos Castillas, 9. Pozuelo de Alarcón (Madrid)  
Telf: 91 154 011 - [www.lamborghini.es](http://www.lamborghini.es)

**Aventador** Nota AB: 8,5

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.780	2.030	1.136	2	-	90

**Versión** PVP POT CONTRA

Aventador 6.5 V12	G 509.344	720	16,0	I	
Aventador 6.5 V12	G 458.835	720	16,0	I	
Aventador 6.5 V12	G 366.526	700	16,0	I	
Aventador 6.5 V12	G 407.251	700	16,0	I	

**Gallardo** Nota AB: 9

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.527	1.937	1.213	2	230	86

**Versión** PVP POT CONTRA

Gallardo Lp 570-4 Performante Edizione Tecnica	G 251.682	570	13,6	I	
Gallardo Lp 560-4	G 206.884	560	13,7	I	
Gallardo Lp 570-4 Superleggera Edizione Tecnica	G 241.500	570	13,5	I	
Gallardo Lp 560-4	G 222.767	560	13,8	I	

**Huracán** Nota AB: 8

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.459	1.924	1.165	2	-	80

**Versión** PVP POT CONTRA

Huracán Lp 610-4	G 230.096	610	12,5	I	
------------------	-----------	-----	------	---	--

**Lancia**

**Fiat Automóviles España**  
Ctra. M300 km 28.5 28802 Alcalá de Henares (Madrid)  
Telf: 900 25 32 00 - [www.lancia.es](http://www.lancia.es)

**Delta** Nota AB: 7

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.520	1.797	1.499	5	380	58

**Versión** PVP POT CONTRA

Delta 1.9 Mjtd Twinturbo Edición Especial S	D 29.650	140	5,7	D	
Delta 1.6 Mjtd Gold	D 25.150	105	4,6	D	
Delta 1.4 Turbojet G1p Silver	G 25.800	140	5,7	D	
Delta 1.6 Mjtd Edición Especial S	D 26.400	120	4,7	D	
Delta 1.6 Mjtd Silver	D 23.700	105	4,6	D	

**Thema** Nota AB: 6

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
5.066	1.902	1.488	5	462	72

**Versión** PVP POT CONTRA

Thema 3.0 Multijet Platinum 239 Cv	D 52.200	239	7,1	T	
Thema 3.0 Multijet Gold	D 44.930	190	7,1	T	
Thema 3.0 Multijet Platinum 190 Cv	D 47.490	190	7,1	T	

**Voyager** Nota AB: 7

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
5.218	1.998	1.750	4	510	76

**Versión** PVP POT CONTRA

Voyager 2.8 Crd Platinum	D 51.645	163	7,9	D	
Voyager 2.8 Crd Gold	D 48.500	163	7,9	D	
Voyager 2.8 Crd Silver	D 41.275	163	7,9	D	

**Ypsilon** Nota AB: 5,5

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
3.842	1.676	1.5	4	245	40

**Versión** PVP POT CONTRA

Ypsilon 1.3 Gold Multijet Ii	G 17.390	96	3,8	D	
Ypsilon 1.2 Gold Evo Ii G1p	N 16.410	69	5,1	D	
Ypsilon 1.2 Elefantino Evo Ii	G 14.310	69	5,1	D	
Ypsilon 1.3 Silver Multijet Ii	G 16.775	96	3,8	D	
Ypsilon 0.9 Twincar Gold Mta	G 16.980	85	4,1	D	
Ypsilon 1.2 Gold Evo Ii	G 14.775	69	5,1	D	
Ypsilon 1.2 Silver Evo Ii	G 14.160	69	5,1	D	

**Land Rover**

**Land Rover España S.A.**  
Paseo de la Castellana, 130 8º Planta 28046 (Madrid)  
Telf: 902 440 490 - [www.landrover.com](http://www.landrover.com)

**Defender** Nota AB: 7

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
3.657	1.627	1.485	4	185	35

**Versión** PVP POT CONTRA

Defender Sw E	D 35.840	122	10,0	I	
Defender Hcpu E	D 30.160	122	10,0	I	
Defender Hard Top 3p E	D 30.160	122	10,0	I	
Defender Chasis Doble Cabina 130 E	D 33.570	122	10,0	I	
Defender Hard Top E	D 27.520	122	10,0	I	
Defender Doble Cabina Pick Up E	D 31.210	122	10,0	I	
Defender Sw E	D 32.210	122	10,0	I	
Defender Pick Up E	D 29.640	122	10,0	I	
Defender Doble Cabina Pick Up 130 E	D 34.340	122	10,0	I	
Defender Chasis Cabina E	D 29.120	122	10,0	I	
Defender Chasis Cabina 130 E	D 31.520	122	10,0	I	

**Discovery** Nota AB: 7,5

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.829	2.022	1.837	5	1.260	82

**Versión** PVP POT CONTRA

Discovery 3.0 Tdv6 Se	D 58.900	211	8,5	I	
Discovery 3.0 Tdv6 E	D 49.200	211	8,5	I	
Discovery 3.0 Sdv6 Hse	D 68.600	256	8,8	I	
Discovery 3.0 Tdv6 Hse	D 66.100	211	8,5	I	
Discovery 3.0 Tdv6 S	D 52.200	211	8,5	I	
Discovery 3.0 Sdv6 Se	D 61.400	256	8,8	I	
Discovery Sport 2.2 Td4 150cv 4wd S	D 36.350	150	5,6	I	
Discovery Sport 2.2 Sd4 190cv 4wd Hse	D 49.310	190	6,1	I	
Discovery Sport 2.2 Td4 150cv 4wd Hse	D 46.960	150	5,6	I	
Discovery Sport 2.2 Sd4 190cv 4wd Se	D 43.350	190	6,1	I	
Discovery Sport 2.2 Td4 150cv 4wd Se	D 41.260	150	5,6	I	
Discovery Sport 2.2 Sd4 190cv 4wd S	D 38.700	190	6,1	I	

**Freelander** Nota AB: 7

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.500	N/D	1.740	5	405	68

**Versión** PVP POT CONTRA

Freelander 2 Td4 2.2 Se 4x4	D 36.410	150	6,2	I	
-----------------------------	----------	-----	-----	---	--

Freelander 2 Td4 2.2 Se Dynamic 4x4

Freelander 2 Td4 2.2 S 4x4

Freelander 2 Td4 2.2 Hse 4x4

**Range Rover** Nota AB: 8

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.999	1.983	1.835	5	550	85

**Versión** PVP POT CONTRA

Range Rover 5.0 V8 Supercharged 510cv Vogue	G 133.000	510	12,8	I	
Range Rover 3.0 Tdv6 258cv Vogue	D 111.900	258	7,5	I	
Range Rover 4.4 Sdv8 340cv Vogue	D 125.600	340	8,7	I	
Range Rover 3.0 Tdv6 258cv Hse	D 100.900	258	7,5	I	

**Range Rover Evoque** Nota AB: 8

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.355	1.965	1.635	5	575	60

**Versión** PVP POT CONTRA

Range Rover Evoque 2.2i Sd4 190cv 4x4 Pure D	D 41.300	190	6,5	I	
Range Rover Evoque 2.2i Td4 150cv 4x4 Pure D	D 37.100	150	5,7	I	
Range Rover Evoque 2.2 Sd4 190cv 4x4 Pure Tech D	D 43.700	190	5,7	I	
Range Rover Evoque 2.2i Td4 150cv 4x4 Dynamic D	D 47.200	150	5,7	I	
Range Rover Evoque 2.2i Sd4 190cv 4x4 Prestige D	D 51.100	190	5,7	I	
Range Rover Evoque 2.2i Td4 150cv 4x4 Prestige D	D 46.900	150	5,7	I	
Range Rover Evoque 2.2i Td4 150cv 4x4 Pure D	D 38.200	150	5,7	I	
Range Rover Evoque 2.2i Sd4 190cv 4x4 Pure Tech D	D 44.800	190	5,7	I	
Range Rover Evoque 2.2i Td4 150cv 4x4 Pure Tech D	D 40.600	150	5,7	I	
Range Rover Evoque 2.2i Sd4 190cv 4x4 Dynamic D	D 49.200	190	5,7	I	
Range Rover Evoque 2.2i Td4 150cv 4x4 Dynamic D	D 48.000	150	5,7	I	
Range Rover Evoque 2.2i Sd4 190cv 4x4 Pure D	D 40.200	190	6,5	I	
Range Rover Evoque 2.2i Td4 150cv 4x4 Pure Tech D	D 41.700	150	5,7	I	
Range Rover Evoque 2.2i Sd4 190cv 4x4 Dynamic D	D 50.300	190	5,7	I	
Range Rover Evoque 2.2i Td4 150cv 4x4 Dynamic D	D 46.100	150	5,7	I	
Range Rover Evoque 2.2i Sd4 190cv 4x4 Prestige D	D 50.000	190	5,7	I	

**Range Rover Sport** Nota AB: 8,5

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.850	1.983	1.780	5	489	77

**Versión** PVP POT CONTRA

Range Rover Sport 3.0 Tdv6 258cv S	D 66.000	258	7,3	I	
Range Rover Sport 3.0 Sdv6 340cv Hybrid Hse D	D 95.100	292	6,4	I	
Range Rover Sport 3.0 Tdv6 258cv Hse D	D 79.000	258	7,3	I	
Range Rover Sport 4.4 Sdv8 340cv Hse Dynamic D	D 97.300	340	8,7	I	
Range Rover Sport 3.0 Tdv6 258cv Se	D 71.700	258	7,3	I	
Range Rover Sport 3.0 Sdv6 292cv Hse Dynamic D	D 87.200	292	7,5	I	
Range Rover Sport 3.0 Sdv6 292cv Hse D	D 84.400	292	7,5	I	
Range Rover Sport 3.0 Sdv6 292cv Se	D 78.200	292	7,5	I	
Range Rover Sport 3.0 Sdv6 340cv Hybrid Hse Dynamic D	D 96.800	340	6,4	I	

**Lexus**

**Lexus España S.L.**  
Av. de Bruselas, 22 Alcobendas 28108 Madrid  
Telf: 911 513 300 - [www.mundolexus.com](http://www.mundolexus.com)

**CT 200h** Nota AB: 7,5

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.320	1.765	1.430	5	275	45

**Versión** PVP POT CONTRA

CT 200h Eco	G 23.900	99	3,6	D	
CT 200h F Sport + Cuero	G 36.500	99	4,1	D	
CT 200h F Sport	G 34.100	99	4,1	D	

