

1,30
€

Sale los martes

Motor16.com

G.P. DE AUSTRIA DE F-1: ROSBERG
REFUERZA SU VENTAJA
EN EL DUELO CON
HAMILTON



Lo último: Audi
RS5 TDI Concept y
Bentley GT3-R

Al volante: Nissan
e-NV200, el Leaf
trabajador



Nº 1.599
Del 24 al 30 de junio
de 2014

**Supercomparativa
diésel**

LUCHAN POR EL TRONO

**SEAT
LEÓN**

**105
CV**

VW GOLF

**105
CV**

**PEUGEOT
308**

**116
CV**



Prueba

Maserati Ghibli Diésel

**Exclusivo
como siempre,
accesible
como
nunca**

**275
CV**



Novedades

► **Peugeot 508**
► **Mercedes
CLS y Shooting
Brake**



**HUMAN
TECHNOLOGY**
para Gente VIP



La esencia de la tecnología es hacer más fácil la vida a las personas.

O más divertida.
O más eficiente.
O más segura.
Por eso los neumáticos Kumho forman parte de tu vida, porque están diseñados con la más avanzada tecnología: la de las personas.

**Tecnología Kumho,
sólo para todas las personas.**

Ángel Carchenilla

acarchenilla@motor16.com



Nace el coche 'adolescente'

En el salón del V.O. han triunfado los coches con una media de 60.000 km, cuatro años de rodaje, son un 50 por ciento más baratos y con garantía de buen uso

En medio de un clima de optimismo, la pasada semana tuvo lugar el ya tradicional Salón del Vehículo de Ocasión de Madrid. Afortunadamente fue todo un éxito, gracias al gran número de expositores, a la importante oferta de vehículos y cómo no, a la cantidad de visitantes dispuestos a adquirir el coche más conveniente a sus necesidades, al mejor precio posible. La realidad es que ninguno de los compradores con los que he tenido la oportunidad de charlar, ha quedado defraudado. En la oferta expuesta en cuatro pabellones de Ifema había todo tipo de modelos y segmentos procedentes de flotas, renting, kilómetro cero y unidades de diferentes años de antigüedad. Además, a las diferentes ofertas propias de este Salón, hubo que añadir unas atractivas condiciones de financiación a la compra, aunque según informaciones de Ganvam (asociación de vendedores), un 70 por ciento de los compradores de un coche de ocasión paga al contado. Especialmente si se trata de los 'piratas' que en la vía pública se hacen pasar por particulares para colocar automóviles que no sólo infringen la ley, sino que además carecen de la garantía necesaria desde el punto de vista de la seguridad vial.

Justo lo contrario de lo que ocurre con los coches que están a la venta en esta Feria. De hecho, la calidad, fiabilidad y especialmente la seguridad son requisitos imprescindibles para estar a la venta en esta cita. De ahí que además de la exigente certificación del programa Applus+V.O., cada marca catalogara sus coches según modelos y antigüedad. Por ejemplo, para Hyundai, la clase Platinum significa un coche de un año y menos de 20.000 kilómetros, mientras que la gold está en los cinco años y hasta 100.000 km. En una línea parecida lo hace Toyota, eso sí, dando protagonismo a toda la gama de modelos híbridos. Importante fue la oferta de Mercedes Benz, que acudió con 300 automóviles, de los cuales muchos tenían fecha de matriculación de 12 meses. En el caso del grupo Volkswagen y su marca de ocasión, Das Welt Auto, creada hace un año, los vehículos expuestos no tenían más de 7 ejercicios y su intención es instalar 250 concesionarios en España para vender las diferentes enseñanzas del grupo. Pero eso no es todo. Lo más 'trendy' de este salón recibe el nombre de 'adolescente'. Así son calificados los coches que tienen una media de 60.000 km., cuatro años de rodaje, son un 50 por ciento más baratos y tienen la garantía de haber sido muy bien tratados. Todo es idóneo para un mercado en continuo crecimiento y en el que actualmente se venden dos coches de segunda mano por cada uno nuevo.

EL RETO DE NÜRBURGRING

Cada cierto tiempo las marcas con más aire deportivo vuelven a poner los ojos en Nürburgring, en busca de un récord de velocidad de lo más codiciado. Renault presumía desde hacía tres años de tener el compacto de tracción delantera más rápido allí, pero hace unos meses, Seat, con el León Cupra, rebajó el tiempo sobre el legendario trazado.

Claro que en Renault, no estaban dispuestos a que la cosa terminara así y

por ello, esta semana hemos conocido la nueva marca establecida por la firma francesa con un Mégane R.S. 275 Trophy-R de 275 caballos, creado expresamente para este reto. La nueva marca de 7 minutos y 54,36 segundos es, por ahora, el mejor tiempo sobre el trazado del 'infierno verde' con un coche de tracción delantera. Pero seguro que algún fabricante ya está pensando la forma de batir ese récord.



no te lo pierdas

SIGUE LA APUESTA ELÉCTRICA

Puede que las cifras no den la razón a tanto esfuerzo de Nissan, por ahora. Pero lo que está claro es que la marca japonesa se ha trazado una hoja de ruta en la que los vehículos eléctricos son parte fundamental de su estrategia. El Leaf como modelo más vendido del mundo con este tipo de propulsión es el buque insignia. Pero ahora lleva esa apuesta a un tipo de vehículos que probablemente tenga más sentido disponer de motores eléctricos: los comerciales.

Esta semana hemos podido ponernos al volante del e-NV-200, un 'Leaf' preparado para el transporte de mercancías que se puede convertir en un gran éxito para flotas de reparto, pues a una autonomía suficiente para la utilización diaria, unos costes de uso y un precio de partida muy ajustados. Este modelo, fabricado en España, se une así a otros vehículos de similares características —Citroën Berlingo Electric y Peugeot Partner Electric— que también han sido presentados en las últimas semanas (por cierto, también fabricados en España) que pueden dar el empujón definitivo a una tecnología con mucho recorrido por delante.



Síguenos
en...



@motor16_
/Motor16

Motor16.tv
Motor16.com



QUÉ PASA

6

AUDI RS5 TDI CONCEPT

Con 385 caballos

Uno de los últimos trabajos es un revolucionario motor 3.0 V6 con

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.
EDITOR-FUNDADOR:

Ángel Carhenilla - acarhenilla@motor16.com

Director general:

Alfonso J. Nieto - ajnieto@motor16.com

DIRECTOR:

Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores:

Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redactora jefe:

María Jesús Beneit - mjbeneit@motor16.com

Diseño:

Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores:

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

Publicidad:

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-661 917 361

Redacción, Administración y

Servicios Comerciales, Publicitarios y

Suscripciones:

C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas.

28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial

Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. Depósito Legal: M30.247/1983

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



doble turbo que, como novedad, adopta un compresor eléctrico, lo que redundará en un rendimiento más eficiente y deportivo. Lo estrena este RS5 TDI concept.

8

BENTLEY CONTINENTAL GT3-R

El más brutal

Sólo se fabricarán 300 unidades del Bentley más radical, realizado sobre el Continental GT al que de su motor V8 4.0 Biturbo se le extraen 580 CV, a 6.000 rpm.

10

FORD FIESTA RED Y BLACK EDITION

Máxima potencia

El sorprendente motor 1.0 EcoBoost recibe una nueva vuelta de tuerca con una variante de 140 CV, o lo que es lo mismo, más potencia por litro de cilindrada que el Bugatti Veyron.

DE BUENA FUENTE

12

AUDI R8

Renovación para la estrella

El futuro Audi R8 será el modelo de imagen de la marca alemana no sólo por sus altas prestaciones y depurada técnica, sino también por su variante eléctrica e-tron cuya autonomía será de 450 km.

13

CONSUMO FORD

Indemniza a sus clientes

La industria del automóvil nunca dejará de sorprendernos. La marca del óvalo indemnizará a 200.000 usuarios, la mayoría de ellos en



CUATRO RUEDAS

32

MERCEDES CLS Y SHOOTING BRAKE

Con más encantos

Mercedes ha puesto a punto su primer coupé de cuatro puertas, el CLS, pero también el Shooting Brake. Lo hace con

nuevos detalles de diseño en su frontal, nuevos faros LED, nuevos motores que ahora cumplen la normativa Euro6 y también con un nuevo cambio automático de 9 velocidades. Llega en otoño.

EE UU, para compensarles por la evaluación errónea del consumo de combustible anunciado en los Fiesta 1.0, Fiesta 1.6, C-MAX Hybrid, C-MAX Energi, Fusion Hybrid y Lincoln MKZ Hybrid.

EN PORTADA

14

PEUGEOT 308/SEAT LEÓN/VOLKSWAGEN GOLF

A por el trono

Estos tres modelos compactos han triunfado en el mercado y quieren seguir haciéndolo. Son tres modelos indispensables en cualquier 'quiniela' a la hora de comprar un compacto. Y los tres luchan de forma encarnizada por coronarse.

CUATRO RUEDAS

24

MASERATI GHIBLI DIÉSEL

Exclusivo y accesible

Una marca del encanto, lujo y estilo de Maserati parecía siempre una quimera. Pero con el nuevo Ghibli, los que busquen un vehículo 'premium' pueden empezar a considerar el Ghiblio como una alternativa.

34

NISSAN E-NV200

El Leaf trabajador

Nissan lanza el e-NV200, su

CUATRO RUEDAS

30

PEUGEOT 508

Un nuevo carácter

La marca del león renueva su berlina a la que dota de una nueva imagen, encarnada en la parrilla que incorpora el león en el centro. Pero no son los únicos cambios, porque en el apartado tecnológico ofrece una mayor dotación de sistemas multimedia y también motores renovados que cuentan con un consumo más ajustado y una mayor eficiencia. En septiembre estará a la venta.



segundo modelo cien por cien eléctrico. Este trabajador tiene las entrañas del Nissan Leaf, del que han vendido más de 110.000 unidades en todo el mundo.

DE CARRERAS

40

G.P. DE AUSTRIA DE FÓRMULA 1

Nuevo doblete

Mercedes volvió a colocar las cosas en su sitio y tras la victoria de Red Bull en Canadá, en Austria Rosberg y Hamilton lograron un nuevo doblete.

45

A TODO GAS

Las noticias del deporte del motor

SABER COMPRAR Y VENDER

48

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

De principio a fin

Qué pasa	6
De buena fuente	8
En portada	10
Cuatro ruedas	22
+ Interesante	34
A la última	38
La semana	40
De carreras	42
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

AUDI	6,12
BENTLEY	8
FORD	10,13
MASERATI	24
MERCEDES	32
NISSAN	34
PEUGEOT	14,30
SEAT	14
VOLKSWAGEN	14

66

EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48



NISSAN 2020 VISION GRAN TURISMO

Los aficionados al popular juego 'Gran Turismo' están otra vez de enhorabuena, pues Nissan se acaba de sumar a la lista de fabricantes que diseñan vehículos 'virtuales' específicamente para competir en la consola. El 2020 Vision Gran Turismo Concept ha sido creado por un equipo de jóvenes diseñadores del centro que la casa nipona tiene en Londres, aunque sus camaradas del Centro

Técnico de Nissan en Atsugi, Japón, podrían estar trabajando sobre un modelo real para analizar las posibilidades de un futuro deportivo muy similar.



Nuevo motor de 385 CV para el RS 5 TDI Concept Diésel V6 biturbo con compresor eléctrico

Se cumplen 25 años desde que Audi presentase su primer coche dotado de un motor TDI y la firma de Ingolstadt sigue apostando por las mecánicas diésel. Su último trabajo es un revolucionario motor 3.0 V6 con doble turbo –uno de baja presión y otro de alta, que alcanza los 2,4 bares– que, como novedad, adopta un compresor eléctrico, lo que redundará en un rendimiento más eficiente y deportivo. Para Ulrich Hackenberg, responsable de los desarrollos tecnológicos de la marca, este motor «ilustra las grandes posibilidades que ofrecen los sistemas eléctricos a 48 voltios que estamos desarrollando para usar en

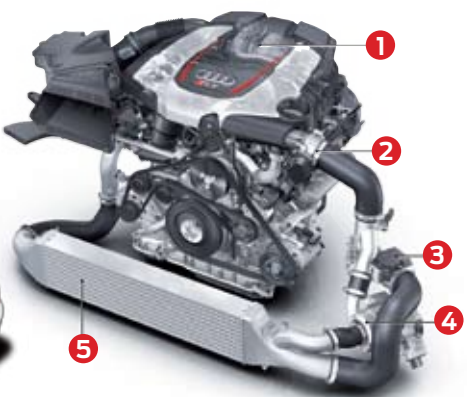
modelos de producción». El V6 Biturbo del RS 5 TDI Concept genera 385 CV a 4.200 revoluciones por minuto, tiene su corte de funcionamiento a 5.200 rpm y presume de un par máximo espectacular: 76,5 mkg de 1.250 a 2.000 vueltas. Y en combinación con el cambio automático Tiptronic de 8 marchas y la tracción Quattro logra unas prestaciones de excepción, como una velocidad punta de 280 km/h o una aceleración hasta 100 km/h en menos de 4 segundos. Y alcanza los 200 km/h en unos 16 segundos. Además, con cifras ecológicas: 5,3 l/100

km de gasto y emisiones inferiores a 140 g/km. El 3.0 V6 Biturbo experimental tiene inyección por raíl común con 2.500 bares de presión máxima, y su compresor, animado por un motor eléctrico que funciona desde que arrancamos el motor, alcanza las 70.000 revoluciones por minuto en unas pocas centésimas de segundo.