**GS** Nota AB: 7

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.850	1.840	1.455	5	465	66

**Versión** PVP POT CONTRA

GS 450h F Sport	G 88.000	292	6,2	T	
GS 450h Hybrid Plus	G 85.500	292	6,1	T	
GS 300h F Sport	G 67.000	223	5,0	T	
GS 300h Hybrid	G 52.100	223	5,0	T	
GS 300h Hybrid Plus	G 71.200	223	5,0	T	
GS 300h Hybrid Eco	G 45.900	223	4,7	T	

**IS** Nota AB: 7

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.585	1.800	1.440	5	398	65

**Versión** PVP POT CONTRA

IS 250 Plus	G 53.600	207	8,6	T	
IS 300h Hybrid Plus Safety (ébano Marrón)	G 55.600	181	4,7	T	
IS 250 Plus Safety	G 57.000	207	8,6	T	
IS 300h Hybrid	G 35.900	181	4,3	T	
IS 300h Hybrid Plus (ébano Gris)	G 52.500	181	4,7	T	
IS 250 F Sport	G 49.200	207			

Clase M 350 Bluetec 4matic	D	66.675	258	7,4	I
Clase M 63	G	126.500	525	11,8	I

<b>Clase S Nota AB: 8</b>					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.868	1.854	1.471	5	540	59

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
Clase S 500 4matic	G	151.500	455	9,9	I
Clase S 63 L 4matic	G	183.200	585	10,1	I
Clase S 500 4matic	G	134.400	455	9,6	I
Clase S 63 4matic	G	203.300	585	10,3	I
Clase S 500 L 4matic	G	137.550	455	9,6	I

<b>Clase V Nota AB: 8</b>					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.895	1.928	1.880	6	1.030	72

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
Clase V 250 Bluetec Avantgarde Extralargo	D	60.713	190	5,7	D
Clase V 200 Cdi Largo	D	42.260	136	6,1	D
Clase V 220 Cdi Avantage	D	43.868	163	5,7	D
Clase V 220 Cdi Avantage Extralargo	D	54.689	163	5,7	D

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
Clase V 250 Bluetec Avantgarde Compacto	D	59.154	190	5,7	D
Clase V 200 Cdi Avantgarde Largo	D	51.521	136	6,1	D
Clase V 220 Cdi Avantgarde Compacto	D	53.129	163	5,7	D
Clase V 250 Bluetec Largo	D	50.672	190	5,0	D

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
Clase V 250 Bluetec Avantgarde Largo Edition 1	D	87.242	190	5,7	D
Clase V 200 Cdi Extralargo	D	43.039	136	6,1	D
Clase V 220 Cdi Largo	D	44.648	163	5,7	D
Clase V 250 Bluetec Compacto	D	49.893	190	5,0	D

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
Clase V 200 Cdi Avantage Extralargo	D	59.934	190	5,7	D
Clase V 220 Cdi Avantage Largo	D	41.480	136	6,1	D
Clase V 200 Cdi Avantage Extralargo	D	52.301	136	6,1	D
Clase V 220 Cdi Avantage Largo	D	53.909	163	5,7	D

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
Clase V 250 Bluetec Extralargo	D	54.689	190	5,0	D
Clase V 200 Cdi Avantage Compacto	D	50.741	136	6,1	D
Clase V 220 Cdi Extralargo	D	45.427	163	5,7	D
Clase V 250 Bluetec Compacto	D	49.893	190	5,0	D

<b>GLA Nota AB: 7,5</b>					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.4	1.804	1.494	5	421	50

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
Clase GLA 250	G	43.000	211	6,1	D
Clase GLA 250 4matic	G	45.500	211	6,6	I
Clase GLA 200 Cdi	D	31.150	136	4,5	D
Clase GLA 220 Cdi 4matic	D	39.400	170	5,1	I

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
Clase GLA 200	G	35.600	156	5,9	D
Clase GLA 220 Cdi	D	36.900	170	4,6	D

<b>GLK Nota AB: 6,5</b>					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.536	1.840	1.669	5	450	59

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
Clase GLK 350 Cdi 4matic	D	56.500	265	6,9	I
Clase GLK 220 Bluetec 4matic	D	48.297	170	6,1	I
Clase GLK 250 4matic	G	48.650	211	7,5	I
Clase GLK 350 4matic	G	55.500	306	8,1	I

<b>SL Nota AB: 9</b>					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.6	1.877	1.315	2	356	75

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
Clase SL 63	G	188.300	537	9,9	T
Clase SL 350	G	112.200	306	7,5	T
Clase SL 65	G	280.000	630	11,6	T
Clase SL 500	G	137.750	435	9,2	T

<b>SLK Nota AB: 7</b>					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.134	1.810	1.301	2	335	60

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
Clase SLK 350	G	59.200	306	7,1	T
Clase SLK 250	G	48.400	204	7,3	T
Clase SLK 250 Cdi	D	47.200	204	5,0	T

Clase SLK 200	G	43.925	184	6,8	T
Clase SLK 55	G	85.425	421	8,4	T

<b>SLS AMG Nota AB: 9</b>					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.638	1.939	1.262	2	176	85

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
SLS AMG GT Coupe	G	243.900	591	13,2	T
SLS AMG Coupe	G	223.400	571	13,2	T
SLS AMG GT Roadster	G	254.200	591	13,2	T
SLS AMG Roadster	G	233.100	571	13,2	T

<b>MINI</b>					
BMW Group España Avenida de Burgos, 118 28050 Madrid Telf: 91 335 05 05 - <a href="http://www.mini.es">www.mini.es</a>					

<b>MINI Nota AB: 7</b>					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
3.723	1.683	1.407	3	160	40

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
5 Puertas Cooper Sd	D	27.650	170	4,1	D
5 Puertas Cooper S	G	26.850	192	5,9	D
5 Puertas Cooper D	D	23.000	116	3,6	D
5 Puertas Cooper	G	21.450	136	4,7	D

<b>MINI Cabrio Nota AB: 7,5</b>					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
3.723	1.683	1.414	2	170	40

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
Cabrio Cooper	G	25.300	122	5,7	D
Cabrio Cooper D	D	26.050	112	4,0	D
Cabrio Cooper S	G	30.550	184	6,0	D
Cabrio One	G	21.450	98	5,7	D
Cabrio Cooper Sd	D	30.550	143	4,5	D
Cabrio 1.6 211cv	G	35.700	211	6,8	D

<b>MINI Clubman Nota AB: 5,5</b>					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
3.961	1.683	1.426	4	260	40

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
Clubman Cooper	G	21.800	122	5,5	D
Clubman Cooper Sd	D	27.150	143	4,4	D
Clubman One D	D	19.350	90	3,9	D
Clubman Cooper S	G	27.150	184	5,9	D
Clubman One	G	18.450	98	5,5	D
Clubman Cooper D	D	22.750	112	3,9	D
Clubman 1.6 211cv	G	32.850	211	6,7	D

<b>MINI Countryman Nota AB: 6</b>					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.097	1.789	1.561	4	350	47

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
Countryman Cooper Sd All4	D	31.450	143	4,9	I
Countryman 1.6 218cv	G	38.200	218	7,4	I
Countryman Cooper All4	G	26.350	122	6,9	I
Countryman Cooper D All4	D	27.450	112	4,9	I
Countryman Cooper S All4	G	31.450	184	6,7	I

<b>MINI Coupé Nota AB: 7</b>					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
3.728	1.683	1.378	3	280	40

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
Coupé Cooper	G	22.150	122	5,4	D
Coupé Cooper Sd	D	27.800	143	4,3	D
Coupé Cooper S	G	27.800	184	5,8	D
Coupé 1.6 211cv	G	33.450	211	6,6	D

<b>Mini Hatch Nota AB: 7</b>					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
3.821	1.727	1.414	4	211	40

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
Hatch Cooper S	G	25.950	192	5,7	D
Hatch One D	D	19.550	95	3,4	D
Hatch One	D	17.950	102	4,6	D
Hatch Cooper	G	20.550	136	4,5	D

Hatch Cooper D	D	22.100	116	3,5	D
----------------	---	--------	-----	-----	---

<b>MINI Roadster Nota AB: 6,5</b>					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
3.728	1.683	1.384	2	240	40

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
Roadster Cooper S	G	29.550	184	6,0	D
Roadster 1.6 211cv	G	34.750	211	6,8	D
Roadster Cooper	G	24.350	122	5,7	D
Roadster Cooper Sd	D	29.550	143	4,5	D

<b>Paceman Nota AB: 8</b>					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.868	1.854	1.471	5	540	59

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
Paceman Cooper S All4	G	31.450	184	6,7	I
Paceman Cooper Sd All4	D	31.450	143	4,9	I
Paceman 1.6 218cv	G	38.200	218	7,4	I
Paceman Cooper All4	G	26.350	122	6,9	I
Paceman Cooper D All4	D	27.450	111	4,9	I

<b>Mitsubishi</b>					
B&M Automóviles España S.A. C/Alcalá, 66 28014 Madrid Telf: 91 387 74 00 - <a href="http://www.mitsubishi-motors.es">www.mitsubishi-motors.es</a>					

<b>ASX Nota AB: 7,5</b>					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.295	1.770	1.615	5	416	63

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
ASX 180 Di-d 116cv Awd Motion	D	26.650	116	5,1	I

<b>i-MIEV Nota AB: 5</b>					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
3.475	1.475	1.610	4	166	-

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
i-MIEV Full Electric	E	30.490	67	0,0	T

<b>Montero Nota AB: 6</b>					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
3.900	1.875	1.860	7	215	88

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
Montero 3.2 Di-d 200cv Motion	D	48.810	200	8,1	I
Montero 3.2 Di-d 200cv Spirit	D	39.160	200	7,8	I
Montero 3.2 Di-d 200cv Spirit	D	41.980	200	8,1	I
Montero 3.2 Di-d 200cv Motion	D	45.130	200	7,8	I

<b>Outlander Nota AB: 7</b>					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.655	1.800	1.680	5	550	63

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
Outlander Phev Kaiteki 4wd	G	47.000	121	1,9	I
Outlander 220 Di-d Motion 4wd	D	34.920	150	5,4	I
Outlander Phev Motion 4wd	G	42.000	121	1,9	I