▼ 1.- Turbo de baja presión, 2.- Turbo de alta presión, 3.- Transmisión automática Tiptronic de 8 marchas, 4.- Escape con sonido activo, 5.- Diferencial deportivo, 6.- Válvula 'by pass', 7.- Compresor de mando eléctrico, 8.- Intercooler.



▼ 1.- Turbocompresor de dos fases, 2.- Válvula reductora de paso, 3.- Válvula 'by pass', 4.- Compresor de mando eléctrico, 5.- Intercooler.



◀▶ El RS 5 TDI Concept acelera de 0 a 100 km/h en menos de 4 segundos y tiene una velocidad punta de 280 km/h, pero sólo gasta 5,3 l/100 km de media.



Si quieres saber más del Audi RS 5 TDI Concept entra en...
www.m16.in/61

Ya está aquí el Connected SUV.
Añádelo a tu Playlist.



NUEVO FORD ECOSPORT > SYNC con AppLink

El SUV compacto con el que podrás controlar las aplicaciones de tu smartphone con comandos de voz sencillos mientras conduces.
ford.es



Go Further

Gama Ford EcoSport consumo medio combinado de 4,6 a 5,3 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 120 a 125 g/km.

Con 100 kilos menos, desarrollos más cortos y 580 CV Continental GT3-R: el modelo más brutal en la historia de Bentley

Sólo se fabricarán 300 unidades, y a sus propietarios se les dedicará una atención aún más especial, como un servicio de revisión gratuito durante cuatro años, cuando

se cubran 10.000, 20.000 y 30.000 millas. El GT3-R es un Continental Coupé muy especial, pues al motor V8 4.0 Biturbo se le extraen 580 CV, a 6.000 rpm, y un

par máximo de 71,4 mkg desde sólo 1.700 vueltas. La tracción total estrena el sistema de vectorización de par, que controla con más precisión la fuerza enviada a cada rueda trasera, y la caja automática ZF de ocho



▲ En el interior se suprimen las plazas traseras y todo cambia: nuevos asientos más deportivos, uso masivo de la fibra de carbono combinada con Alcántara y cuero...

marchas recibe desarrollos más cortos para mejorar la aceleración: 0 a 100 km/h en 3,8 segundos. Además, se ha incrementado la diferencia de personalidad entre los modos Drive y Sport, la suspensión basa sus reglas en los del Continental V8 S, las llantas forjadas de 21

pulgadas se combinan con neumáticos Pirelli de mayor agarre y equipa frenos de carbono y carburo de silicio, con 420 milímetros de diámetro delante y 356 detrás. Bentley pone la guinda rebajando 100 kilos el peso, que se queda en 2.195 en vacío.



Si quieres saber más del Bentley Continental GT3-R entra en...
www.m16.in/139



▲ El Continental GT3-R alcanza 100 km/h en 3,8 segundos, pero la velocidad punta se queda en 273 km/h por los desarrollos de cambio más cortos. El escape de titanio ahora, por sí solo, 7 kilos. Y algo más arriba, la zaga se remata con el nuevo alerón.



QOROS 9 SEDAN CONCEPT

Jihoon Seo, un coreano de 29 años que cursó sus estudios de Arte y Diseño en la Universidad de Coventry, en el Reino Unido, es el último fichaje de Qoros. En el Centro de Diseño que la marca china tiene en Shanghai, Seo ha dedicado cinco meses a dar su visión sobre la gama del fabricante para el año 2020, y el resultado es el Qoros 9 Sedan Concept, una berlina deportiva de gran tamaño planteada como nueva alternativa en el segmento 'premium' del



mercado. Perfil de estilo coupé, llantas de 19 pulgadas, cámaras de retrovisión en lugar de espejos... Qoros ha tomado buena nota.



AHORA, PUEDES

Puedes comprar una casa, pero no un hogar. Puedes comprar un reloj, pero no tiempo. Puedes comprar un libro, pero no conocimientos. Puedes comprar sexo, pero no amor. Puedes comprar un coche...

BMW Serie 3 2L diésel Essential Edition con el equipamiento que necesitas. Freno bi-motor, sensor de aparcamiento delantero y trasero, sistema de manos libres Bluetooth con conexión USB, llantas de 17" y control de crucero.

BMW SERIE 3 2L DIÉSEL ESSENTIAL EDITION DESDE 27.900 €

Financiación con BMW Bank y con Plan FIVE 5 incluido

Red de Concesionarios BMW

PVP para 316d 2L diésel Essential Edition 27.900 €, (transporte, descuento, impuestos y Plan FIVE 5 incluido) financiando con BMW Bank GmbH, S.R.L. (según condiciones contractuales) con un plazo mínimo de 36 meses, permitiendo además de la financiación de 24 meses a importe máximo a financiar de 28.000 €, impuesto de matriculación (ICM) calculado al tipo general. Oferta válida para pedidos garantizados hasta el 30/06/2014. Modelo equipado con equipamiento opcional.

Consumo promedio: desde 4,1 hasta 4,8 l/100 km. Emisiones de CO₂: desde 109 hasta 120 g/km.



AUDI RS5 COUPÉ BY SENNER TUNING

El preparador alemán Senner Tuning ha puesto a punto un RS5 Coupé que hará las delicias de los fans de las 24 horas de Daytona. Pintado en el color 'Daytona grey', el modelo alemán pasa de 450 a 504 caballos. Monta unos amortiguadores Bilstein B16 PSS10 ajustables y unas espectaculares llantas con neumáticos Continental Sport 255/30 R20 delante y 295/25 R20 detrás. Esta preparación cuesta 23.550 euros.



Fiesta Ecoboost 1.0 140 CV Red y Black Edition

Otro récord para el motor más prodigioso de Ford

El motor Ecoboost de 3 cilindros de Ford, dos veces elegido Motor Internacional del Año, acaba de recibir la calibración necesaria para ofrecer un 12 por ciento más de potencia y pasar de 125 a 140 caballos. Este motor debuta en el Fiesta, que de esa manera se convierte en el coche con motor 1.0 fabricado en serie más potente, con una potencia por litro de cilindrada, mayor que la de un Bugatti Veyron o un Ferrari 458.

Los cambios realizados en el compacto motor de tres cilindros afectan al control de turbo, con el Ti-VCT, que por cierto puede girar hasta 248.000 rpm, más de 4.000 veces por segundo

y casi el doble de rpm que los turbos de los motores de F-1 2014. También afecta a la refrigeración interna y a la modificación de la junta de la tapa de cilindros para que aguante mayor presión. De hecho, la presión máxima de los pistones de 7 cm de diámetro es de 124 bares. El equivalente sería un elefante africano adulto de pie sobre una lata de refresco.

El nuevo motor 1.0 de 140 caballos con un par máximo de 18,4 entre 1.400 y 5.000 rpm, ayuda a lograr una aceleración de 0 a 100 km/h en 9 segundos y una velocidad máxima de 201 km/h en los nuevos Fiesta Red Edition y

Fiesta Black Edition. Los nuevos modelos han homologado un consumo medio de 4,5 l/100 km con unas emisiones de 104 g/km. El motor Ecoboost 1.0 fue elegido por casi el 30 por ciento de usuarios del Fiesta durante el primer trimestre de 2014, ayudando a que el Ford Fiesta haya sido el compacto más vendido de Europa en ese período. Los nuevos modelos no llegarán hasta finales de año.



Los nuevos Fiesta Red y Black Edition contarán con el nuevo propulsor de tres cilindros y 140 caballos a partir de un litro de cilindrada. Llegarán a finales de año.

Si quieres saber más de los Ford Fiesta Red y Black Edition entra en...
www.m16.in/140

Continental
The Future in Motion



Neumático oficial de los Campeones del Mundo



El ContiSportContact™ 5

- Menores distancias de frenado tanto en seco como en mojado.
- Gran agarre y estabilidad en paso por curva.
- Reducción de la resistencia a la rodadura y mayor kilometraje.
- Versatilidad extrema.
- Diseño inteligente.

Puedes confiar en nosotros.

www.continental-neumaticos.es





Con plataforma del Lamborghini Huracán

Audi renueva su modelo estrella R8

El futuro Audi R8 será el modelo de imagen de la marca alemana no sólo por sus altas prestaciones y depurada técnica, sino también por su variante eléctrica e-tron cuya autonomía será de 450 km. El Audi R8 se lanzará en 2015 como punta de lanza de una amplia ofensiva de nuevos modelos.

-Estructura de carbono y aluminio. En paralelo con el desarrollo del Lamborghini Huracán, Audi ha ido gestando la segunda generación de su biplaza de motor central, R8. Se trata de un coche totalmente nuevo, construido en fibra de carbono y aluminio, concebido para reducir el peso en unos 60 kilos y para obtener la máxima rigidez a la flexión y a la torsión. «El nuevo R8 seguirá el mismo esquema general del Lamborghini

Huracán», confirmaron fuentes de Audi hace meses. El Audi R8 dispondrá, pues, de un túnel central en fibra de carbono, que formará una T de una sola pieza con la pared de separación del motor. El resto de la estructura será en aluminio.

«El nuevo chasis nos permitirá un mayor abanico de reglajes», anticipó Ulrich Hackenberg, responsable de Investigación y Desarrollo de Audi, hace ya unos meses.

-Motores V8 y V10. El motor estrella de la gama será como hasta ahora de 10 cilindros en V. Si en versión Lamborghini desarrolla 610 CV, en versión Audi podría conformarse con 580 CV. No sólo conservará sino que más bien acentuará la tradicional sensación de patada en los riñones cuando se cambia a 8.000 rpm, en este caso con una caja de

doble embrague de 7 velocidades. Por supuesto, el dudoso cambio automatizado de la primera generación seguirá en el museo.

Habrán asimismo un V8 menos radical, y a lo largo de la vida del modelo llegarán nuevas variantes. «Pensamos en motores de menor cilindrada, adaptados a las exigencias de algunos mercados», adelantó también Ulrich Hackenberg.

-Tracción quattro. El Audi R8 seguirá siendo un modelo de tracción a las 4 ruedas, pero nada impediría que, como anteriormente hizo el preparador alemán Reiter Engineering sobre el Lamborghini Gallardo, se desarrollara una variante aligerada 4x2 del R8; es una hipótesis, pero factible.

Las nuevas tecnologías dejarán su huella también

sobre los distintos componentes del R8. Entre ellas encontraremos los faros de LED o bien los de láser, ya desarrollados en Le Mans y disponibles opcionalmente.

-Versión eléctrica e-tron. La propulsión totalmente eléctrica según Audi se mostrará en todo su esplendor sobre el futuro R8. Porque si se consigue la autonomía anunciada de 450 km, será un resultado brillante; eso sí, el costo será estratosférico. De hecho, el R8 e-tron se fabricará exclusivamente bajo pedido. En cualquier caso, el Grupo Volkswagen se resiste a quedar eclipsado por algunos vehículos como el Mercedes SLS, el BMW i8 o el Tesla Model S.

«Haremos un uso intensivo del próximo R8 e-tron como recipiente de ideas e instrumento de trabajo, para que nuestros ingenieros prueben y desarrollen tecnologías de futuro, como sistemas by-wire o suspensiones activas», declaró Ulrich Hackenberg el pasado mes de marzo en la sede de la marca, en Ingolstadt, Alemania.

El R8 será el primer eléctrico puro vendido por Audi, cuyo objetivo es que sus siguientes

modelos impulsados por electricidad ofrezcan autonomías de hasta 350 km. «La movilidad eléctrica es clave en nuestra



▲ Ulrich Hackenberg, máximo responsable de Investigación y Desarrollo de Audi, anunció haber mejorado de 215 a 450 km la autonomía del Audi R8 e-tron eléctrico.

estrategia de desarrollo», recordó asimismo el ingeniero Hackenberg. De momento, esa ofensiva se está colmando ya con la hibridación de la casi totalidad de la gama. Igual que el A3 y el futuro A4, «los Audi A6, Audi A8 y el próximo Audi Q7 estarán disponibles también como híbridos enchufables», Hackenberg dicit.



▲ El Audi TT offroad concept marca las líneas de diseño de los futuros SUV más deportivos.

Las novedades de los próximos años

-2015: Audi R8, Audi Q7, Audi A4, Audi TT Roadster.