<b>Space Star Nota AB: 7</b>					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
3.712	1.665	1.490	5	235	35

<b>Versión PVP POT CONTRA</b>					
Space Star 120 Mpi 80cv Motion	G	11.750	80	4,3	D
Space Star 100 Mpi 71cv Challenge	G	10.850	71	4,0	D

<b>Nissan</b>					
Nissan Motor España S.A. C/ General Almirante, 4-10 Plaza Cerdà Torre Nissan 08014 Barcelona Telf: 93 29					

Pulsar Dci 110cv Visia	D	20.450	110	3,6	D
Pulsar Dig-t 115cv N-tec	G	21.700	115	5,0	D
Pulsar Dci 110cv Tekna	D	24.800	110	3,6	D
Pulsar Dig-t 115cv Visia	G	19.050	115	5,0	D
Pulsar Dci 110cv Acenta	D	21.400	110	3,6	D

Qashqai Nota AB: 8					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.330	1.780	1.615	5	400	65
Versión PVP POT CONTRA					
Qashqai Dci 130 4x4-i Visia	D	26.650	130	4,9	I
Qashqai Dci 130 4x4-i Premier Limited Edition	D	32.450	130	4,9	I
Qashqai Dci 130 4x4-i Tekna	D	31.950	130	4,9	I
Qashqai Dci 130 4x4-i Acenta	D	27.850	130	4,9	I
Qashqai Dci 130 4x4-i Tekna + Alcantara	D	32.450	130	4,9	I
Qashqai Dci 130 4x4-i N-tec	D	29.950	130	4,9	I

Pathfinder Nota AB: 7					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.813	1.848	1.858	7	190	80
Versión PVP POT CONTRA					
Pathfinder 2.5 Dci 190cv Se 7 Plazas	D	44.500	190	8,5	I
Pathfinder 2.5 Dci 190cv Le 7 Plazas	D	51.800	190	8,5	I

X-Trail Nota AB: 7					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.635	1.790	1.700	5	603	65
Versión PVP POT CONTRA					
X-Trail Dci 130cv Acenta 4x4-i	D	30.950	130	5,3	I
X-Trail Dci 130cv Tekna 4x4-i	D	36.200	130	5,3	I
X-Trail Dci 130cv 360 4x4-i	D	33.700	130	5,3	I
X-Trail Dci 130cv Tekna 4x4-i 7 Plazas	D	37.000	130	5,3	I
X-Trail Dci 130cv 360 4x4-i 7 Plazas	D	34.500	130	5,3	I

**Opel**  
**General Motors España**  
 Avda. de Bruselas, 20 Alcobendas 28108 Madrid  
 Telf: 902 25 00 25 - www.opel.es

ADAM Nota AB: 7					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
3.698	1.720	1.484	4	170	38
Versión PVP POT CONTRA					
Adam 1.0 12v Ecotec 115cv	G	18.710	115	5,1	D
Adam Jam 1.4 Xel 87cv	G	14.100	87	5,1	D
Adam 1.4 16v Ecoflex 87cv	G	17.000	87	5,1	D
Adam Slam 1.4 Xer 100cv	G	16.480	101	5,1	D
Adam Glam 1.4 Xel 87cv	G	15.000	87	5,1	D
Adam 1.4 16v Ecoflex 100cv	G	17.710	100	5,0	D
Adam Jam 1.2 Xel 70cv	G	13.740	69	5,0	D
Adam Siri 1.4 Xel 87cv	G	16.320	87	5,1	D
Adam Glam 1.4 Xer 100cv	G	15.710	101	5,1	D

AGILA Nota AB: 6					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
3.740	1.680	1.590	5	190	45
Versión PVP POT CONTRA					
AGILA 1.2 16V SELECTIVE	G	13.362	94	5,1	D
AGILA 1.2 16V SELECTIVE Start&Stop	G	13.535	94	5,0	D

AMPERA Nota AB: 6,5					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.498	1.787	1.439	5	310	35
Versión PVP POT CONTRA					
AMPERA 1.4 ECOTEC EXCELLENCE	E	39.900	151	1,3	D
AMPERA 1.4 ECOTEC SELECTIVE	E	38.300	151	1,3	D

Antara Nota AB: 7					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.596	1.850	1.761	5	420	65
Versión PVP POT CONTRA					
Antara 2.2 CDTI Selective Start & Stop 4x4	D	33.630	163	6,4	D
Antara 2.2 CDTI 184CV Excellence Active Select 4x4	D	39.720	184	8,0	D
Antara 2.4 16V Selective 4x2	G	27.265	167	8,8	D
Antara 2.2 CDTI 184CV Excellence Start&Stop 4x4	D	37.490	184	6,4	D
Antara 2.2 CDTI Selective Active Select 4x4	D	35.865	163	7,9	D

Antara 2.2 CDTI Selective Start & Stop 4x2	D	31.090	163	6,1	D
Antara 2.2 CDTI 163CV Excellence Active Select 4x4	D	38.940	163	7,9	D
Antara 2.2 CDTI 163CV Excellence Start&Stop 4x4	D	36.715	163	6,4	D

Astra Nota AB: 8					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.419	1.814	1.510	5	370	56
Versión PVP POT CONTRA					
Astra 1.4 Turbo 140cv Sportive	G	25.000	140	6,0	D
Astra 1.6 Cdti 136cv Sportive	D	26.500	136	4,1	D
Astra 1.6 Turbo 170cv Sportive	G	26.400	170	6,1	D
Astra 2.0 Cdti 195cv Biturbo	D	32.200	194	4,9	D
Astra 2.0 Cdti 195cv Biturbo	D	30.750	195	5,1	D
Astra 2.0 Cdti 195cv Biturbo	D	29.900	195	5,1	D
Astra 2.0 Cdti 165cv Sportive	D	27.500	165	4,8	D
Astra 1.6 Turbo 200cv Sportive	G	28.400	200	6,6	D
Astra 2.0 Turbo 280cv Opc	G	37.300	280	8,1	D

Cabrio Nota AB: 7					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.696	1.839	1.443	4	380	56
Versión PVP POT CONTRA					
Cabrio 1.6 Turbo Excellence Start&Stop	G	31.900	170	6,3	D
Cabrio 2.0 CDTI 165CV Excellence Start&Stop	D	32.800	165	5,3	D
Cabrio 1.4 Turbo Excellence Start&Stop	G	30.100	140	6,3	D
Cabrio 2.0 CDTI 195CV Excellence Start&Stop	D	34.800	195	5,3	D

Corsa Nota AB: 7					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
3.999	1.737	1.488	5	285	45
Versión PVP POT CONTRA					
Corsa 1.3 Cdti Ecoflex 75cv Expression	D	15.940	75	4,2	D
Corsa 1.6 Turbo 192cv	G	26.695	192	7,3	D
Corsa 1.4 Turbo 120cv Color Edition	G	19.240	120	5,5	D
Corsa 1.4 Turbo 120cv Color Edition	G	18.740	120	5,5	D
Corsa 1.2 85cv Expression	G	15.140	86	5,1	D
Corsa 1.3 Cdti Ecoflex 95cv Color Edition	D	19.140	95	4,4	D
Corsa 1.2 85cv Expression	G	14.590	86	5,1	D
Corsa 1.3 Cdti Ecoflex 95cv Color Edition	D	18.640	95	4,4	D
Corsa 1.4 100cv Color Edition	G	17.640	101	5,1	D
Corsa 1.4 100cv Color Edition	G	17.135	101	5,1	D
Corsa 1.3 Cdti Ecoflex 75cv Expression	D	16.490	75	4,2	D

Insignia Nota AB: 8					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.830	1.856	1.498	5	530	70
Versión PVP POT CONTRA					
Insignia 2.8 V6 Turbo 325cv	G	44.630	325	10,6	I
Insignia 2.0 Turbo 4x4 250cv Sportive	G	33.450	250	8,0	I
Insignia 2.0 Turbo 4x4 250cv Sportive	G	24.777	250	8,1	I
Insignia 2.0 Cdti Ecoflex 163cv	D	38.360	163	5,6	I
Insignia 2.8 V6 Turbo 325cv	G	44.630	325	10,6	I
Insignia 2.8 V6 Turbo 325cv	G	46.450	325	10,9	I
Insignia 2.0 Turbo 4x4 250cv Sportive	G	33.450	250	8,0	I

Meriva Nota AB: 7					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.288	1.812	1.615	5	400	54
Versión PVP POT CONTRA					
1.6 CDTI 136CV EXCELLENCE START&STOP	D	21.435	136	4,4	D
1.7 CDTI 116CV EXCELLENCE	D	21.185	110	6,1	D
1.4 16V 100CV SELECTIVE	G	17.410	100	6,0	D
1.3 CDTI 116CV ECOFLEX SELECTIVE	D	19.065	95	4,5	D
1.6 CDTI 110CV EXCELLENCE START&STOP	D	21.185	110	4,4	D
1.4 GLP SELECTIVE	N	19.115	120	7,4	D
1.4 16V EXCELLENCE	G	20.915	140	6,3	D
1.4 16V 120CV SELECTIVE	G	18.310	120	6,3	D
1.6 CDTI SELECTIVE START&STOP	D	19.570	110	4,4	D

Mokka Nota AB: 7					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.278	1.777	1.658	5	356	53h
Versión PVP POT CONTRA					
1.4 TURBO 4X2 EXCELLENCE START&STOP	G	23.060	140	6,0	D
1.7 CDTI 4X2 SELECTIVE START&STOP	D	22.409	130	4,5	D
1.4 TURBO 4X2 SELECTIVE START&STOP	N	21.074	140	6,0	D

1.7 CDTI 4X2 EXCELLENCE START&STOP	D	24.390	130	4,5	D
1.7 CDTI 4X4 SELECTIVE START&STOP	D	24.970	130	4,9	D
1.4 TURBO 4X4 EXCELLENCE START&STOP	G	25.620	140	6,4	D
1.7 CDTI 4X4 EXCELLENCE START&STOP	D	26.949	130	4,9	D
1.4 TURBO GLP SELECTIVE START&STOP	N	23.075	140	7,7	D

Zafira Tourer Nota AB: 8					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.658	1.928	1.685	5	710	58
Versión PVP POT CONTRA					
Zafira 1.7 Cdti 110cv Family	D	22.500	110	5,1	D
Zafira 1.7 Cdti 125cv Family	D	23.200	125	5,1	D
Zafira 1.8 16v Fam Fly	G	20.100	120	7,2	D
Zafira Tourer 1.4 Turbo 120cv Expression	G	22.000	120	6,6	D
Zafira Tourer 2.0 Cdti Ecoflex 130cv Expression	D	23.000	131	5,1	D

**Peugeot**  
 Peugeot España S.A.  
 Calle Puerto de Sompert, 8 28050 Madrid  
 Telf: 902 36 62 47 - www.peugeot.es

iOn Nota AB: 6					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
3.475	1.475	1.608	4	166	-
Versión PVP POT CONTRA					
iOn	E	30.190	66	0,0	T

Bipper Nota AB: 7					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
3.864	1.705	1.721	5	2.500	45
Versión PVP POT CONTRA					
Bipper Style 1.3 Hdi 75	D	15.092	75	4,5	D
Bipper Access 1.3 Hdi 75	D	13.252	75	4,5	D
Bipper Outdoor 1.3 Hdi 75	D	15.740	75	4,5	D

RCZ Nota AB: 7,5					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.287	1.845	1.362	4	321	45
Versión PVP POT CONTRA					
RCZ 1.6 Thp 155	G	27.650	156	6,4	D
RCZ 2.0 Hdi 160	D	30.600	163	5,2	D
RCZ 1.6 Thp 270	G	42.900	270	6,3	D
RCZ 1.6 Thp 200	G	30.600	200	6,7	D

207 Nota AB: 7,5					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.044	1.750	1.393	4	370	50
Versión PVP POT CONTRA					
207 1.6 Vti 120	D	21.490	112	4,8	D
207 1.6 Vti 120	G	19.790	120	6,4	D

208 Nota AB: 8					
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
3.962	1.739	1.460	5	285	50
Versión PVP POT CONTRA					
208 Like 1.0 Puretech 68	G	10.790	68	4,3	D
208 Style 1.4 Hdi 68	D	14.690	68	3,8	D
208 Access 1.2 Puretech 82	G	11.090	82	4,5	D
208 Access 1.2 Puretech 82 Etg5	G	13.840	82	4,5	D
208 Roland Garros 1.6 E-hdi 92	D	18.080	92	3,8	D
208 Access 1.0 Puretech 68	G	10.290	68	4,3	D
208 Access 1.2 Puretech 82	G	11.590	82	4,5	D
208 Like 1.4 Hdi 68	D	12.940	68	3,8	D
208 Style 1.6 E-hdi 92	D	15.540	92	3,8	D
208 1.6 200cv	G	22.980	200	5,9	D
208 Access 1.4 Hdi 68	D	12.440	68	3,8	D
208 Like 1.0 Puretech 68	G	10.290	68	4,3	D
208 Style 1.2 Puretech 82	G	13.340	82	4,5	D
208 Access 1.4 Hdi 68	D	12.940	68	3,8	D
208 Roland Garros 1.2 Puretech 82	G	15.880	68</		

918						Nota AB: 9,5	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito		
4.643	1.940	1.167	2/2	110	70		
Versión						PVP	POT CONTRA
918 Spyder 4.6 V8						G 787.069	887 3,0 I
918 Spyder 4.6 V8 Weissach Package						G 859.669	795 3,0 I

Cayenne						Nota AB: 8	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito		
4.846	1.939	1.705	5	670	85		
Versión						PVP	POT CONTRA
Cayenne 4.8 V8 S						G 174.841	551 11,5 I
Cayenne 3.6 V6						G 69.499	300 11,2 I
Cayenne 4.8 V8 Gts						G 106.966	420 10,7 I
Cayenne 4.1 V8 S Diesel						D 91.762	382 8,3 I
Cayenne 3.0 V6 Diesel						D 70.862	245 7,2 I
Cayenne 4.8 V8						G 143.075	500 7,7 I
Cayenne 3.0 V6 S Hybrid						G 92.958	333 8,2 I
Cayenne 4.8 V8 S						G 89.183	400 10,5 I

Cayman						Nota AB: 9	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito		
4.380	1.931	1.418	2	150	64		
Versión						PVP	POT CONTRA
Cayman 3.4 H6 S						G 74.388	325 8,8 T
Cayman 2.7 H6						G 57.461	275 8,2 T

Macan						Nota AB: 8,5	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito		
4.681	1.923	1.624	5	500	65		
Versión						PVP	POT CONTRA
Macan 3.0 V6 S Diesel						D 65.664	258 6,3 I
Macan 3.6 V6 Turbo						G 93.102	400 9,2 I
Macan 3.0 V6 S						G 68.175	340 9,0 I

Panamera						Nota AB: 9	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito		
4.970	1.931	1.418	4	445	80		
Versión						PVP	POT CONTRA
Panamera 4.8 V8 Gts						G 140.681	440 10,7 I
Panamera 3.0 V6 4s						G 124.255	420 8,9 I
Panamera 4.8 V8						G 168.510	520 10,2 I
Panamera 4.8 V8 S						G 207.334	570 10,2 I
Panamera 3.6 V6 4						G 102.948	310 8,7 I

## Renault

Renault España S.A.  
Avenida de Burgos, 89 28050 Madrid  
Tel: 902 33 35 00 - [www.renault.es](http://www.renault.es)

Captur						Nota AB: 7	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito		
4.122	1.778	1.566	5	377	45		
Versión						PVP	POT CONTRA
Captur Intens Energy Tce 90						G 16.700	90 4,9 D
Captur Adventure Energy Dci 90						D 19.750	90 3,7 D
Captur Zen Energy Dci 90						D 19.450	90 3,7 D
Captur Life Energy Tce 90						G 15.200	90 4,9 D
Captur Life Energy Dci 90						D 16.850	90 3,7 D
Captur Zen Energy Tce 90						G 17.800	90 4,9 D
Captur Intens Energy Dci 90						D 18.350	90 3,7 D

Espace						Nota AB: 7	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito		
4.655	1.860	1.801	7	650	83		
Versión						PVP	POT CONTRA
Espace Celsium Dci 150						D 34.650	150 5,7 D
Espace Celsium Dci 150						D 33.850	150 5,7 D

Mégane						Nota AB: 7,5	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito		
4.302	1.808	1.471	5	372	60		
Versión						PVP	POT CONTRA
Mégane Limited Dci 110						D 18.750	110 4,4 D
Mégane Gt Style Dci 110						D 19.500	110 4,4 D
Mégane 2.0 265						G 28.500	265 7,5 D
Mégane Limited Dci 95						D 18.100	95 4,4 D
Mégane Gt Style Dci 95						D 18.850	95 4,4 D

Mégane Limited Energy Tce 115	G 18.350	115 5,3 D
Mégane Gt Style Energy Tce 115	G 19.100	115 5,3 D
Mégane Limited Energy Tce 115	G 16.450	115 5,3 D
Mégane Intens Dci 95	D 18.150	95 4,4 D
Mégane Gt Style Energy Tce 115	G 17.200	115 5,3 D
Mégane Life Energy Tce 115	G 17.250	115 5,3 D
Mégane Limited Energy Dci 110	D 21.250	110 3,5 D
Mégane Gt Style Energy Dci 110	D 22.000	110 3,5 D
Mégane Intens Energy Tce 115	G 17.150	115 5,3 D
Mégane Limited Energy Dci 110	D 19.350	110 3,5 D
Mégane Gt Style Energy Dci 110	D 20.100	110 3,5 D
Mégane Limited Dci 110	D 19.400	110 4,4 D
Mégane Gt Style Dci 110	D 20.150	110 4,4 D
Mégane Limited Dci 95	D 19.350	90 4,1 D
Mégane Gt Style Dci 95	D 20.100	95 4,1 D
Mégane Gt Line Energy Dci 130	D 31.400	130 4,4 D
Mégane Limited Dci 95	D 17.450	90 4,1 D
Mégane Gt Style Dci 95	D 18.200	95 4,1 D
Mégane Limited Energy Tce 115	G 17.100	115 5,3 D
Mégane Gt Style Energy Tce 115	G 17.850	115 5,3 D
Mégane Life Dci 95	D 18.550	95 4,1 D
Mégane Life Energy Tce 115	G 15.350	115 5,3 D
Mégane Life Dci 95	D 16.650	95 4,1 D
Mégane Limited Energy Dci 110	D 20.000	110 3,5 D
Mégane Gt Style Energy Dci 110	D 20.750	110 3,5 D
Mégane Limited Dci 110	D 20.650	110 4,4 D
Mégane Gt Style Dci 110	D 21.400	110 4,4 D

Scénic						Nota AB: 7,5	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito		
4.366	1.845	1.640	5	437	60		
Versión						PVP	POT CONTRA
Scénic Selection Energy Dci 110						D 21.850	110 4,1 D
Scénic Limited Energy Tce 115						G 20.100	115 5,9 D
Scénic Selection Energy Tce 115						G 18.700	115 5,9 D
Scénic Selection Energy Dci 110 5 Plazas						D 21.950	110 4,1 D
Scénic Selection Dci 95						D 19.300	95 4,5 D
Scénic Limited Energy Dci 130						D 23.100	130 4,4 D
Scénic Selection Energy Tce 115 5 Plazas						G 19.650	115 5,9 D
Scénic Selection Energy Tce 115						G 19.550	115 5,9 D
Scénic Limited Energy Dci 110 5 Plazas						D 22.750	110 4,1 D
Scénic Limited Energy Dci 110						D 21.800	110 4,1 D
Scénic Selection Energy Dci 110 7 Plazas						D 22.450	110 4,1 D
Scénic Limited Energy Dci 130 5 Plazas						D 24.050	130 4,4 D
Scénic Selection Energy Dci 110						D 21.000	110 4,1 D
Scénic Selection Energy Tce 130 7 Plazas						G 20.150	115 5,9 D
Scénic Limited Energy Dci 110 7 Plazas						D 23.250	110 4,1 D
Scénic Limited Energy Tce 130 7 Plazas						G 22.050	130 4,4 D
Scénic Limited Energy Dci 130 7 Plazas						D 24.550	130 4,4 D