-2016: Audi A5, Audi A5 Sportback, Audi Q1, Audi Q5, Audi Q6, Audi R8 Spyder.

-2017: Audi A8, Audi Q8, Audi Coupé Quattro.

-2018: Audi A6, Audi A7.

A excepción del R8, del TT Roadster y del Q1, todos estos modelos se desarrollarán sobre la nueva matriz modular MLB para modelos de motor longitudinal. Será una plataforma bastante más ligera que la actual y estará preparada para la propulsión PHEV (híbrida enchufable) Asimismo ofrecerá nuevas tecnologías, como un sistema de detención de urgencia si el conductor no está en condiciones de conducir. En tal caso, el propio coche

se dirigirá por sí mismo a una zona de estacionamiento y activará las luces de emergencia.

Por otra parte destaca la llegada de una nueva y masiva familia Q, que en el horizonte de 2020 representará el 45 por ciento de las ventas Audi si se cumplen las previsiones de la marca. Junto al Q5 estará su derivado Q6, que se distinguirá por un diseño más dinámico de la carrocería (en paralelo a la estrategia de los BMW Serie X); y junto al Q7, el Q8. En el Segmento B, más bien antes que después habrá

que contar con el Audi Q1: «Será el primero de todos», dijo Hackenberg el pasado mes de marzo en Ingolstadt. En total, Audi espera ofrecer en 2020 una gama con 60 modelos, frente a los 50 actuales.



SE DICE...

Las emisiones de partículas de los motores diésel han bajado de 140 a 5 con la norma Euro 5, y a 4,5 con Euro 6

...SE PODRÍA DECIR

Según Jean-Paul Morin, investigador francés del Institut National de la Santé et de la Recherche Médicale, en 2010 un coche diésel Euro 2 que recorría 40.000 km emitía una media de 4 kg de partículas por el tubo de escape, de 4 a 6 kg de partículas originadas por la abrasión de los neumáticos, y 1 kg por la abrasión de las pastillas y los discos de frenos. Un diésel de hoy día, con motor Euro 5 y dotado de filtro de partículas, solamente emite 200 gramos de partículas por el tubo de escape. En consecuencia, la inmensa mayoría de las partículas emitidas durante la circulación de los vehículos diésel no procede del motor.



En EE UU, por anunciar consumos demasiado optimistas

Ford indemniza a sus clientes

La industria del automóvil nunca dejará de sorprendernos. La última ocasión ha sido con un insólito comunicado de Ford: la marca del óvalo indemnizará a 200.000 usuarios, la mayoría de ellos en EE UU, para compensarles por la evaluación errónea del consumo de combustible anunciado en los Fiesta 1.0, Fiesta 1.6, C-MAX Hybrid, C-MAX Energi, Fusion Hybrid y Lincoln MKZ Hybrid.

Ford publicitó unos consumos demasiado optimistas en EE UU por una evaluación errónea en su momento sobre los modelos citados. Ahora los ha corregido, con pequeñas diferencias, reconociendo que el consumo real es superior, y ha decidido compensar a los usuarios afectados con hasta 1.050 dólares.

Así lo ha explicado Alan Mulally, presidente y consejero delegado de Ford Motor Company: «Ford está absolutamente comprometida en ofrecer la mejor economía de consumo y una información precisa. Pedimos

«Hemos detectado el error, lo hemos notificado a la Agencia de Protección Medioambiental estadounidense (EPA), y hemos modificado los valores de consumo anunciados», ha declarado Raj Nair, vicepresidente de Desarrollo de Producto Global.

TRLHP (Total Road Load Horsepower) ha sido corregido tras comprobar que el valor de consumo anunciado no se correspondía con la realidad. Asimismo Ford, en un ejercicio de transparencia sin precedentes, ha comunicado que existía una correlación errónea entre el factor TRLHP y las pruebas realizadas en el túnel de viento.

«El error cometido fue el resultado de un reciente cambio durante un proceso, que ya ha sido corregido. A través de pruebas físicas de los vehículos, Ford ha validado un nuevo TRLHP para los modelos afectados y ha introducido pruebas de validación adicionales sobre los vehículos futuros», ha comunicado la compañía.

▼ Ford ha indemnizado a los usuarios afectados por el gasto de combustible, mayor que el anunciado en algunos modelos como el C-MAX Energi, híbrido enchufable.



HASTA 1.050 DÓLARES PARA LOS USUARIOS

Modelo	Consumo medio anunciado	Consumo medio corregido	Autonomía en modo eléctrico anunciada	Autonomía en modo eléctrico corregida	Indemnización usuarios en leasing	Indemnización usuarios propietarios
Fiesta 1.0	6,17 l/100 km	6,35 l/100 km			125 dólares	200 dólares
Fiesta 1.6	7,35 l/100 km	7,59 l/100 km			150 dólares	250 dólares
C-MAX Hybrid	5,88 l/100 km	6,43 l/100 km			300 dólares	475 dólares
Fusion Hybrid	5,00 l/100 km	5,60 l/100 km			450 dólares	775 dólares
MKZ Hybrid	5,22 l/100 km	6,19 l/100 km			625 dólares	1.050 dólares
C-MAX Energi	5,47 l/100 km	6,19 l/100 km	33,78 km	30,57 km	475 dólares	775 dólares
Fusion Energi	5,47 l/100 km	6,19 l/100 km	33,78 km	30,57 km	525 dólares	850 dólares

ASTON MARTIN SE RENUEVA

El primer Aston Martin de la futura generación será un nuevo DB9 y llegará en 2016-2017. Irá dotado de una arquitectura de aluminio evolucionada respecto a la actual, y recibirá los motores de origen Mercedes AMG.

COCHES CON CAJAS NEGRAS

Empieza a hablarse de la posibilidad de dotar a los coches autónomos y semiautónomos de cajas negras de grabación. Registrarían las posibles incidencias durante la utilización, pero pondrían en entredicho la privacidad de uso.



¿Pueden convivir tres reyes?

El Golf es el 'best seller' europeo y, además, el coche de referencia desde hace décadas en el segmento de los compactos. Su séptima generación tiene méritos para seguir en ese puesto, pero el año pasado aparecieron dos rivales que le ponen las cosas muy difíciles: el Seat León, que luce casi todos los argumentos técnicos del Volkswagen pero tiene un precio algo más bajo, y el Peugeot 308, probablemente el trabajo más redondo de la firma francesa.

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



SEAT LEÓN 1.6 TDI 105 REFERENCE	
PRECIO	20.780 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES oficiales:	99 g/km
Impuesto matriculación:	NO PAGA
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+	-
Mecánica y plataforma similar al Golf, pero precio inferior. Consumo. Comportamiento. Variedad de opciones.	Calidad de algunos plásticos. Sólo cinco marchas. Rueda de repuesto opcional. Borde de carga elevado.

No es casual que enfrentemos a 308, León y Golf, porque los tres atesoran recientes, y muy importantes, reconocimientos. El Peugeot, por ejemplo, presume del 'Car of the Year 2014', que es el galardón europeo más prestigioso, y el Seat ganó el premio ABC al 'Mejor Coche del Año 2014',

mientras que el Golf los acumula: 'Car of the Year 2013' en Europa y en la elección organizada a nivel mundial, e incluso 'Coche del Año' en Japón —es el primer vehículo extranjero que lo consigue en el país asiático—, aunque el mejor reconocimiento proviene del público, pues en 2013 volvió a ser el modelo más vendido en nuestro continente —470.229 unidades—, algo que viene sucediendo desde hace años. Pero no es sólo una cuestión de premios y de frías cifras: tras sumar miles de kilómetros con distintas variantes de los tres coches tenemos claro que estamos ante productos de referencia, que deberán tener en cuenta quienes busquen un compacto ahorrador, seguro, práctico, agradable y de calidad.

Para este 'combate' hemos elegido las versiones más demandadas por los automovilistas españoles, con motores diésel de potencia en torno a 100 ó 115 caballos,

VOLKSWAGEN GOLF 1.6 TDI 105 EDITION BMT	
PRECIO	22.000 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES oficiales:	99 g/km
Impuesto matriculación:	NO PAGA
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+	-
Calidad y tacto general. Dotación de serie con el Paquete Lanzamiento. Comportamiento. Consumo. Opciones.	Precio algo más alto. Sólo cinco marchas. Sensores de luz y lluvia no disponibles (Edition). Control crucero opcional.

cambio manual y carrocería de cinco puertas. Y aunque hay muchos niveles de acabado para elegir, nuestro análisis se centra en las alternativas básicas: Access en el 308, Reference en el León y Edition en el Golf. O, para entendernos mejor, facturas entre los 20.780 euros del español y los 22.000

del alemán. Aunque a pie de concesionario es probable que podamos encontrar precios más ventajosos, y un ejemplo lo tenemos en el caso del francés, que se beneficia ahora de un descuento de 2.200 euros que deja en 18.650 el coste 'real'.

Tratándose de compactos con filosofía ahorradora, ser el más asequible aporta una atractiva ventaja de partida, sobre todo cuando los tres comparten una dotación mínima que a muchos ya les valdrá: airbag frontales y laterales delanteros, airbag de cortina en ambas filas, control de estabilidad, ordenador de viaje, elevalunas eléctricos delanteros, volante ajustable en profundidad y altura, aire acondicionado, sensor de presión en neumáticos o respaldo trasero abatible por secciones 60:40. Pero el acabado Access del 308 no se caracteriza por ser el más completo, pues los elevalunas eléctricos traseros y los faros an-

tiniebla son opcionales, y no lleva ni puede llevar pantalla central táctil, asistente de arranque en cuesta, climatizador automático, sensores de parking traseros, llantas de aleación, encendido automático de luces o limpiaparabrisas con sensor de lluvia. Si queremos alguno de esos elementos habrá que escalar a un acabado superior, porque Peugeot ofrece pocas opciones.

Todo lo contrario que sus rivales del grupo Volkswagen, que se pueden configurar a nuestro gusto con más facilidad. En el León Reference viene de serie el airbag de rodilla para el conductor, y podremos pedir muchos elementos que en el 308 no están disponibles: ayuda al arranque en cuesta, climatizador, sensores de parking, llantas de aleación, sensores de luz y lluvia, airbag laterales traseros... Pero la rueda de repuesto, de serie en Peugeot y Volkswagen, es opcional en el Seat: 50 euros.

PEUGEOT 308 E-HDI 115 ACCESS	
PRECIO	20.850 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES oficiales:	95 g/km
Impuesto matriculación:	NO PAGA
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+	-
Precio con descuento desde 18.650 euros. Comportamiento. Motor eficaz. Agrado general. Consumo y autonomía.	Maletero más pequeño y longitud en zona trasera. Pocas opciones. Sexta bastante larga. Sin salidas de aire posteriores.

En cuanto al Golf, es el único sin control de velocidad de serie, pero compensa eso y un precio algo mayor con una dotación más interesante que la de sus oponentes, pues trae elevalunas eléctricos traseros, asistente de arranque en cuesta, faros antiniebla y llantas de aleación. Y hay más



TAMAÑOS PAREJOS UN CENTÍMETRO SEPARA SÓLO AL MÁS LARGO DEL MÁS CORTO, Y EN ANCHURA Y ALTURA LA IGUALDAD ES CASI ABSOLUTA



Frente a los 348 litros de capacidad en el maletero del Peugeot, resaltan más los 380 del Seat y el Volkswagen, aunque tampoco sean récord en su categoría. Y es curioso lo del borde carga: muy bajo en el Golf y alto en el León.

► El acabado Access monta neumáticos 195/65 R15, pero durante la sesión fotográfica empleamos un 308 de nivel Allure que, en vez de sus 225/45 R17, llevaba unos 225/40 R18, excesivos pero que optimizaban estabilidad y frenada.



► El León Reference ya viene con unos generosos 205/55 R16, medida idéntica a la del acabado Style, que trae llantas de aleación y permite montar en opción los 225/45 R17 de la unidad usada en la sesión de fotos.



► Exteriormente no hay diferencia alguna entre el Golf Edition analizado y la versión Business –1.100 euros más cara, pero mejor equipada– que usamos para fotografiar. Ambos equipan de serie unos 195/65 R15 de serie y no ofrecen en opción más 'goma'.



▲ Abatiendo el respaldo trasero, el maletero crece a 1.201 litros. De los tres modelos, el 308 es el único que no ofrece carrocería de tres puertas.

opciones que en el 308, aunque bastantes menos que en el Seat.