Clio						Nota AB: 8	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito		
4.062	1.732	1.448	5	300	45		
Versión						PVP	POT CONTRA
Clio Business Energy Dci 90						D 16.900	90 3,4 D
Clio Expression Energy Tce 90						G 15.100	90 4,5 D
Clio Si Technofeel Dci 90						D 17.250	90 3,4 D
Clio Business 1.2 16v 75						G 13.540	75 5,5 D
Clio Expression Dci 75						D 16.450	75 3,6 D
Clio Dci 75						D 13.320	75 4,0 D
Clio Business 1.2 16v 75 GIp						N 14.440	75 5,5 D
Clio Expression 1.2 16v 75						G 14.800	75 5,5 D
Clio Expression Dci 75						D 15.850	75 3,6 D
Clio Business Dci 75						D 15.190	75 3,6 D
Clio Expression Energy Dci 90						D 17.350	90 3,4 D
Clio Expression 1.2 16v 75						G 14.200	75 5,5 D
Clio Si Technofeel Tce 90						G 15.600	90 4,5 D
Clio Expression Energy Tce 90						G 15.700	90 4,5 D
Clio 1.2 16v 75						G 12.120	75 5,8 D
Clio Expression Energy Dci 90						D 16.750	90 3,4 D

Koleos						Nota AB: 6	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito		
4.520	1.855	1.695	5	450	65		
Versión						PVP	POT CONTRA
Koleos Priviège Dci 150 4x4						D 32.950	150 6,4 I

Koleos Expression Dci 150 4x4	D 25.850	150 6,4 I
Koleos Limited Dci 150 4x4	D 27.750	150 6,4 I

Laguna						Nota AB: 7	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito		
4.695	1.811	1.445	5	450	66		
Versión						PVP	POT CONTRA
Laguna Gt 4control 2.0 Energy Dci 150						D 29.200	150 4,5 I
Laguna Gt 4control 2.0 Energy Dci 150						D 30.500	150 4,6 I

Fluence						Nota AB: 6	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito		
4.618	1.809	1.479	5	530	60		
Versión						PVP	POT CONTRA
Fluence Expression						E 26.600	95 0,0 D
Fluence Limited 1.6 16v 110						G 18.400	110 6,8 D
Fluence Prime Time						E 27.070	95 0,0 D
Fluence Expression Dci 95						D 18.700	90 4,4 D
Fluence Limited Dci 130						D 22.000	130 4,6 D
Fluence Limited Dci 110						D 20.700	110 4,6 D
Fluence Expression 1.6 16v 110						G 17.700	110 6,8 D
Fluence Expression Dci 110						D 20.000	110 4,6 D

Latitude						Nota AB: 7	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito		
4.897	1.832	1.483	5	477	70		
Versión						PVP	POT CONTRA
Latitude PRIVIÈGE 2.0 ENERGY Dci 130						D 29.900	130 4,8 D
Latitude BUSINESS 2.0 ENERGY Dci 130						D 28.000	130 4,8 D
Latitude PRIVIÈGE 2.0 ENERGY Dci 150						D 30.800	150 4,8 D

Twingo						Nota AB: 7	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito		
3.594	1.641	1.553	4	219	35		
Versión						PVP	POT CONTRA
Twingo Sce 70cv Zen						G 12.600	70 4,2 D
Twingo Sce 90cv Zen						G 13.500	90 4,3 D
Twingo Sce 70cv Intens						G 11.700	70 4,2 D

Twizy						Nota AB: 6	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito		
2.337	1.234	1.454	2	31	-		
Versión						PVP	POT CONTRA
Twizy Cargo						E 8.930	17 0,0 T
Twizy Urban 45						E 7.220	5 0,0 T
Twizy Urban						E 7.930	17 0,0 T
Twizy Technic 45						E 8.030	5 0,0 T
Twizy Technic						E 8.730	147 0,0 T
Twizy Cargo 45						E 8.220	5 0,0 T

ZOE						Nota AB: 6	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito		
4.084	1.730	1.562	5	338	-		
Versión						PVP	POT CONTRA
Zoe Intens						E 23.050	88 0,0 D
Zoe Zen						E 23.050	88 0,0 D
Zoe Life						E 21.250	88 0,0 D

Rolls-Royce						Nota AB: 8	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito		
5.399	1.948	1.550	5	490	83		
Versión						PVP	POT CONTRA
Ghost 6.6 V12						G 304.353	563 13,6 T
Ghost 6.6 V12						G 350.643	563 13,7 T

Phantom						Nota AB: 8	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito		
5.840	1.987	1.581	5	470	80		
Versión						PVP	POT CONTRA
Phantom 6.7 V12						G 513.136	460 14,8 T
Phantom 6.7 V12						G 564.213	460 14,9 T
Phantom 6.7 V12						G 478.362	460 14,8 T
Phantom 6.7 V12						G 533.499	460 14,8 T

Wraith						Nota AB: 8,5	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito		
5.269	1.947	1.507	4	470	-		
Versión						PVP	POT CONTRA
Wraith 6.6 V12						G 340.176	563 14,0 T

Alhambra						Nota AB: 6	
Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito		
4.854	1.904	1.720	5	809	70		
Versión							

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Ibiza 1.2 12v 70cv Reference.

Leónit Nota AB: 8,5

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Leon 1.6 Tdi 105cv Reference.

Mii Nota AB: 7

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Mii 1.0 60cv Ecomotive Reference.

Toledo Nota AB: 7

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Toledo 1.2 Tsi 105cv Reference.

Skoda

Volkswagen-Audi España S.A. C/La Selva, 22 Parque Mas Blau II 08820 El Prat de Llobregat (Barcelona) Telf: 902 45 65 75 - www.skoda.es

Citigo Nota AB: 7

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Citigo 1.0 Mpi 60 Cv Active.

Fabia Nota AB: 6,5

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Fabia 1.2 69 Cv Urban.

Octavia Nota AB: 7

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Octavia 2.0 Tdi 184 Cv.

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Octavia 1.4 Tsi 110 Cv Gnc Active.

Rapid Nota AB: 7

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Rapid 1.2 Tsi 85cv Active.

Roomster Nota AB: 6,5

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Roomster 1.2 Tsi 105cv.

Spaceback Nota AB: 7

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Spaceback 1.6 Tdi 105cv Active.

Superb Nota AB: 7

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Superb 1.4 Tsi 125 Cv Active.

Yeti Nota AB: 7,5

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Yeti 2.0 Tdi 4x4 Active.

Smart

Daimler España S.A. Avda. de Bruselas, 30 Pol. Ind. Arroyo de la Vega 28108 Alcobendas (Madrid) Telf: 902 11 50 85 - es.smart.com

ForFour Nota AB: 6

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like ForFour 1.3i.

ForTwo Nota AB: 7

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like ForTwo 52 Proxy.

SsangYong

SsangYong España C/Felipe IV, 7 28014 Madrid Telf: 902 10 07 07 - www.ssangyong.es

Korando Nota AB: 6,5

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Korando D20t Limited 4x2.

Rexton Nota AB: 6

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Rexton W 200 E:xd4 4x4 Limited.

Rodius Nota AB: 6

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Rodius 5.125.

Subaru

Subaru España C/Felipe IV, 7 28014 Madrid Telf: 902 10 00 22 - www.subaru.es

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like BRZ Longitud Ancho Alto Plazas Maletero Depósito.

Forester Nota AB: 7

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Forester 2.0 Td 150cv Sport.

Outback Nota AB: 7,5

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Outback Longitud Ancho Alto Plazas Maletero Depósito.

XV Nota AB: 7

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like XV 1.6 Dualrange 115cv GIp Advance.

WRX Nota AB: 8

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like WRX STI 2.5 Wrx Sti 300cv Rally Edition.

Suzuki

Suzuki Motor Iberica, S.A.U. Carlos Sainz, 35 Pol. Ind. Ciudad del Automóvil 28914 Leganés (Madrid) www.suzuki.es

Alto Nota AB: 7

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Alto Longitud Ancho Alto Plazas Maletero Depósito.

Grand Vitara Nota AB: 7

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Grand Vitara 2.4i Vvt 168cv Jlx-e city.

Jimny Nota AB: 7

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Jimny 1.3i 85cv Jlx.

Kizashi Nota AB: 6,5

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Kizashi Longitud Ancho Alto Plazas Maletero Depósito.

S-Cross Nota AB: 7,5

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like S-Cross 1.6i Vvt 120cv Glx 4wd.

Splash Nota AB: 6

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Splash Longitud Ancho Alto Plazas Maletero Depósito.

Swift Nota AB: 7,5

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Swift Longitud Ancho Alto Plazas Maletero Depósito.

SX4 Nota AB: 7

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like SX4 2.0 GDi Diesel 4wd Mc.

Tata

Nisho Motor España S.A. C/Avaya, 55 28014 Madrid Telf: 902 26 52 66 - www.tatamotors.es

Aria Nota AB: 5,5

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Aria Longitud Ancho Alto Plazas Maletero Depósito.

Vista Nota AB: 5

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Vista Longitud Ancho Alto Plazas Maletero Depósito.

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like VISTA Ls Diesel.

Toyota

Toyota España S.L. Av. de Bruselas, 22 Arroyo de la Vega 28108 Alcobendas (Madrid) Telf: 902 33 70 00 - www.toyota.es

iQ Nota AB: 6,5

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like iQ Longitud Ancho Alto Plazas Maletero Depósito.

Auris Nota AB: 6

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Auris Longitud Ancho Alto Plazas Maletero Depósito.

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Auris 120d Active.

Avenis Nota AB: 6,5

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Avenis Longitud Ancho Alto Plazas Maletero Depósito.

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Avenis 120d Comfort.

Aygo Nota AB: 7

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Aygo Longitud Ancho Alto Plazas Maletero Depósito.

GT86 Nota AB: 8,5

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like GT86 Longitud Ancho Alto Plazas Maletero Depósito.

Land Cruiser Nota AB: 7,5

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Land Cruiser 3.0 D4d Vx.

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Land Cruiser 3.0 D4d Vx.

Prius Nota AB: 8,5

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Prius Longitud Ancho Alto Plazas Maletero Depósito.

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Prius 1.8 Hsd Advance.

RAV4 Nota AB: 7

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like RAV4 Longitud Ancho Alto Plazas Maletero Depósito.

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like RAV4 120d 4wd Advance.

Verso Nota AB: 7

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Verso Longitud Ancho Alto Plazas Maletero Depósito.

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Verso 130 Advance 7 Plazas.

Yaris Nota AB: 7

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Yaris Longitud Ancho Alto Plazas Maletero Depósito.

Table with 5 columns: Model, Price, Year, Mileage, and other details. Includes models like Yaris 1.6.