El Golf compensa de otra forma su factura más abultada, y es con un acabado excelente. No alcanza el nivel de un Audi A3, pero se queda cerca, pues hay materiales de mucha calidad y cada detalle se mimó con esmero, desde el sonido amortiguado con que cierran las puertas o lo bien que ajusta la tapa de la guantera izquierda hasta el fieltro con que se forra el suelo de las bolsas de las puertas. El 308 también presume de mucha calidad, y se aprecia el esfuerzo de la marca por insuflar a su nuevo compacto un tacto más 'premium'

que a su antecesor, aunque echamos de menos las salidas de aireación traseras y la unidad probada tenía un pedal de embrague algo duro y una palanca de cambios de manejo un poco ruidoso. En cuanto, al León le situaríamos empatado con el francés en términos de acabado, pues si entre sus plásticos hay algunos de menor calidad, también es cierto que el tacto general es muy bueno: pedales, cambio, botones, cierre de puertas...

Relevante en este sentido será hablar del puesto de conducción 'i-Cockpit' que pone en juego el 308, con volante de pequeño diámetro –te acostumbras en nada– e ins-



▲ El maletero del León aumenta hasta los 1.210 litros si abatimos el respaldo trasero. Debajo va el kit de reparación; o la quinta rueda, opcional.

trumentación más alta de lo normal para no tener que desviar la atención. Y creemos que no es ni bueno ni malo, sino distinto, pues hay a quien le encanta y otros a los que convence menos. Decir, en este sentido, que a partir del acabado Active los 308 equipan de serie una pantalla central táctil que queda muy a mano, pero que al centralizar tantas funciones acaba por ralentizar operaciones que con botones tradicionales se hacen de modo más intuitivo. De nuevo, una cuestión de gustos, pero el que esto escribe prefiere botones.

Y sin abandonar los habitáculos, contaremos algo sobre su amplitud. Al medir la



▲ En el Golf, si abatimos el respaldo trasero el volumen crece hasta 1.270 litros. Como el León, también se ofrece con carrocería de tres puertas.



APLOMADOS Y SEGUROS
NO ES FÁCIL HABLAR DE
UN GANADOR EN CUESTIÓN
DE ESTABILIDAD, PUES
LOS TRES VAN DE CINE.
PERO LA DIRECCIÓN MÁS
LENTA ES LA DEL 308, QUE,
POR CONTRA, LOGRA LAS
FRENADAS MÁS CORTAS.

Y EL DE MÁS CALIDAD ES...
...EL GOLF, CON
MATERIALES MUY BUENOS,
AJUSTES PERFECTOS
Y DETALLES DE COCHE
PREMIUM, COMO HUECOS
DE SUELO FORRADO



▲ Seis marchas en el Peugeot y sólo cinco en sus rivales, que ofrecen una interesante alternativa: cambio DSG de siete marchas, aunque va ligado a niveles de acabado caros.



◀ Como en el 208, el interior del nuevo 308 apuesta por el diseño 'i-Cockpit', un puesto de conducción con volante más pequeño e instrumentación sobreelevada. La aguja del cuentavueeltas sube de derecha a izquierda. La rueda de repuesto, más estrecha, viene de serie.



▲ A diferencia del 308, que no tiene, en el León hay salidas de aire traseras regulables. Y también hay una guantera junto a la rueda de luces y airbag de rodilla. En cambio, la rueda de repuesto es opcional: 50 euros.



▲ Salidas de aire para la segunda fila, guantera izquierda con suelo forrado, airbag de rodilla, rueda de repuesto... Excelente acabado y equipo digno en el Golf.



anchura trasera o las cotas de altura al techo delante y detrás hay cotas muy similares en los tres. Las diferencias aparecen en zonas concretas: en la parte delantera, León y Golf tienen 142,5 centímetros de anchura, por los 138,5 del 308, y en la segunda fila los dos primeros también ofrecen más hueco para las piernas que el Peugeot, que con un conductor de 1,75 al volante –talla ibérica media– deja 70,5 centímetros de distancia entre respaldos, por los 75 del Seat y los 76 del Volkswagen. Y el francés cede también terreno en el malete-



▲ La pantalla táctil, que agrupa multitud de funciones, es de serie en los 308 Active y Allure.

ro, de 348 litros frente a los 380 del alemán y el español, un poquito mejor adaptados a posibles usos familiares. De confort, eso sí, todos andan sobrados, y nos encontramos ante coches con los que apetecerá viajar por carretera o enfrentarnos al atasco diario camino del trabajo.

Si recapitulamos, veremos que en todos los apartados tratados hay pequeñas diferencias incapaces de inclinar la balanza por sí solas. El 308 sale más barato, pero no brilla por equipamiento, y aunque León y Golf son algo más amplios, tampoco sus ven-



▲ La pantalla táctil de 5 pulgadas es de serie en el Reference, pero la pantalla a color es opcional.

tajas son radicales, de forma que deberá ser todo lo relacionado con el dinamismo –prestaciones, consumos, comportamiento...– lo que 'desatasque' el duelo. Aunque, lo adelantamos ya, continuará la tónica descrita hasta ahora.

A priori, los principales datos técnicos del 308 e-HDi 115 pintan bien, pues es el más ligero, el único con cambio manual de seis marchas y el de motor con mejor rendimiento. Los tres montan un 1.6, pero el de Peugeot, pese a tener culata de ocho válvulas, da más potencia –116 CV– y mayor



▲ El Paquete Lanzamiento, gratis en el Edition, incluye pantalla táctil a color de 5,8 pulgadas.



AUSTEROS AL LEÓN, QUE ES EL MENOS AERODINÁMICO, LE HEMOS MEDIDO 5,0 L/100 KM; Y 5,1 LITROS A SUS RIVALES

Si quieres más información sobre el Peugeot 308 entra en...
www.m16.in/83



Si quieres más información sobre el Seat León entra en...
www.m16.in/24



Si quieres más información sobre el Volkswagen Golf entra en...
www.m16.in/94



► El 308 es el más estrecho en la zona delantera, pero detrás ofrece una cota similar a la de sus rivales. Cede más terreno en hueco para las piernas en la segunda fila, pues con un conductor de 1,75 quedan 70,5 centímetros.



◄ El León es algo más amplio que el 308, pero las diferencias con el Golf se quedan en milímetros, pues ambos comparten plataforma y distancia entre ejes. El túnel central posterior es alto, como el del Golf.



◄ Como el León, el Golf aventaja ligeramente por amplitud al 308. Y el modelo de Volkswagen es el que tiene más altura al techo detrás y más hueco para piernas en esa zona: 76 centímetros.

par máximo -27,6 mkg- que el TDI 105 del dúo hispano-alemán, que tiene un par máximo inferior -25,5 mkg- pero disponible desde sólo 1.500 vueltas.

Nuestro 'correvit', poco influenciado por sensaciones o fichas técnicas, ha puesto de manifiesto que, sobre la carretera, los tres coches se mueven con una agilidad parecida, y suficiente para lo que exigen casi todos los usuarios. Basta con echar un vistazo al cuadro de la página 21 para comprobarlo, aunque algunos datos básicos sirven de

resumen. Por ejemplo, en la aceleración de 1.000 metros desde parado hay sólo medio segundo entre el más 'rápido' -el 308, que sale del primer kilómetro a 159 km/h- y el más 'lento' -el León, que por el primer hito kilométrico pasa a 153 km/h-. Y otro caso hipotético: imaginemos que circulamos a 80 km/h, tras un vehículo pesado, y se acerca un tramo de adelantamiento. Cuando llegue el momento de iniciar la maniobra, metemos cuarta y aceleramos a fondo, obteniendo un resultado casi calcado para

alcanzar 120 km/h: 9,4 segundos en el 308 y el León, y 9,1 en el Golf. Es decir, que no hay uno claramente más rápido que otro. Nos gustaría que Seat y Volkswagen dotasen ya a sus versiones 1.6 TDI 105 -en breve, la marca alemana las sustituirá por las 1.6 TDI 110- de un cambio manual de seis marchas, como sí ocurre en el Peugeot, aunque una sexta larga combinada con un motor de no mucha cilindrada, como éstos, se traduce en una respuesta tenue, y ahí están para demostrarlo los 17,8 segundos que le hemos medido al 308 para recuperar de 80 a 120 km/h en sexta por culpa de un desarrollo de 59,1 km/h por cada 1.000 rpm. Seis marchas, con una sexta en torno a 55 km/h, sería una solución perfecta. Aunque el Golf y el León proponen otra alternativa atractiva: el cambio automático DSG7 de doble embrague. El 308, por contra, no combina su motor e-HDi 115 con una caja automática ni pilotada.

El consumo tampoco sirve para facilitar la decisión de compra, pues la igualdad mostrada por las cifras oficiales -3,7 l/100 km de media el coche francés y 3,8 sus rivales- se extiende al mundo real, aunque curiosamente se impone el modelo español. Victoria de 'photo finish', pero victoria al fin y al cabo. Y decimos curiosamente porque el León es menos aerodinámico y equipa su acabado básico Reference con

neumáticos algo más anchos. En nuestro recorrido habitual, con ciudad, carretera y autovía, se ha conformado con 5,0 l/100 km -4,5 le medimos hace sólo una semana al León Ecomotive 1.6 TDI 110-, una décima por debajo de los 5,1 medidos a Golf y 308. Y como los depósitos de carburante de los tres modelos son parecidos -50 litros en español y alemán, 53 en el galo-, también la autonomía en viaje será análoga.

Nos queda por repasar el comportamiento de unos coches que, respecto a sus generaciones anteriores estrenan modernas plataformas: la MQB en los coches del grupo Volkswagen y la EMP2 en el caso del Peugeot. Eso les marca de forma positiva, porque hay rigidez, buen filtrado de la carretera, sensación de coche grande... Como no estamos ante versiones muy potentes, los tres modelos parecen tener un chasis muy por encima de las necesidades, y eso es bueno, porque se traduce en nobleza y seguridad. Nos ha gustado mucho cómo va el 308, con equilibrio perfecto entre estabilidad y confort, poco balanceo y una frenada potente con la que lograr las distancias más cortas de detención. Con una dirección algo más directa -tiene 3 vueltas de volante entre topes, frente a las 2,75 de sus rivales- sería claramente el mejor. Pero se las tiene que ver con un dúo de cuidado, porque León y Golf también van de maravi-

lla y son cómodos. Sus capacidades de frenada son más normales, pero se mueven en la media del segmento y se les disculpa bien porque son coches de enfoque tranquilo, y no rabiosos deportivos.

EN DIRECTO



Pedro Martín
pmartin@motor16.com

Con las pruebas comparativas de coches buenos y de facturas relativamente próximas ocurre como en las carreras de atletismo de 100 metros lisos: que a veces hay que usar la 'photo finish' para descubrir quién gana. Es lo que sucede con 308, León y Golf, posiblemente las mejores opciones en el escalón previo a los compactos 'Premium' más caros. Peugeot, Seat y Volkswagen son marcas generalistas, pero han hecho tres productos de bandera. En el Golf era casi 'obligado', pero en el caso de sus rivales a muchos usuarios les sorprendería el nivel alcanzado. Si podemos pagar un poquito más el Golf aparece como la alternativa idónea por su gran calidad general, pero el León es lógica pura y el 308 va de cine y, con descuento, sale algo más barato.

PARA FANÁTICOS DEL MOTOR

ASISTENTES DE CONDUCCIÓN

¿Stop&Start y qué más?

Los usuarios han subido el listón al repasar la dotación de sus coches favoritos, y la palabra 'asistente' figura ya entre sus nuevas demandas. ¿Cuáles pueden equipar nuestros protagonistas, dotados del acabado básico de sus respectivas gamas? Hay función de ahorro 'Stop&Start' en los tres -funciona mejor el del 308-, así como recomendador de marcha óptima. Y el Peugeot recuerda el uso de los cinturones en las cinco plazas, mientras que sus rivales sólo controlan las

plazas delanteras, aunque el León también lo hace si equipa el Safety Pack -130 euros-, que aparea detector de fatiga. En cambio, el francés es el único que no ofrece asistente de arranque en cuesta, el León es el único que sí puede llevar sensores de parking traseros y el Golf es el único con frenado de emergencia anticollisiones múltiples. Además, la marca germana ofrece en opción -paquete Innovación- el sistema Pre-Crash, el aviso de fatiga y el control de cruce ACC con radar.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

PEUGEOT 308 E-HDI 115 ACCESS

FINANCIACIÓN

Entrada mínima de 5.213 euros. 48 plazos de 434 euros. El precio final aplazado es de 26.023 euros.

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,12 euros/km. Coste financiero: 0,43 euros/km. Coste por km total: 0,54 euros/km.

SEGURO

A terceros: 268,00 euros/año. A todo riesgo: 501,00 euros/año con franquicia de 210 euros.

DATOS DEL VENDEDOR

PEUGEOT

Peugeot España S.A. C/ Puerto de Somport 8. 28050 Madrid. Teléfono: 913 471 000

RED DE POSVENTA

994 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje

www.peugeot.es

SEAT LEÓN 1.6 TDI 105 REFERENCE

FINANCIACIÓN

Entrada mínima de 5.195 euros. 48 plazos de 432 euros. El precio final aplazado es de 25.936 euros.