Nuevo Yaris 70 Active	G	11.350	69	4,3	D
Nuevo Yaris 90d Advance	D	15.650	90	3,8	D
Nuevo Yaris 90d Active	D	12.850	90	3,8	D
Nuevo Yaris 90d City	D	12.500	90	3,8	D
Nuevo Yaris 100 Advance	G	14.150	100	4,9	D
Nuevo Yaris 90d Active	D	13.350	90	3,8	D
Nuevo Yaris 100 Active	G	11.850	100	4,9	D
Nuevo Yaris 90d City	D	13.000	90	3,8	D
Nuevo Yaris 100 Advance	G	14.650	100	4,9	D
Nuevo Yaris 70 Active	G	10.850	69	4,3	D
Nuevo Yaris 70 City	G	10.490	69	4,3	D
Nuevo Yaris 90d Advance	D	15.150	90	3,8	D
Nuevo Yaris 100 Active	G	12.350	100	4,9	D
Nuevo Yaris 70 City	G	9.990	69	4,3	D

## Volkswagen

**Volkswagen-Audi España S.A.** C/La Selva, 22  
Parque Mas Blau II 08820 El Prat de Llobregat (Barcelona)  
Telf: 902 15 11 61 - [www.volkswagen.es](http://www.volkswagen.es)

### Beetle Nota AB: 7

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.278	1.808	1.486	4	310	55

### Versión PVP POT CONTRA

Beetle 2.0 Tdi 140cv Design	D	26.740	140	5,4	D
Beetle 2.0 Tdi 140cv 70's	D	35.080	140	5,1	D
Beetle 2.0 Tdi 140cv Sport	D	26.980	140	4,9	D
Beetle 1.4 Tsi 160cv R-Line	G	27.720	160	6,6	D
Beetle 1.4 Tsi 160cv Design	G	29.830	160	6,8	D
Beetle 1.6 Tsi 160cv R-Line	G	31.760	160	6,6	D
Beetle 1.4 Tsi 160cv Sport	G	30.060	160	6,8	D
Beetle 1.6 Tsi 105cv Beetlemania	D	21.970	105	4,5	D
Beetle 1.6 Tsi 105cv Beetlemania	D	27.160	105	4,7	D
Beetle 2.0 Tdi 140cv Design	D	30.800	140	5,1	D
Beetle 2.0 Tsi 210cv R-Line	G	35.190	211	7,5	D
Beetle 2.0 Tsi 210cv Sport	G	33.420	210	7,5	D
Beetle 1.6 Tdi 105cv Design	D	24.310	105	4,5	D
Beetle 1.6 Tdi 105cv Sport	G	28.870	105	4,5	D
Beetle 1.6 Tdi 105cv 50's	D	33.030	105	4,7	D
Beetle 1.2 Tsi 105cv Design	G	22.600	105	5,9	D
Beetle 2.0 Tsi 210cv R-Line	G	30.650	210	7,6	D
Beetle 1.2 Tsi 105cv Design	G	26.810	105	6,1	D
Beetle 2.0 Tdi 140cv Sport	D	31.020	140	5,1	D
Beetle 2.0 Tdi 140cv R-Line	D	32.720	140	5,1	D
Beetle 1.4 Tsi 160cv Sport	G	26.010	160	6,6	D
Beetle 1.2 Tsi 105cv Beetlemania	G	20.170	105	5,9	D
Beetle 1.4 Tsi 160cv Design	G	25.770	160	6,6	D
Beetle 2.0 Tdi 140cv R-Line	D	28.530	140	4,9	D
Beetle 1.2 Tsi 105cv Beetlemania	G	24.500	105	6,1	D
Beetle 1.6 Tdi 105cv Design	D	29.480	105	4,7	D

### CC Nota AB: 7,5

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.802	1.855	1.417	4	455	70

### Versión PVP POT CONTRA

C 2.0 Tdi Cr Dpf Bmt	D	33.500	140	4,6	D
CC 1.4 Tsi Bmt	G	32.720	160	6,3	D
CC 2.0 Tdi Bmt Advance	D	31.620	140	4,6	D
CC 2.0 Tdi Cr Dpf Bmt R-Line	D	35.280	140	4,6	D
CC 2.0 Tdi 177cv Cr Dpf Bmt	D	36.450	177	4,8	D

### Eos Nota AB: 7

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.243	1.791	1.444	4	380	55

### Versión PVP POT CONTRA

Eos 1.4 Tsi 122cv Excellence	G	33.210	122	6,4	D
------------------------------	---	--------	-----	-----	---

### Golf Nota AB: 8

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.255	1.790	1.452	5	380	50

### Versión PVP POT CONTRA

Golf 2.0 Tdi Bmt 150cv 4motion Sport	D	31.440	150	4,7	I
Golf 2.0 Tsi Bmt 300cv	G	40.260	300	7,1	I
Golf 2.0 Tdi Bmt 150cv 4motion Sport	D	30.800	150	4,7	I

Golf 2.0 Tdi Bmt 150cv 4motion Sport	D	31.800	150	4,8	I
Golf 2.0 Tsi Bmt 300cv	G	40.950	300	7,1	I

### Jetta Nota AB: 7

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.644	1.778	1.482	5	510	55

### Versión PVP POT CONTRA

Jetta 1.4 Tsi Advance	G	24.000	122	6,2	D
Jetta 1.4 Tsi 160cv Sport	G	27.440	160	6,3	D
Jetta 1.6 Tdi Cr Dpf Sport	D	26.120	105	4,5	D
Jetta 1.6 Tdi Cr Dpf Bmt Advance	D	24.140	105	4,2	D
Jetta 2.0 Tdi Cr Dpf Advance	D	26.390	140	4,8	D
Jetta 1.2 Tsi Bmt Advance	G	22.940	105	5,3	D
Jetta 1.4 Tsi 122cv Sport	G	26.040	122	6,2	D
Jetta 2.0 Tdi Cr Dpf Sport	D	28.440	140	4,8	D

### Passat Nota AB: 7,5

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.765	1.820	1.550	5	565	70

### Versión PVP POT CONTRA

Passat 2.0 Tdi Bmt 140cv 4motion	D	37.250	140	5,7	I
Passat 2.0 Tsi 210cv 4motion	G	44.800	210	8,6	I

### Phaeton Nota AB: 6

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
5.059	1.903	1.450	5	500	90

### Versión PVP POT CONTRA

Phaeton 3.6 V6 280cv 4motion Tiptronic	G	94.370	280	11,4	I
Phaeton 4.2 V8 335cv 4motion Tiptronic	G	112.130	335	12,5	I
Phaeton 3.0 V6 Tdi 245cv 4motion Tiptronic	D	88.550	245	8,5	I

### Polo Nota AB: 7

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
3.970	1.682	1.462	5	280	45

### Versión PVP POT CONTRA

Polo 1.4 Tdi 90cv Bmt Advance	D	17.570	90	3,4	D
Polo 1.0 75cv Bmt Advance	G	15.090	75	4,8	D
Polo 1.4 Tdi 75cv Bmt Edition	D	15.720	75	3,4	D
Polo 1.4 Tdi 90cv Bmt Sport	D	20.260	90	3,4	D
Polo 1.0 75cv Bmt Advance	G	17.170	75	4,8	D
Polo 1.0 75cv Bmt Edition	G	14.510	75	4,8	D
Polo 1.0 75cv Bmt Edition	G	14.590	75	4,8	D
Polo 1.4 Tdi 75cv Bmt Advance	D	19.240	75	3,4	D
Polo 1.4 Tdi 90cv Bmt Sport	D	18.720	90	3,4	D
Polo 1.4 Tdi 75cv Bmt Edition	D	15.960	75	3,4	D
Polo 1.2 Tsi 90cv Bmt Advance	G	16.990	90	4,7	D
Polo 2.0 Tsi 220cv R Wrc	G	34.860	220	7,5	D
Polo 1.2 Tsi 90cv Bmt Advance	G	15.950	90	4,7	D
Polo 1.2 Tsi 110cv Bmt Sport	G	17.620	110	4,8	D
Polo 1.0 60cv Bmt Edition	G	12.980	60	4,7	D
Polo 1.2 Tsi 90cv Bmt Sport	D	17.170	90	4,7	D
Polo 1.2 Tsi 90cv Bmt Sport	G	17.100	90	4,7	D
Polo 1.4 Tdi 90cv Bmt Advance	D	17.570	90	3,4	D
Polo 1.4 Tdi 75cv Bmt Advance	D	17.180	75	3,4	D
Polo 1.2 Tsi 90cv Bmt Sport	G	17.100	90	4,7	D
Polo 1.0 60cv Bmt Edition	G	13.600	60	4,7	D
Polo 1.2 Tsi 110cv Bmt Sport	G	19.270	110	4,8	D

### Scirocco Nota AB: 8

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.256	1.810	1.404	4	292	55

### Versión PVP POT CONTRA

Scirocco 1.4 Tsi 160cv Gts	G	28.680	160	6,6	D
Scirocco 1.4 Tsi 122cv R-Line	G	23.360	122	6,4	D
Scirocco 2.0 Tsi 210 R-Line	G	30.260	210	7,4	D
Scirocco 1.4 Tsi 160cv R-Line	G	26.190	160	6,6	D
Scirocco 2.0 Tdi Dpf 170cv R-Line	D	29.970	177	5,1	D

### Sharan Nota AB: 7

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.854	1.904	1.720	7	885	70

### Versión PVP POT CONTRA

Sharan 2.0 Tdi Bmt 140cv 4motion Sport	D	48.220	140	6,0	I
--	---	--------	-----	-----	---

### Touareg Nota AB: 7

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.795	1.940	1.709	5	580	85

### Versión PVP POT CONTRA

Touareg 3.0 V6 Tdi 204cv Pure	D	58.790	204	7,0	I
Touareg 3.0 V6 Tsi 333cv Hybrid	G	93.350	333	8,2	I
Touareg 3.0 V6 Tdi 262cv Terrain Tech	D	71.940	262	6,9	I
Touareg 3.0 V6 Tdi 204cv R-Line	D	66.430	204	7,0	I
Touareg 3.0 V6 Tdi 204cv	D	61.470	204	7,0	I
Touareg 3.0 V6 Tdi 262cv R-Line	D	72.545	262	6,6	I
Touareg 3.0 V6 Tdi 262cv	D	67.710	262	6,6	I
Touareg 4.2 V8 Tdi 340cv	D	90.110	340	8,2	I