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,12 euros/km. Coste financiero: 0,42 euros/km. Coste por km total: 0,54 euros/km.

SEGURO

A terceros: 268,00 euros/año. A todo riesgo: 501,00 euros/año con franquicia de 210 euros.

DATOS DEL VENDEDOR

SEAT

Seat S.A. Autovía A-2, p.k. 585. 08760 Martorell (Barcelona). Teléfono: 902 402 602

RED DE POSVENTA

600 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje

www.seat.es

VOLKSWAGEN GOLF 1.6 TDI 105 EDITION

FINANCIACIÓN

Entrada mínima de 5.500 euros. 48 plazos de 457 euros. El precio final aplazado es de 27.459 euros.

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,12 euros/km. Coste financiero: 0,45 euros/km. Coste por km total: 0,57 euros/km.

SEGURO

A terceros: 268,00 euros/año. A todo riesgo: 501,00 euros/año con franquicia de 210 euros.

DATOS DEL VENDEDOR

VOLKSWAGEN

Fabricante/Importador: VW-Audi España, S.A. C/ de la Selva, 2. Edif. Gemini. P. I. Mas Blau. 08820 El Prat de Llobregat. (Barcelona). Teléfono: 934 028 967

RED DE POSVENTA

151 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje

www.volkswagen.es



Hasta 42 km más por depósito

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

	PEUGEOT 308 e-HDi 115	SEAT LEÓN TDI 105	VW GOLF TDI 105
MOTOR	1.6 E-HDi 115	1.6 TDI CR 105	1.6 TDI CR 105
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Diámetro x carrera (mm)	75,0 x 88,3	79,5 x 80,5	79,5 x 80,5
Cilindrada (c.c.)	1.560	1.598	1.598
Nº de válvulas por cilindro	2	4	4
Alimentación	Iny. directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler	Iny. directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler	Iny. directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Compresión	16,0 a 1	16,2 a 1	16,2 a 1
Potencia máxima CV/rpm	116/3.600	105/3.000-4.000	105/3.000-4.000
Par máximo mkg/rpm	27,6/1.750	25,5/1.500-2.750	25,5/1.500-2.750
TRANSMISIÓN			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas
Relaciones de la caja de cambios:			
km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª	8,8	8,40	8,18
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	16,2	16,32	15,89
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	27,1	26,78	26,07
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	39,8	38,89	37,86
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	49,9	50,78	49,43
km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª	59,1	-	-
km/h a 1.000 rpm ▶ 7ª	-	-	-
km/h a 1.000 rpm ▶ 8ª	-	-	-
DIRECCIÓN Y FRENSOS			
Sistema	Cremallera, con asist. eléctrica	Cremallera, con asist. eléctrica	Cremallera, con asist. eléctrica
Vueltas volante (entre topes)	3,0	2,75	2,75
Diámetro de giro (m)	10,8	10,2	10,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados 283 mm / Discos 249 mm	Discos ventilados 288 mm / Discos 253 mm	Discos ventil. 288 mm / Discos 272 mm
SUSPENSIÓN			
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera:	Semi-independiente, de rueda tirada, con muelles y amortiguadores	Semi-independiente, de rueda tirada, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Semi-independiente, de rueda tirada, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
RUEDAS			
Neumáticos de serie	195/65 R15	205/55 R16	195/60 R15
Llantas, aleación	6,5J x 15 pulgadas	6,5J x 16 pulgadas	6,0J x 15 pulgadas
PESOS Y CAPACIDADES			
En orden de marcha (kg)	1.235	1.286	1.295
Capacidad del depósito (l)	53	50	50
Relación peso/potencia (kg/CV)	10,64	12,24	12,33
Coeficiente aerodinámico (Cx)	0,29	0,31	0,29

EQUIPAMIENTO

	ACCESS		REFERENCE		EDITION	
	SI	NO	OP	SI	NO	OP
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT						
Cuentavueeltas	×			×		×
Termómetro de agua	×			×		×
Ordenador de viaje	×			×		×
Control de velocidad de crucero	×			×		×
Elevalunas eléctricos delanteros	×			×		×
Elevalunas eléctricos traseros		×			×	×
Volante regulable altura/profundidad	×			×		×
Asistente de arranque en cuesta		×			×	×
Asiento conductor regulable en altura	×			×		×
Respaldo trasero abatible 60:40	×			×		×
Equipo de audio	×			×		×
Aire acondicionado	×			×		×
Climatizador automático		×			×	×
Sensores de parking traseros		×			×	×
Navegador		×			×	×
Faros antiniebla delanteros			×		×	×
Faros de xenón/LED y lavafaros		×			×	×
Sensores lluvia/oscuridad		×			×	×
Llantas de aleación ligera		×			×	×
SEGURIDAD						
Airbag conductor/acompañante	×			×		×
Airbag de rodilla para conductor		×			×	
Airbag laterales delanteros	×			×		×
Airbag laterales traseros		×			×	×
Airbag de cortina delantero y trasero	×			×		×
Sensor de presión de neumáticos	×			×		×
Rueda de repuesto	×				×	×
Anclajes Isofix traseros para dos sillas	×			×		×

PRINCIPALES OPCIONES (EN EUROS)

PEUGEOT 308

Pintura metalizada: 470.
Pintura Blanco Banquise: 190.
Pintura Blanco Triapa: 670.
Faros antiniebla: 160.
Elevalunas eléctricos traseros: 190.
ACCESORIOS. Faros antiniebla: 149.
Sensor parking trasero: 219.
Navegador portátil: 140.

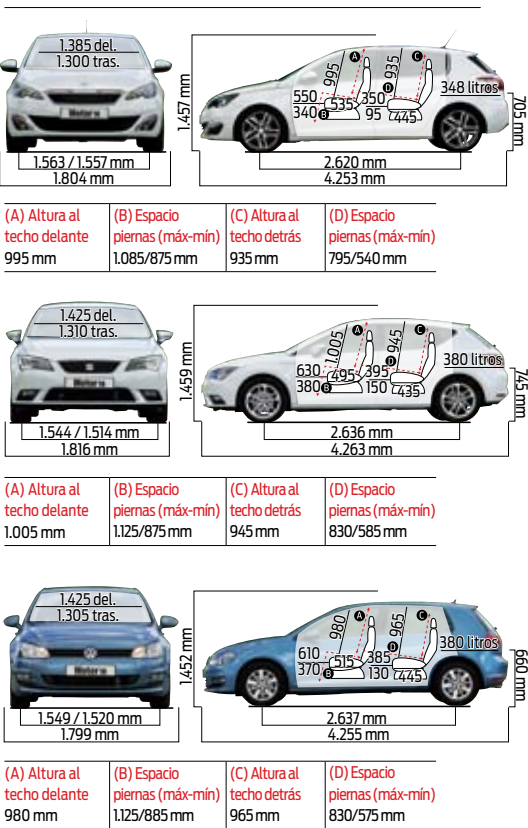
SEAT LEÓN

Pintura metalizada: 499.
Pintura Blanca: 150.
Pintura Custom: 789.
Paquete Reference Plus (faros antiniebla, llantas aleación, climatizador bizona y Radio Media System Colour): 1.028.
Rueda de repuesto: 50.
Asistente de arranque en cuesta y XDS: 50.

VOLKSWAGEN GOLF

Pintura metalizada: 470.
Pintura lisa: 195.
Pintura Blanco Oryx: 950.
Paquete Innovación Edition (detector de fatiga, sistema Pre-Crash, volante multifunción en cuero, control de crucero ACC con Front Assist y display Plus): 995.
Control velocidad: 200.

MEDIDAS



BANCO DE PRUEBAS

	308	LEÓN	GOLF
VELOCIDAD MÁXIMA	196 km/h	192 km/h	192 km/h
ACELERACIÓN (en segundos)			
400 m salida parada	17,5	17,6	17,7
1.000 m salida parada	32,4	32,9	32,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,6 (10,2)	10,8 (10,7)	11,1 (10,7)
Recorriendo (metros)	179	184	192
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,6	18,5	19,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	24,6	23,8	26,1
400 m desde 50 km/h en 6ª	23,2		
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,4	34,1	35,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	43,2	42,4	45,7
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	45,7		
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,4	9,4	9,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,9	13,5	11,9
De 80 a 120 km/h en 6ª	17,8		
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h			
	+ 2%	+ 5%	+ 5%
CONSUMOS			
EN CIUDAD			
A 22,0 km/h de promedio	5,1	5,1	5,2
EN CARRETERA			
A 90 km/h de crucero	4,8	4,3	4,4
En conducción rápida	8,9	8,8	8,6
EN AUTOPISTA			
A 120 km/h de crucero	6,4	6,0	6,1
A 140 km/h de crucero	7,1	6,9	6,9
CONSUMO MEDIO PONDERADO			
Litros/100 km	5,1	5,0	5,1
AUTONOMÍA MEDIA			
Kilómetros recorridos	989	950	930
CONSUMOS OFICIALES			
Ciclo urbano	4,2	4,6	4,6
Ciclo extraurbano	3,3	3,3	3,3
Ciclo mixto	3,7	3,8	3,8
FRENOS			
DISTANCIA DE FRENADO			
A 60 km/h	12,9	15,1	14,4
A 100 km/h	36,0	38,7	37,9
A 120 km/h	50,6	55,3	55,4
Promedio del segmento utilitario a 120 km/h: 55,6			
SONORIDAD			
MEDIDAS (dB)			
Al ralentí	50,3	47,4	45,5
A 60 km/h	68,1	61,7	61,0
A 90 km/h	71,1	65,2	62,4
A 120 km/h	73,5	70,1	67,3
A 140 km/h	74,8	71,8	71,7
A tope	80,1	78,3	77,2
Umbral de conversación: 50 decibelios			
Umbral del dolor: 140 decibelios			

BALANCE FINAL

	PEUGEOT 308	SEAT LEÓN	VOLKSWAGEN GOLF
TECNOLOGÍA	8,0 Nueva plataforma, motor evolucionado e interior moderno, sobre todo con los niveles Active y Allure; pero en el Access faltan cosas y no se ofrece caja automática.	8,5 También estrena plataforma y su motor 1.6 TDI 105 ha mejorado mucho, por ejemplo, frente al que lleva el Toledo. Muchas opciones, como la caja DSG7.	9,0 Lo dicho sobre el León es válido para el Golf –plataforma, motor, cambio DSG opcional–, pero la nota sube por su mayor número de asistentes de seguridad.
COMPORTAMIENTO	9,0 Salvo la dirección, algo más lenta que en sus rivales, el 308 lleva aquí la voz cantante: idóneo equilibrio entre confort y estabilidad, frenada muy potente...	8,5 Frena un poco peor que el Peugeot pero tiene una dirección algo más rápida y también va de cine. Además, sus neumáticos de serie son generosos: 205/55 R16.	8,0 Pierde en este capítulo, pero con un notable alto, y eso lo dice todo. Frenada correcta, confort y estabilidad, dirección precisa... Pero no ofrece 'gomas' anchas.
PRESTACIONES	7,0 Del motor 1.6 saca más rendimiento por potencia y par. Además, pesa poco y tiene seis marchas, pero en la práctica no saca ventaja de esas cualidades teóricas.	7,0 Acelera como sus oponentes y recupera en tiempos similares, pues cede terreno en el 80-120 en quinta pero 'revive' muy bien desde los regímenes más bajos.	7,0 Seríamos injustos si hubiésemos declarado un vencedor en este apartado, pues reina la igualdad. En breve, el Golf releva al 1.6 TDI 105 por el 1.6 TDI 110 y...
SEGURIDAD	8,0 Es, como sus rivales, un '5 estrellas' EuroNCAP, y trae un equipo de seguridad completo, aunque sin airbag de rodilla ni airbag laterales traseros, y con menos asistentes.	8,5 Equipa de serie airbag de rodilla para el conductor y ofrece en opción airbag laterales traseros, y ya sea de serie o en opción contempla bastantes asistentes.	9,0 Lleva de serie lo mismo que el León, e incluso algo más –faros antiniebla y asistente de arranque en cuesta–, y hay opciones que no hallamos en ninguno de sus rivales.
HABITABILIDAD	7,0 Aunque su maletero es capaz y de formas regulares es el más pequeño de los tres. Y es algo más estrecho delante y tiene menos hueco a lo largo en la fila posterior.	7,5 Un maletero de 380 litros está muy bien, aunque no sea récord de su clase. Y las cinco plazas son cómodas, aunque abulta demasiado el túnel central del suelo.	7,5 Empate con el español y leve ventaja sobre el francés, ya que el Golf también tiene 380 litros para el equipaje y las cotas del habitáculo son casi un calco de las del Seat.
CONSUMO-PRECIO	8,5 El descuento de 2.200 euros le sienta de maravilla, porque ser el más barato ayuda a perdonarle mejor alguna ausencia en la dotación. Y gasta bastante poco.	8,0 Lleva airbag de rodilla para el conductor, ofrece muchísimas opciones a buen precio, tiene una factura más atractiva que la del Golf y, encima, ha sido el más austero.	7,0 Gasta tan poco como el 308 y sólo una décima más –o sea, nada– que el León. Es el más caro, pero trae mucho equipo de serie gracias al Paquete Lanzamiento.

CONCLUSIÓN

SEAT LEÓN

8,0

Terminada la 'carrera', hemos tenido que emplear 'photo finish' para saber cuál de los tres había cruzado primero la meta. Y ha sido el español, que ofrece la plataforma, el motor o el cambio del Golf, presume del mismo equilibrio entre confort y dinamismo, es bastante amplio y, encima, propone un precio muy aguilatado.

PEUGEOT 308

7,9

En Peugeot pueden estar satisfechos porque han hecho un compacto capaz de codearse con el Golf, referente de la categoría. Por motor, comportamiento y gasto convence, y no digamos por su bajo precio incluyendo descuentos. Pero al acabado Access le vendría bien más dotación de serie y opcional, y su interior no es amplísimo.

VOLKSWAGEN GOLF

7,9

Pasan los años y el Golf sigue siendo un valor seguro. También en esta séptima entrega, que se beneficia de unos precios realmente ajustados para la estúpida calidad que recibimos a cambio, virtud a la que suma un equipo de serie muy completo en el nivel básico Edition. Si podemos pagar un poquito más, quizás sea la elección ideal.

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

Tengo un amigo en la playa que tiene una Rinker amarrada frente a casa. Tiene esa lancha rápida y deportiva de 7 metros de eslora y también un Jaguar XF de menos de 60.000 euros con el que hasta ahora estaba feliz. Pero quiere más. Necesita más.

Dudo que mi amigo salte a la Sunseeker Predator que le gusta porque la factura supera el millón de euros y aunque puedo equivocarme no creo que los tenga, si los tiene no se los gastaría en un barco y además, semejante yate ya no podría tenerlo amarrado a la boya donde dejaba la Rinker. Sin embargo en lo que sí está pensando seriamente es en cambiar su Jaguar por un Maserati, un cambio que a priori suena casi tan extremo como lo de la Rinker por la Sunseeker. Sin embargo este cambio sí que va a ser posible porque la firma italiana del tridente ya tiene un Maserati más accesible. Y la alternativa que hasta hace poco ni se habría podido plantear por precio, ahora cobra sentido con el Ghibli, una berlina deportiva que va a permitir a la firma italiana perteneciente al Grupo Fiat, multiplicar por diez sus ventas en el mundo.

Mi amigo el de la Rinker se estuvo planteando saltar a un alemán que aportase originalidad, y como valora el diseño, buscaba que rompiera con las formas aburridas y repetitivas tradicionales. Pero no parece que la oferta de modelos de Audi, BMW o Mercedes le haya convencido mucho. Hay que entender que el nombre de Maserati y las formas de un Quattroporte a escala, tienen mucho peso cuando se le da prioridad a la estética o la imagen por encima de todo. Y es que no es lo mismo decirle a tu vecino, me he comprado un BMW, que decirle, me he comprado un Maserati.

Pero el Maserati más barato es el Ghibli diésel y hemos querido saber si esta berlina

de casi 5 metros de largo con motor V6 turbodiésel de 275 caballos ofrece lo que espera un comprador que da semejante salto.

La versión diésel del Ghibli se tenía que codear con espectaculares motores de gasolina fabricados por Ferrari y también montados en el Maserati menos caro, por lo que los técnicos de la marca de Módena se cuidaron muy mucho de que el motor utilizado cumpliera con las expectativas. Y qué mejor solución que recurrir a un motor conocido (ver recuadro) y más que fiable de origen VM Motori (empresa de la que el Grupo Fiat tiene el 50 por ciento del capital y GM el otro 50 por ciento). Para ello, al motor ya visto en los Jeep Grand Cherokee, el Lancia Thema y la Dodge RAM 1.500 Pick-Up americana (recordemos, todos ellos del Grupo Fiat), se le ha aumentado potencia y par, cuenta con un turbo Honeywell diferente con rodamientos cerámicos para una menor fricción, colectores de escape en acero y no de hierro fundido para soportar temperaturas más altas (900 grados), sistema de inyección Bosch por rail común Multijet II con 2.000 bares de presión y hasta 8 inyecciones por ciclo.

Además, se ha insonorizado mejor el vano motor y se ha modificado el sonido que llega al habitáculo con nuevos escapes y dos actuadores que modifican el típico sonido a petroleto. Son dos actuadores de sonido situados junto a los terminales de escape y dan realce a los tonos más agradables del motor. Además, al pulsar el botón Sport del túnel central, el sonido, se vuelve más agresivo. El trabajo ha dado sus frutos y aunque en los primeros momentos con el motor en frío el camuflaje no surte mucho efecto, lo cierto es que a medida que pasan los kilómetros el ruido a diésel desaparece y se sustituye por un sonido que, sin llegar al de un motor de



Ya me puedo comprar un Maserati...

Ghibli es un viento cálido del desierto africano y también el primer Maserati que baja de los 100.000 euros o que monta un motor diésel. El Ghibli ya se lo puede plantear como alternativa un comprador del segmento 'premium' cuya oferta hasta ahora no incluía una marca tan exclusiva. Y la versión diésel le resultará ideal para el que hace muchos kilómetros.

PRECIO 71.429 €		NUESTRA VALORACIÓN		NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES DE CO2		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	COMPORTAMIENTO	*****
	EMISIONES OFICIALES: 158 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 4,75%		Comportamiento deportivo y seguro. Habitabilidad. Consumos. Cambio de 8 vel.	ACABADO	*****
				PRESTACIONES	*****
				CONFORT	*****
				SEGURIDAD	*****
				CONSUMO	*****
				PRECIO	*****



▲ Bajo el plano de carga todo lo necesario para cambiar una rueda pinchada en un kit de reparación que odiamos. Las bisagras de la tapa son gigantes.



◀ IMPONENTE
EL GHIBLI OFRECE UN PORTE
IMPONENTE QUE MARCA UNA
GRAN DISTANCIA FRENTE A
LOS DISEÑOS TRADICIONALES
DE SUS RIVALES. SE AGARRA
QUE DA GUSTO

DIFERENTE
TAMBIÉN EN EL INTERIOR HAY
DISEÑO PARA EL QUE BUSCA
DESMARCARSE DE TODO



◀ El Maserati Touch Control incluye pantalla táctil de 8,4, radio, lector CD/DVD, lector tarjeta SD, USB, Aux-in, chip Apple, control climatizador, teléfono, ajustes vehículo...



gasolina firmado por la mismísima Ferrari, deja el pabellón bastante alto y a uno se le olvida enseguida que Maserati, como Porsche y otros fabricantes de deportivos, no ha tenido más remedio que inclinarse por las bondades de un buen propulsor de gasóleo en cuanto a par y empuje a bajas vueltas, consumos reducidos y autonomía. Pero, ¿consiguen los 275 caballos proporcionar al Ghibli la agilidad y empuje que se esperan de todo un Maserati? Pues hombre, lento no es. De hecho acelera casi como un Porsche Panamera diésel de 300 caballos con un consumo menor que a nosotros, en condiciones de marcha al-

go más ágil de lo normal, nos ha oscilado entre los 5 y los 8,5 l/100 km. Los que estén acostumbrados a un motor de gasolina de más de 300 caballos echarán de menos estirar más las marchas por encima de las 4.500 rpm del Ghibli diésel, pero se sentirán agradablemente sorprendidos con una 'patada' desde 2.000 revoluciones que permite solventar situaciones comprometidas en adelantamientos, circular donde se pueda a ritmos de auténtico Maserati y disfrutar en recorridos ratoneros casi como lo van a hacer los que se compran los Ghibli de gasolina. Con una ventaja añadida: 1.200 kilómetros de autonomía si ha-

▶ Los asientos eléctricos de piel son de serie. El espacio en las plazas traseras da para tres adultos bastante holgados. Las inserciones de fibra de carbono cuestan la friolera de 3.144 euros. Contrasta con algunos mandos heredados de modelos de gama baja de Fiat.



remos un viaje a 120 km/h de media.

Como el Ghibli se presta a ir ligerito, hemos echado mucho de menos unas levas de cambio en el volante que sorprendentemente son opcionales por 316 euros. Es, junto a los neumáticos en medida 245/40 ZR 20

delante y 285/35 ZR 20 detrás (2.536 euros), una de las opciones más recomendables para una berlina deportiva cuyas ruedas de serie (235/50 R18) ya quedan algo ridículas enmarcadas en una silueta tan espectacular. El cambio automático tiene 8 velocidades y no tiene

carril manual al que haya que desplazar la palanca para subir o bajar marchas de forma secuencial. Y como se reduce con suaves toques adelante, es demasiado fácil tocar la palanca y reducir sin querer a nada que se lleve la mano hasta la pantalla táctil o al climatizador. Eso sí, en modo M mantiene la marcha engranada salvo que llegues al límite de vueltas, en modo Sport sitúa la 7ª como techo en los cambios y el acelerador se vuelve mucho más sensible, y en modo I.C.E. (Increased Control and Efficiency) que actúa sobre la distribución del motor para primar la conducción suave y la reducción de consumos, emisiones y rumorosidad.

Las puertas del Ghibli no transmiten una gran solidez al cerrar y algunos detalles en el interior enturbian ligeramente el artesanal acabado del modelo italiano, como algunas zonas del maletero sin tapizar o la utilización de mandos heredados de modelos de gama baja del Grupo Fiat. Afortunadamente la originalidad, diseño y calidad de la mayoría de los materiales compensa esas carencias. Y muchos usuarios de berlinas 'premium' alemanas agradecen los originales detalles de estilo del Ghibli. También se agradece el espacio interior, en el que cinco adultos de talla media viajan sin pegas.

Los primeros metros a bordo

del Maserati más pequeño no evidencian un comportamiento especialmente eficaz. La gran distancia entre ejes y su elaborado esquema de suspensión facilitan un gran aplomo, pero parece que los 5 metros y las casi dos toneladas de peso van a impedir que el Ghibli diésel negocie curvas cerradas al ritmo que pide una berlina con genes de Ferrari (en la puesta a punto del motor ha participado activamente Paolo Martinelli, ex ingeniero de la Scuderia Ferrari F1). Pero nada más lejos de la realidad ya que el Ghibli diésel sin necesidad de recurrir a la suspensión regulable (ahorrarnos 2.642 euros) sorprende por su agilidad, nobleza y tacto de-

portivo. El culo de este tracción trasera se mueve lo justo y necesario para sentirte vivo al volante, el tren delantero sigue la trazada indicada con el volante mediante una dirección de tacto y precisión envidiable y las curvas se suceden a ritmo casi de GTI sin que al control de estabilidad se le amontone el trabajo. Muelles, amortiguadores y estabilizadoras frenan inercias y balanceos y todo ello sin sacrificar aspectos que podrían perjudicar la parte más racional del coche como será habitualmente realizar largos viajes por autovía o autopista dejándose seducir por el encanto de una marca que en diciembre de este año cumplirá 100 años.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Cuida el corazón de tu coche **ultimate**

FICHA TÉCNICA

MOTOR	V6 DIESEL
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6, en V
Diámetro x carrera	86,5 x 84,5
Cilindrada (c.c.)	2.987
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Iny. directa por conducto común, turbo e intercooler
Compresión	16,5 a 1
Potencia máxima/rpm	275/4.000
Par máximo/rpm	58,2-61,2/2.000-2.600
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Aut. de 8 vel.
Relaciones de la caja de cambios:	
km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª	n.d.
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	n.d.
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	n.d.
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	n.d.
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	n.d.
km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª	n.d.
km/h a 1.000 rpm ▶ 7ª	n.d.
km/h a 1.000 rpm ▶ 8ª	n.d.