### Touran Nota AB: 7,5

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.397	1.794	1.674	5	694	60

### Versión PVP POT CONTRA

Touran 1.6 Tdi 90cv Edition	G	23.580	90	5,1	D
Touran 1.6 Tdi 105cv Bmt Business	G	22.170	105	4,6	D
Touran 1.6 Tdi Bmt Advance	D	27.990	105	4,6	D
Touran 2.0 Tdi Advance	D	29.550	140	5,3	D
Touran 1.6 Tdi 105cv Business	G	23.350	105	5,1	D
Touran 2.0 Tdi 140cv Sport	D	33.650	140	5,3	D
Touran 1.6 Tdi 105cv Ed ition	G	24.650	105	5,1	D
Touran 1.6 Tdi Advance	D	27.520	105	5,1	D
Touran 1.2 Tsi Edition	G	23.090	105	6,4	D
Touran 1.6 Tdi 105cv Bmt Edition	G	23.980	105	4,6	D
Touran 1.4 Tsi Advance	G	27.940	140	6,8	D
Touran 2.0 Tdi Bmt Advance	D	30.020	140	4,8	D

### Tiguan Nota AB: 7,5

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
4.246	1.809	1.703	5	470	64

### Versión PVP POT CONTRA

Tiguan 2.0 Tdi Bmt 140cv 4motion C tycscape	D	38.490	140	5,8	I
Tiguan 2.0 Tdi Bmt 177cv 4motion Country	D	36.880	177	5,8	I
Tiguan 2.0 Tdi Bmt 177cv 4motion R-Line	D	38.930	177	5,8	I
Tiguan 2.0 Tdi Bmt 140cv 4motion Country	D	36.120	140	5,8	I
Tiguan 2.0 Tdi Bmt 140cv 4motion R-Line	D	38.170	140	5,8	I
Tiguan 2.0 Tdi Bmt 177cv 4motion Sport	D	36.670	177	5,8	I
Tiguan 2.0 Tdi Bmt 140cv 4motion Sport	D	35.910	140	5,8	I
Tiguan 1.4 Tsi 160cv 4motion Sport	G	35.000	160	7,6	I

### Up! Nota AB: 7

Longitud	Ancho	Alto	Plazas	Maletero	Depósito
3.540	1.641	1.478	4	251	35

### Versión PVP POT CONTRA

UPI Fender Up! 1.0 60cv	G	12.990	60	4,7	D
UPI Move Up! 1.0 75cv	G	11.635	75	4,7	D
UPI High Up! 1.0 75cv	G	12.765	75	4,7	D
UPI Move Up! 1.0 60cv	G	11.025	60	4,5	D
UPI Move Up! 1.0 60cv	G	10.580	60	4,5	D
UPI High Up! 1.0 75cv	G	12.320	75	4,7	D
UPI Fender Up! 1.0 60cv	G	13.435	60	4,7	D
UPI Move Up! 1.0 75cv	G	11.190	75	4,7	D
UPI Fender Up! 1.0 75cv	G	13.600	75	4,7	D
UPI High Up! 1.0 60cv	G	12.155	60	4,7	D
UPI Fender Up! 1.0 75cv	G	13.600	75	4,7	D
UPI High Up! 1.0 60cv	G	11.710	60	4,7	D

Con un rediseño y más opciones de conectividad, el nuevo VW Polo está a la venta desde 12.980 euros

## Volvo

**Volvo Cars España S.A.**  
Pl. de Castellana, 130 28046 (Madrid)  
Telf: 91 566 61 00 - [www.volvocars.com/es](http://www.volvocars.com/es)

Tecnología punta 'made in Spain'

# CAZAR EL TIEMPO



La empresa española que se encarga del cronometraje en el Mundial de Rallys de la FIA afronta su tercera temporada con numerosas novedades y, dentro de poco, sus innovaciones podrían cambiar también la manera en la que se retransmiten las carreras que se celebran en circuitos





Puesto de control instalado por los comisarios de la FIA y el equipo desplazado por SIT Sports en el Rally Italia Cerdeña del año 2013

**A**río revuelto, ganancia de pescadores. Con este refrán podría explicarse de manera coloquial cómo llegó la empresa española SIT Sports a convertirse, hace ahora justo dos años, en el proveedor oficial de posicionamiento y cronometraje de los vehículos participantes en el Campeonato del Mundo de Rallies de la FIA (WRC). En un universo casi exclusivamente británico, en el que la inmensa mayoría de los equipos deportivos están ubicados en un área de menos de cincuenta kilómetros de radio alrededor de Oxford, los medios ingleses tiraron con bala ante la decisión de la FIA, que dijo adiós a Stage One Technology (SIT), de West Midlands, para asociarse tecnológicamente a Sistemas Integrales de Telecomunicación (SIT Sports), afincada en Carretera del Barrio de La Fortuna (Madrid).

Sea como fuere, después de diez años de relación, no parece que la FIA estuviera muy contenta con el resultado de su acuerdo con SIT. "Ahora, uno de sus responsables técnicos está tirando cable para la cadena británica que sigue el WRC", afirma César Barroso, fundador de SIT Sports, para AUTO BILD. En enero de 2013, con apenas un mes y medio de tiempo para prepararse desde que les confirmaron como proveedores, debían tenerlo todo listo para arrancar en el Rally de



César Barroso posa junto al dispositivo que lo ha situado a él y a su empresa SIT Sports al cargo de una de las gestiones técnicas más importantes de la FIA

Montecarlo. Tuvieron que contratar técnicos extra para montar los transpondedores que llevarían todos los coches del mundial, un equipo con prestaciones nunca vistas en el WRC y que les había llevado a ganar el concurso de la FIA para cinco temporadas.

Con un presupuesto inicial de apenas 800.000 euros, el equipo de César Barroso había conseguido desarrollar un sofisticado y económico equipo, de apenas 980 gramos de peso, que puede enviar y recibir múltiples señales de GPS y radio por UHF y GSM en tiempo real. El *transponder* de SIT Sports ha demostrado una precisión y una fiabilidad totales a lo largo de estos dos últimos años. Todo comenzó hace 25 años, en el Rally El Corte Inglés, cuando Barroso desarrolló su

## REPORTAJE

SIT regula o se encarga de todos los aparatos que siguen el WRC desde el aire, como este, que es de TV, los aviones que repiten la señal sobrevuelan un área circular por encima del tramo



primer dispositivo capaz de transmitir por radio los tiempos de manera automática y, con la ayuda de Bueno Germán Morales, creó el sistema informático para procesar todos los datos. Desde entonces, no pararon de desarrollar esta tecnología en eventos como el Rally Valeo y, sobre todo, el Campeonato de España de Rallys, pero también en La Vuelta Ciclista a España.

## AUSTRALIA SE CONTROLA DESDE UN HANGAR DE MADRID

El debut en el WRC fue sonado porque bajo el foco de los hostiles medios británicos nada podía fallar y hubo algunas cosas que salieron mal. César Barroso prefiere no recurrir al manido *nos tienen envidia* para minimizar el asunto, agrandado entonces por la animadversión de un comisario que pudo y no quiso corregir un problema sobre la marcha. Después de ese traspies, todo fue como la seda el primer año, a pesar de que hasta septiembre de 2013, SIT no tuvo completamente a punto todos sus equipos y que en diciembre, durante la última prueba (Rally de Gales), recibieron un ataque masivo informático de *hackers* profesionales.

En esa primera temporada pude verlos en acción durante el Rally de Cataluña de ese año, que seguí desde su sala de control en la sede del RallyRACC unos segundos antes que el resto del planeta. Cerca de un año después, para terminar este reportaje, les acompañé en el seguimiento de otra prueba: el Rally de Australia, aunque esta vez desde Madrid. Cuando llegué a la nave que ocupan en Cuatro Vientos eran las 22.30 -10 horas





más tarde en las antípodas- y ya habían comenzado a hacer las comprobaciones.

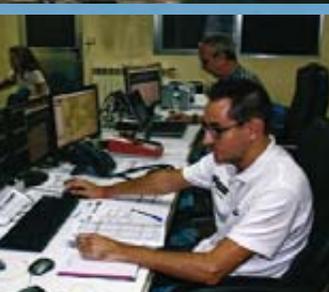
Es una sensación extraña, por la hora y porque tengo que atravesar un hangar repleto de aviones de varios tamaños hasta acabar en una sala que hay en un rincón del recinto, que es la única en la que las luces permanecen encendidas. En su interior, un equipo de cuatro personas, suficientes para controlar las decenas de coches que a esta hora ya se estarán dirigiendo al primer tramo cronometrado en la otra punta del planeta. En una esquina de la habitación, una mesa con comida y una máquina rezumando café dan cuenta de que la noche va a ser muy larga.

### EQUIPO INFORMÁTICO CON 'BACK UP' ANALÓGICO

“Acabaremos mañana a las 15.00 h”, afirma Miguel Valverde, uno de los ingenieros que colabora con SIT justo antes de seguir con las comprobaciones telefónicas: “La antena está levantada”, afirma, lo que significa que la recepción desde el TC que están verificando es correcta. El equipo desplazado por SIT, de unas 10 personas, lleva ya una semana trabajando en el lugar con los comisarios de la FIA, además de un avión que en todo momento sobrevuela la zona para asegurar que la recepción es correcta. Cuando Miguel se encuentra con una ventaja roja en



Desde este hangar se controlan todos los coches del WRC. Arriba: Juan Petisco hace una comprobación en el 'chronoprinter', un dispositivo que es idéntico al que los jueces tienen en la salida, llegada y cada punto de control de un rally y que guarda los datos que los ingenieros pueden ver en pantallas como la de abajo, con los coches del Rally de Cataluña 2013



Stage	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1	1:11	1:12	1:13	1:14	1:15	1:16	1:17	1:18	1:19	1:20	1:21
2	1:22	1:23	1:24	1:25	1:26	1:27	1:28	1:29	1:30	1:31	1:32
3	1:33	1:34	1:35	1:36	1:37	1:38	1:39	1:40	1:41	1:42	1:43
4	1:44	1:45	1:46	1:47	1:48	1:49	1:50	1:51	1:52	1:53	1:54
5	1:55	1:56	1:57	1:58	1:59	2:00	2:01	2:02	2:03	2:04	2:05
6	2:06	2:07	2:08	2:09	2:10	2:11	2:12	2:13	2:14	2:15	2:16
7	2:17	2:18	2:19	2:20	2:21	2:22	2:23	2:24	2:25	2:26	2:27
8	2:28	2:29	2:30	2:31	2:32	2:33	2:34	2:35	2:36	2:37	2:38
9	2:39	2:40	2:41	2:42	2:43	2:44	2:45	2:46	2:47	2:48	2:49
10	2:50	2:51	2:52	2:53	2:54	2:55	2:56	2:57	2:58	2:59	3:00



Una de las imágenes más buscadas por los fotógrafos del WRC es la de los helicópteros de la TV tratando de cazar un coche. Aquí, el de Latvala en 2009

**REPORTAJE**

alguna de las casillas de su pantalla, es que la cosa no funciona como es debido. Entonces, mira a su derecha, donde se sienta Juan Petisco -entre otras cosas, antiguo copiloto de Antonio Zanini en los años 70- y este, tranquilamente, descuelga el teléfono que hay sobre la mesa y marca una extensión con línea directa con uno de sus colegas a miles de kilómetros.

Si todo fuera mal durante la prueba, cosa que podría llegar a pasar en rallies complicados por la orografía o el clima como los de Suecia o el de Montecarlo, siempre quedarán las viejas máquinas de registro. En to-



Con un peso de 980 gramos, este es el primer transpondedor que se ha instalado en coches del Mundial de Rallys de la FIA

do caso, antes de la llegada de SIT al WRC, dispositivos como el Chronoprinter que está manipulando Juan en la foto de página anterior eran habituales y hoy ya solo se usan como *back up* analógico. Mientras, Petisco se divierte con su Twitter, donde le ha dado por subir algunos tiempos de tramos intermedios y, claro, le *retuitean* muchos de los periodistas que viajan con el WRC: "Mira, solo ayer, 20 *followers* más".

Como seguir un Rally desde la otra punta del mundo, a partir de las 01.00 h, les resulta bastante más divertido que a mí, decido marcharme para regresar mañana. Justo 12 horas después, la primera jornada del Rally de Australia ha discurrecido casi por completo y sin incidentes. Frente a las mesas de Miguel y Juan, han aparecido tres personas más que están trabajando a pleno rendimiento: están con la Vuelta Ciclista a España, cuyo posicionamiento y cronometraje también corre a cargo de ellos.

No puedo evitar qué pasa cuando un corredor pincha su bicicleta... o peor, cuando tiene una avería y uno de sus gregarios se apresura a cambiarle la montura. "En las bicicletas hay una versión reducida del transpondedor que hay en los coches, pero también hay muchos más ojos: inmediatamente, uno de los comisarios nos avisa y le reasignamos el nuevo equipo al ciclista", me responde Juan Petisco mientras los coches del Rally de Australia siguen parpadeando -cada uno con su número y en tiempo real-



**GSM** La 'vieja' banda que utilizaban los teléfonos móviles 2G. Entre otras cosas, puede servir para el intercambio de datos -como la voz- con el coche del WRC

**UHF** A través de la banda de ultraalta frecuencia se emiten señales de TV, radio, telefonía y, por supuesto, televisión digital terrestre





sobre diferentes puntos en el mapa que hay en la pantalla de su ordenador.

Tras dos años, esta empresa ha conseguido resolverle a la FIA el que era uno de sus grandes quebraderos de cabeza y ahora el máximo organismo del motor se está planteando llevar un paso más allá esta relación. El de SIT Sports es un ejemplo perfecto de una empresa tecnológica española que, hasta que no da el salto a un entorno internacional, no empieza a obtener un éxito patente y, sobre todo, a ser considerada como puntera más allá de los Pirineos. En su caso, el salto se produjo casi por necesidad,

### RETRANSMISIONES 'LOW COST'

“En España, no te paga casi nadie, ya ni intentamos optar a concursos para eventos nacionales”, admite César Barroso mientras me muestra su laboratorio. En esta pequeña sala aneja al hangar donde descansan cuatro avionetas, guarda todas las radios que ha ido adquiriendo a lo largo de su vida. “Esta es de 1980 estuve pagando el crédito hasta después del Mundial de España”, afirma mientras me muestra un reluciente equipo analógico de radio.

Sobre el futuro inmediato, sin concretar demasiado, pero dejándome tan intrigado como boquiabierto afirma: “En 2015, vas a ver la bandera electrónica amarilla, que ya hemos probado. Estamos negociando con un socio meter vídeo en los *walkies* de los comisarios, en tiempo real, ¡eh! Y, bueno, también estoy dándole vueltas a inventar la retransmisión *low cost*”. SIT también está preparando su desembarco en los circuitos próximamente, donde ya están negociando con la Nascar o el WTCC... también con el Rally Dakar, todo lejos, pero que muy lejos de España.



**GPS1** El transpondedor utiliza un sistema de GPS dual, que es capaz de afinar mucho más la localización de cada uno de los vehículos

**GPS2**

**GPS2** Las antenas del GPS dual o diferencial deben estar colocadas en lugares diferentes del techo del vehículo para evitar interferencias



Arriba, izquierda: el transpondedor de SIT Sports por el lado de sus puertos. La señales que emite son múltiples para asegurar su recepción en lugares en los que la orografía es muy accidentada y la señal puede rebotar o quedar atenuada. A la izquierda, un transpondedor instalado en un monoplaza de Toro Rosso durante la temporada 2008: en circuito, no es necesario tener sistemas redundantes al existir la posibilidad de verificar los coches a su paso por meta. Arriba centro: 'cockpit' de un coche del WRC con una de las novedades que SIT Sports introducirá en 2015: la bandera amarilla electrónica. El piloto dispone de un mando con el que confirma que la ha visto



**PRUEBA**

# Audi Prologue

¡Conducimos el futuro Audi A9!



**TEST**



**SEGUNDA MANO**



\* Los temas anunciados para el próximo número pueden variar en función de la actualidad

# AUTO BILD también en edición digital

Disfrútala ya en tu PC y dispositivos móviles con nuestra App o en los mejores quioscos digitales



Quiosco Apple



Google Play



K+ y Más



Orbyt



Pocketmags



Zinio

## Suscripciones y números atrasados en nuestra tienda online



**PARA SUSCRIBIRTE O CONSEGUIR UN NÚMERO ATRASADO DE AUTO BILD TIENES DOS OPCIONES:**

En internet: [store.axelspringer.es](http://store.axelspringer.es) (Pincha en Motor/Revistas/Auto Bild)  
Por teléfono: 902 540 777

**STORE**  
axel springer

**IMPORTANTE (INFORMACIÓN LEGAL LOPD)**

De acuerdo con la vigente normativa sobre Protección de Datos Personales, te informamos de que tus datos formarán parte de un fichero responsabilidad de Axel Springer España, SA, con objeto de gestionar tu solicitud. Para ejercer los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición deberás dirigirte por escrito a Axel Springer España, SA, C/ Santiago de Compostela, 94-28035 Madrid

# Suscríbete a Auto Bild

26 números de Auto Bild  
+ tarjeta de 30€ en combustible BP  
¡Por solo 35€!



30€  
en combustible



Tarjeta por valor de 30€ para repostaje de carburante en cualquier estación de servicio BP de España. Fecha de caducidad diciembre de 2014.

Oferta sujeta a disponibilidad de stock. Los artículos pueden agotarse durante la vigencia de esta publicidad. Si fuera así, nos podremos ponernos en contacto contigo para cambiar de elección.

Puedes suscribirte por cualquiera de estos canales:

En [ozio.axelspringer.es/autobild](http://ozio.axelspringer.es/autobild)

Por tel.: 902 540 777 y por e-mail [suscripcion@axelspringer.es](mailto:suscripcion@axelspringer.es)

En cumplimiento de la normativa legal vigente en materia de Protección de Datos Personales, te informamos que tus datos personales formarán parte de un fichero propiedad de Axel Springer España, S.A. con objeto de gestionar tu suscripción y ofrecerte, mediante el envío de comunicaciones comerciales, productos o servicios de nuestra propia empresa. Para ejercer los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición, deberás dirigirte por escrito a Axel Springer España, S.A. en la dirección c/ Santiago de Compostela, 94. 28035 Madrid. No se aceptan suscripciones fuera de España. Promoción válida hasta publicación de oferta sustitutiva. Axel Springer España, S.A. se reserva el derecho de modificar esta oferta sin previo aviso.

# Aparentemente serio.



## Nuevo Volkswagen Jetta.

Detrás del traje, la corbata y ese aire de seriedad, tienes algo que te hace especial, diferente y único. Lo mismo sucede con el nuevo Jetta. La innovación y la tecnología aparecen detrás de la elegancia y sobriedad de la berlina compacta de Volkswagen. Al fin y al cabo, solo es cuestión de conducir y descubrir que las apariencias engañan.

**Equipamiento disponible opcionalmente en la gama Jetta:** Faros Bi-Xenon con luz de día LED, control de ángulo muerto Side Assist, asistente de mantenimiento de carril Lane Assist, asistente para luz de carretera Light Assist, cámara de marcha atrás Rear Assist, asistente de aparcamiento delantero y trasero "Park Pilot", detector de fatiga, control automático de velocidad Tempomat, volante multifunción, climatizador Climatronic Bi-zona, llantas de aleación de 18".

Tienes un Jetta Advance TSI 105 desde 15.900 €\*

Descúbrelo:



Síguenos en:



Das Auto.

Jetta Advance 1.2 TSI BMT 105 CV/ 77 kW: consumo medio (l/100 km) de 5,1. Emisión de CO<sub>2</sub> (g/km): 117.

\*PVP recomendado en Península y Baleares de 15.900€ para un Jetta Advance 1.2 TSI 105 CV/ 77 kW (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y Plan PIVE incluidos) para todas las operaciones con entrega a cambio de coche de más de 10 años y clientes particulares que financien un crédito mínimo de 12.000€ a través de la campaña 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. Financiando con Volkswagen Finance S.A. EFC se incluye gratis paquete de mantenimiento plus Volkswagen 60.000 km o 4 años, válido en los talleres especializados adheridos a oferta. Oferta válida hasta 31/12/2014 o finalización del Plan PIVE. Volkswagen Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Finance S.A. EFC. Avda. Bruselas 34 - 28108 Alcobendas (Madrid). Modelo visualizado: Jetta Sport con opcionales.