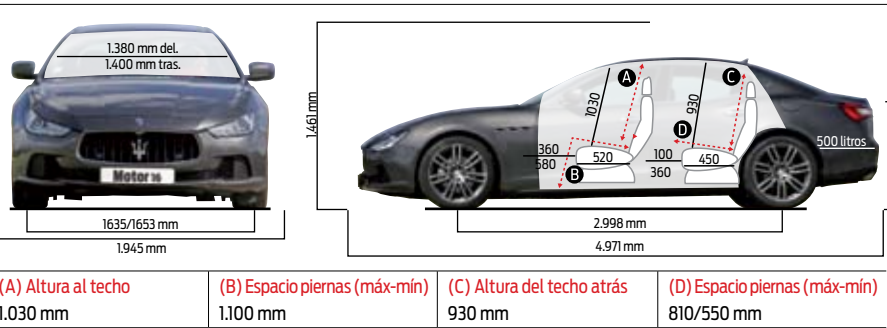
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera con asistencia hidráulica
Vueltas de volante (entre topes)	2,45
Diámetro de giro (m)	11,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados

SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente de tipo McPherson con muelles helicoidales, amortiguadores y estabilizadora.
Trasera	Eje multibrazo con muelles helicoidales, amortiguadores y estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos delanteros	245/40 ZR 20
Neumáticos traseros	285/35 ZR 20

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.835
Capacidad del depósito (l)	80
Distribución de pesos	51%/49%
Mantenimiento (km)	20.000 km o 2 años

MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT			
Freno de estacionamiento eléctrico	×		
Hill Holder	×		
Diferencial autoblocante	×		
Ayuda al aparcamiento			×
Suspensión regulable			×
Espejo interior electrocrómico	×		
Cuatro elevallunas eléctricos	×		
Levas de cambio en el volante			×
Volante regulable altura/profund.	×		
Asientos de piel eléctricos	×		
Asiento posterior partido	×		
Arranque sin llave			×
Maserati Active Sound	×		
Climatizador automático	×		
Techo solar			×
Llantas de aleación	×		
Faros de Bixenón	×		
Faros Bixenon con AFS			×
Sensor lluvia y crepuscular	×		

SEGURIDAD			
Airbag conductor/acompañante	×		
Airbag rodilla	×		
Airbag laterales	×		
Airbag de cortina	×		
Control de estabilidad/tracción	×		
Rueda de repuesto			×
Sensor presión de neumáticos	×		
ABS/EBD	×		

PRINCIPALES OPCIONES	
Rueda de emergencia: 381.	Suspensión regulable: 2.642
Techo solar: 1.571.	Levas en el volante: 316.
Bixenon con AFS: 855.	Sonido Bowers&Wilkins: 4.401.
Sensores de parking: 785.	Pintura metalizada: 1.244.
Pack Sport: Llantas de 19 pulgadas, levas de cambio en el volante, cuero extendido, suspensión Sport y pedales deportivos: 1.210.	Pack Business Plus: Sensores de parking, asientos delanteros con calefacción y sistema de navegación: 2.100.

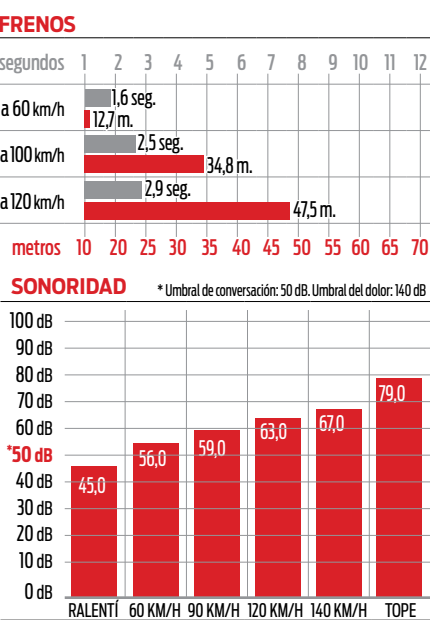


BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	14,9
1.000 m salida parada	27,6
De 0 a 100 km/h	6,9
Recorriendo (metros)	116
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en D	13,5
1.000 m desde 40 km/h en D	25,9
De 80 a 120 km/h en D	4,7
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h	
	95
RELACIÓN PESO POTENCIA kg/cv	
	6,7

CONSUMOS	l/100 km	km/litro
EN CIUDAD		
A 25,0 km/h de promedio	8,5	11,8
EN CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	5,2	19,2
En conducción rápida	13,0	7,7
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	6,7	14,9
A 140 km/h de crucero	7,5	13,3

CONSUMO MEDIO PONDERADO	Litros/100 km	7,3	13,7
AUTONOMÍA MEDIA			
Kilómetros recorridos	1.045		
CONSUMOS OFICIALES			
Ciclo urbano	7,8	12,8	
Ciclo extraurbano	4,6	21,7	
Ciclo mixto	6,0	16,7	



EN COMPARACIÓN CON...

	MASERATI GIBLI DIÉSEL 275	AUDI A7 SPORTBACK 3.0 BITDI QUATTRO 313	BMW 535D GRAN TURISMO 313	MERCEDES CLS 350 CDI 265
PRECIO (en euros)	71.429	72.290	69.100	72.500
CONSUMO MEDIO (litros/100 km)	6,0	6,4	5,9	6,1
ACELER. 0-100 (en segundos)	6,3	5,7	5,7	6,2
MALET/PLAZAS (capacidad en litros)	500/5	535/4	500/5	520/4
NUESTRAS CONCLUSIONES				
El primer Maserati diésel de la historia hace honor a la tradición de la marca con unas cifras en la línea de sus rivales más directos. El modelo italiano ofrece 5 buenas plazas y un maletero de 500 litros, algo de lo que sólo puede presumir el BMW porque el resto únicamente está homologado para 4 plazas. El Ghibli es una berlina exclusiva de una marca mítica pero se encuentra con rivales como el A7 que con más potencia y tracción total cuesta sólo 900 euros más.				
El Audi A7 Sportback es una mezcla de berlina y deportivo diésel ya que su motor biturbo de 313 caballos facilita que el modelo alemán acelere de 0 a 100 km/h por debajo de los 6 segundos con un gasto medio oficial de 6,4 l/100 km. Lo mejor del A7 no es sólo su calidad, también su practicidad gracias al portón trasero y al maletero más grande de todos, aunque es un 4 plazas. Y también destaca en la parte técnica gracias a su tracción quattro de serie. Y su precio es elevado pero muy competitivo.				
Con el precio más bajo de los cuatro, cinco plazas, y un sofisticado motor que iguala en potencia al de su rival el Audi, el 535d GT también es un contrincante de cuidado aunque con un perfil y estética algo menos deportivo. Como el Audi, el BMW también ofrece un gran portón trasero muy práctico aunque su volumen no alcanza el homologado por el Sportback. Como Maserati y Audi, el 535d GT utiliza también un cambio automático de 8 marchas y su motor es el que menos gasta.				
Pionero de un segmento estrenado por la primera generación del CLS en 2004, la berlina coupé de la marca de la estrella se ciñe a la factura más elevada pero al motor menos potente para ofrecer un deportivo diésel con el diseño más equilibrado y la calidad propia de los altos de gama de Mercedes. Sus 265 caballos no se quedan cortos dentro de una carrocería imponente y que, con 1.815 kilos, ofrece el peso más ligero del grupo.				

SI ME LO QUIERO COMPRAR

FINANCIACIÓN
Entrada mínima de 17.857 euros. 48 plazos de 1.485 euros. El precio final aplazado es de 89.152 euros.

COSTE POR KILÓMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,90 euros/km. Coste financiero: 1,46 euros/km. Coste por km total: 2,35 euros/km.

SEGURO
Seguro a terceros: 362,66 euros/año. Seguro a todo riesgo: 1.275,33 euros/año con franquicia de 600 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR
MASERATI
Importador: Ferrari/Maserati Iberia S.A. Pso. de la Castellana, 50. 6º. 28046 Madrid. Teléfono: 914 113 480

RED DE POSVENTA
Siete puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
Tres años o 100.000 kilómetros

www.maserati.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:
77.016 EUROS

PARA FANÁTICOS DEL MOTOR

V6 D Los 340 CV que no llegarán al Ghibli

Maserati tiene previsto fabricar un motor V6 diésel potenciado hasta los 340 caballos que se montará en modelos como el Quattroporte o el todocamino Levante. En ambos casos este motor irá asociado a la tracción total. Sin embargo no hay planes para que este V6 potenciado llegue al vano motor del Ghibli en ningún caso. Tampoco a los futuros Alfieri Coupé y Cabrio ni a los Gran Turismo o GranCabrio que lleguen hasta 2018.



Si quieres más información sobre el Maserati Ghibli entra en www.m16.in/141

EN DIRECTO

Andrés Mas
amas@motor16.com

Tengo que reconocer que tener un Maserati por el precio de cualquier modelo 'premium' alemán tiene cierto morbo. El Ghibli Diésel no es un producto del todo redondo, pero en general tiene porte, su motor diésel está más o menos a la altura de lo esperado y el coche ofrece un tacto deportivo que se agradece. Su precio es competitivo si pensamos en una marca de productos que hasta la llegada del Ghibli no bajaban de los 130.000 euros, pero también es cierto que hasta dejar el Ghibli diésel con un equipamiento ideal, habrá que sumar al precio final como mínimo otros 5.000 euros en extras muy recomendables. Y siempre podrá ocurrir que se cruce un Audi A7 diésel Biturbo con más potencia y tracción total al mismo precio para que la elección te quite el sueño varias noches.

Más tecnología y menor consumo

El 508 es uno de los modelos más importantes para Peugeot. Desde su lanzamiento a principios de 2011 se han vendido nada menos que 370.000 unidades, y lo que llama más la atención es que el 36 por ciento de las ventas son modelos vendidos en China, que en 2013 se convirtió en el primer mercado del mundo para la berlina francesa.

Pero Peugeot quiere que su 508 siga mejorando pa-

El nuevo Peugeot 508 estará a la venta en España el próximo mes de septiembre y se caracteriza por un ligero rediseño, nuevos equipamientos tecnológicos y de seguridad y por la llegada de nuevos motores en gasolina y diésel más eficientes.

Andrés Mas | amas@motor16.com

ra acercarse lo más posible al segmento 'premium', por lo que en esta nueva entrega refuerza las cualidades tan valoradas por el público como la calidad, la tecnología o el diseño. Y ya que hablamos de diseño, una evolución no es evolución si no va a compañada aunque sea por un ligero restyling. El nuevo 508 estrena faros, capó, paragolpes delantero y pilotos traseros, estos últimos solo en la versión berlina. El logo del león pasa a formar parte de una parrilla más vertical y prominente que poco a poco irán heredando los nuevos modelos que lleguen y los faros principales, de formas

algo más trabajadas y tecnología LED en opción, proporcionan a la nueva berlina francesa un aire más exclusivo que siempre se agradece. El capó es más horizontal y los nuevos pilotos traseros en la versión de cuatro puertas se han rediseñado para que ganen horizontalidad y se les ha dado un tratamiento rojo opalino para que se les pueda distinguir del resto.

Los cambios en el interior recaen en una pantalla táctil de 7 pulgadas que reagrupa una buena parte de las funciones del vehículo, lo que ha permitido aligerar la consola central junto a la palanca de botonería y ofrecer un pequeño portaobjetos con tapa. Aprovechando la llegada de esa gran pantalla, se ha aumentado la conectividad y basándose en la tecnología de internet móvil y la nueva generación de servicios conectados, el 508 puede aprovecharse de las Peugeot Connect Apps con las que se pueden conocer informacio-



► La llegada de una pantalla táctil de 7 pulgadas que reagrupa una buena parte de las funciones cuyos botones se situaban junto a la palanca, ha permitido eliminar esos botones y añadir un pequeño portaobjetos con tapa. También ofrece mayor conectividad gracias a la nueva generación de servicios Peugeot Connect Apps.

nes en tiempo real, como las plazas de aparcamiento libres en los alrededores, los precios de los combustibles en las gasolineras más próxi-

mas, la información meteorológica, recomendaciones turísticas de la Guía Michelin e incluso la aplicación Coyote. Además, a los equi-

pamientos con los que ya contaba la berlina francesa hay que sumarle el control de ángulo muerto y la cámara de visión trasera cuyas imágenes en color se proyectan en la pantalla táctil.

A nivel mecánico el nuevo 508 estrena en gasolina

homologando consumos todavía más bajos que la marca ha creído conveniente no comunicar.

Mientras que se mantiene invariable la tecnología Hybrid4 con un consumo mixto de gasóleo de 3,3 l/100 km



Si quieres saber más sobre el Peugeot 508 entra en...
www.m16.in/134



► En el 508 berlina la parte trasera está mejor estructurada con un paragolpes rediseñado sobre todo en su parte baja y unos pilotos nuevos.

► Las luces día integradas en el paragolpes en forma de garra siguen siendo específicas de la versión híbrida RXH.



► La parte trasera de la versión familiar ha sufrido menos cambios que la berlina. Pero el frontal adopta las mismas modificaciones.



el 1.6 THP de 165 caballos con 'Stop/Start' que sustituye al 1.6 THP de 156 caballos y pasa a de 144 a 129 g/km en emisiones de CO₂. En diésel el 508 recibe la tecnología BlueHdi con los motores 2.0 de 150 y 180 caballos

para un familiar de 200 caballos y tracción total. El nuevo 508 se fabrica en Francia para el mercado europeo y en China para el mercado local. Aunque en el país asiático el coche no se pondrá a la venta hasta enero de 2015.



LOS NUEVOS FAROS DEL 508 SON FULL LED, TECNOLOGÍA QUE INCLUYE LOS FAROS PRINCIPALES, LA LUZ DÍA, LOS INTERMITENTES Y ANTINIEBLA



MULTIBEAM LED SERÁN OPCIONALES Y PROPORCIONARÁN UNA ILUMINACIÓN PERFECTA. DE SERIE TODOS LOS CLS CONTARÁN CON FAROS LED

Lucen aún más

Mercedes ha puesto a punto su primer coupé de cuatro puertas, el CLS, pero también el Shooting Brake. Lo hace con nuevos detalles en su frontal, nuevos faros LED, nuevos motores y también con un nuevo cambio automático de 9 velocidades. Llega en otoño.



Si quieres saber más sobre el Mercedes CLS entra en...
www.m16.in/138

► La pantalla del navegador es de 8 pulgadas y queda algo expuesta al montarse sobre las salidas de ventilación.



J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Cuatro años después de su lanzamiento, Mercedes pone al día el segundo CLS. Estéticamente estrena paragolpes, parrilla delantera, así como un nuevo capó delantero, pero la verdad es que hay que fijarse un par de veces para darse cuenta.

Lo que más llama la atención son sus nuevos faros delanteros, que cuentan con tecnología LED, y a los que reservamos un extenso cuadro a continuación. Por cierto, hay que decir que el Mercedes CLS fue el primer vehículo en prescindir de las bombillas en todo el coche.

Por dentro los cambios son sutiles, y lo más relevante es la pantalla de 8 pulgadas al estilo de los nuevos produc-

tos de la marca, es decir, estilo tablet y muy expuesta. Algunos mandos también son de nuevo diseño, así como el volante.

Mecánicamente hablando sí que encontramos más cambios respecto al actual Mercedes CLS, con la llegada de motores que cumplen la norma Euro6 de emisiones. En lo que a propulsores diésel se refiere, aparece un nuevo 220 BlueTEC, que proporciona una potencia de 170 CV y un par máximo de 40,8 mkg.

Se trata del mismo motor de cuatro cilindros que podemos encontrar en el Clase C o en un GLK. Por encima se mantiene el 250 BlueTEC,

► Los cambios estéticos afectan también a los Shooting Brake, además de a las versiones firmadas por AMG.

que continúa con sus 204 CV y 51,0 mkg de par máximo. Por su parte, el 350 BlueTEC entrega 6 CV extra para ofrecer un total de 258 CV.



FAROS MULTIBEAM LED Lo último en iluminación



▲ La cámara interior detecta los vehículos que van delante de nosotros y envía información a los faros para que adapten su potencia a dicha situación, incluso en curva.



◀ Las luces de giro se encienden incluso antes de que el conductor actúe sobre el volante. Reciben información del sistema de navegación para adaptar la iluminación a esta situación.



▲ Las 24 lámparas LED se controlan de manera unitaria para proporcionar la mayor visibilidad al conductor del CLS, pero sin afectar al resto de usuarios de la vía por la que circulamos.

Las lámparas xenón son reemplazadas por los faros LED, que son de serie en estos renovados Mercedes CLS. También los pilotos traseros son LED.

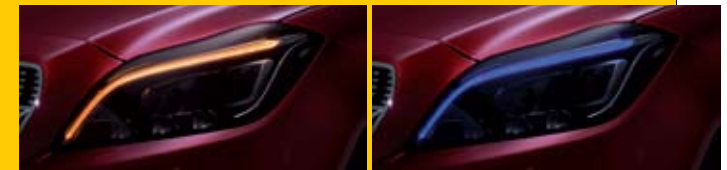
Pero el cliente podrá adquirir de manera opcional los nuevos faros Multibeam LED. Estas ópticas están controladas por una cámara junto al retrovisor interior, que ajusta el módulo Multibeam, compuesto por 24

LED de alto rendimiento capaces de variar su haz de luz hasta 100 veces por segundo y de forma unitaria. Cada LED es regulable en 255 etapas para ofrecer la mejor visibilidad posible, pero sin contraprestación para el resto de usuarios de la vía, pues sus vehículos quedan enmascarados en una sombra.

Cuenta con otro módulo que actúa de luces

largas, además de funcionar como faros antiniebla.

Otra novedad es la función de giro para las rotondas y cruces, pues no hay conexión con la dirección, sino que se controlan por medio del GPS, de manera que comienzan a iluminar entre 30 y 60 metros antes de llegar a la intersección, mejorando la visibilidad, y por tanto, la seguridad.



▲ La tira de fibra óptica hace las funciones de luz diurna e intermitencia. En los Multibeam LED también nos da la bienvenida al abrir el vehículo al presentar una tonalidad azulada.



▲ 1.- Fibra óptica para la luz diurna, luz de bienvenida e intermitencia. 2.- Módulo de luces cortas LED, controladas por la cámara interior. También tiene la función de luz larga y antiniebla. 3.- Módulo Multibeam LED, compuesto por 24 LED de alto rendimiento, capaces de ajustar su intensidad. 4.- Reflectores LED de baja intensidad para iluminar la zona delantera más próxima al vehículo. 5.- Luz activa de giro controlada por el sistema de navegación.

Si nos pasamos a las versiones de gasolina vemos que el 350 –atmosférico y con 306 CV– desaparece, y se sustituye por el CLS 400, que cuenta con un motor 3.5 V6 Biturbo de 333 CV con un par máximo de 49,0 mkg. Por

encima se mantiene intacto el CLS 500 con sus 408 CV.

Mercedes no indica qué caja de cambios tiene el CLS 400, pero el resto se combinan con la nueva transmisión 9G-Tronic, que precisamente tiene esas, 9 marchas, y tam-

bién suma el sistema 'Start/Stop'. De serie, todos los CLS son modelos de propulsión trasera, aunque de manera opcional el cliente puede elegir las versiones 4Matic en los 250 BlueTEC, 350 BlueTEC, 400 y 500.

Ni que decir tiene que Mercedes mantiene sin cambios sus mecánicas 5.5 V8 Biturbo, que son las encargadas de impulsar a los CLS 63 AMG y CLS 63 AMG S-Model, con potencias de 557 y 585 CV respectivamente.



TECNOLOGÍA CONOCIDA TIENE LAS BATERÍAS Y EL MOTOR DEL LEAF, PERO ADAPTADOS A LOS REQUISITOS DE LA e-NV 200



PRECIOS e-NV200

Nissan e-NV200 Van	18.540 €
Nissan e-NV200 Combi	21.420 €
Nissan e-NV200 Evalia	23.900 €

Si quieres saber más del Nissan e-NV200 entra en www.m16.in/126



▲ La e-NV200 está disponible en tres versiones. La Van tiene 4,2 m³ de capacidad y es capaz de cargar 770 kilos de peso.

◀ Hereda elementos del Leaf. El cambio tiene un modo B que retiene más y también un programa ECO.



El Leaf trabajador

Hace algo más de tres años Nissan lanzaba el Leaf, y en 2010 el NV200 se convertía en 'furgoneta del año'. Ahora Nissan ha 'mezclado' ambos modelos para lanzar este e-NV200, que se fabrica para todo el mundo en la planta de Barcelona, y que a diferencia de algunos vehículos comerciales eléctricos ya presentes en el mercado se vende en versión Van, Combi y Evalia con hasta siete plazas.

Estéticamente hay cambios frente a un NV200, como son las llantas o los paragolpes, que mejoran el coeficiente aerodinámico. Pero también cuenta con nuevos pilotos LED, nuevos faros y una parrilla frontal tras la que se encuentra la toma de recarga.

Por dentro vemos ya elementos que recuerdan al Leaf, como los mandos del climatizador o el sistema de navegación. Nuevos son los relojes LED, donde hay un preciso ordenador para visualizar la autonomía,

Nissan piensa en eléctricos. Así lanza el e-NV200, su segundo modelo cien por cien eléctrico. Este trabajador tiene las entrañas del Nissan Leaf, del que han vendido más de 110.000 unidades en todo el mundo.

Julián Garnacho || jgarnacho@motor16.com

el consumo de energía... El puesto de conducción es el típico en este tipo de vehículos y, en concreto en esta e-NV200 quedan muy próxi-

mos a nuestras rodillas algunos mandos.

Las baterías de ión litio pesan 267 kilos, tienen una capacidad de 24 kWh –son las

del Leaf, pero con un diseño diferente– y se colocan bajo el habitáculo, reduciendo la altura del centro de gravedad y no restando ni un milímetro a su zona de carga, que en el caso de los e-NV200 Van llega a los 4,2 metros cúbicos, pudiendo dar cabida a dos euro palets y transportar hasta 770 kilos de peso, todo igual que en los NV200 de motor térmico. También se pueden configurar con dos puertas traseras o portón, y con una o dos puertas laterales.

Como todo eléctrico, la potencia que muestra desde su puesta en marcha es sensacional, pues tiene un par máximo de 25,9 mkg –el 1.5 dCi 110 CV tiene 24,5 mkg– y una única marcha que hace muy cómoda la circulación urbana. Acelera en silencio y con energía, aun con un lastre de 250 kilos, como fue el caso. Necesita medio segundo menos que con el 1.5 dCi de 90 CV para pasar de 0 a 100 km/h, y sus 109 CV le permi-

ten alcanzar una velocidad, limitada, de 123 km/h, aunque el velocímetro llegó a superar los 135, por lo que pocos pedirán más prestaciones para un vehículo semejante.

Nissan homologa una autonomía de 170 kilómetros, pero eso será en el mejor de los casos. Si nos ceñimos a nuestra toma de contacto, con un



◀ La e-NV200 se fabrica en Barcelona, que será la primera ciudad en contar con una flota de taxis eléctricos.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	SÍNCRONO
Disposición	Delantero
Potencia máxima (kW)	80 (109 CV)
Par máximo (mkg)	25,9
Caja de cambios	Reductor 1 vel.
BATERÍAS	
Tipo	Ión litio
Voltaje	360 V
Capacidad	24 kWh
Peso de las baterías (kg)	267
Tiempo de recarga (h)	Entre 4 y 8
Frenos del./tras.	Dis. vent./Dis.
Neumáticos	185/65 R15
Long./Anch./Alt. (mm)	4.560/1.755/1.858
Peso (kg)	De 1.517 a 1.641
Volumen del maletero (l)	De 2.270 a 4.200
De 0 a 100 km/h (s)	14,0
Velocidad máxima (km/h)	123
Autonomía máxima (km)	170

50 por ciento de carretera y otro tanto de ciudad, usando el climatizador –enfriá de cine– y sin recurrir al modo ECO, medimos un gasto medio de 17,3 kWh, que se hubiera traducido en una autonomía máxima de unos 139 kilómetros.

Para su recarga se puede recurrir a un enchufe doméstico de 16A, donde demanda 8 horas –en Motor16 hemos probado el Leaf y en realidad necesita unas 10 horas–, pero también admite cargas rápi-

das que en 30 minutos dejan las baterías al 80 por ciento desde cero, y sin afectar a la garantía, que es de cinco años para el tren motriz. Si bien ésta puede ser ilimitada si la adquirimos con las baterías en régimen de alquiler. En este caso nos ahorramos unos 5.000 euros en la compra del vehículo –los precios publicados son adquiriendo las baterías, para profesionales y con Plan MOVELE, que para este caso es de 6.500 euros–, pero debemos pagar

73 euros mensuales, cantidad que nos daría para 56 litros de gasóleo en el caso de optar por una NV200 dCi 90 CV, que homologa 4,9 l/100 km, aunque eso sí, su precio de partida es de 16.010 euros, por los 13.665 de esta e-NV200 en el caso de alquilar las baterías. Y la versión eléctrica presenta unos costes de mantenimiento un 40 por ciento inferiores a la dCi, convirtiéndose en una opción ideal, siempre y cuando se ajuste a nuestras demandas.

NHTSA

Cinco estrellas para el Mazda3

El compacto japonés ha obtenido la máxima calificación de seguridad que otorga la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico (NHTSA) de Estados Unidos en impacto lateral y frontal tanto en carrocería de cinco puertas como en SportSedan. El organismo americano también realiza una prueba de vuelco, que el Mazda3 ha salvado con cuatro estrellas.



Alianza

Japón quiere a los eléctricos

Honda, Nissan, Toyota y Mitsubishi se han unido para ampliar el uso del coche eléctrico en Japón. A través de la empresa conjunta Nippon Charge Service, que apoya el Banco de Japón, promoverán la instalación de cargadores y una red que ofrezca comodidad a los conductores. La nueva empresa proporcionará una tarjeta de carga universal para los puntos que tendrá instalados en lugares claves.

Nombramiento

Relevo en toyota

Fernando de Miguel vuelve a Toyota España para ocupar la Dirección de Marketing, que abandona Spiros Fotinos destinado a Lexus Europa. De Miguel, que también



LOS COCHES QUE MEJOR TRANSPORTAN UNA CARAVANA

El Qashqai destaca con 'la casa a cuestas'



El Nissan Qasqhai se ha mostrado como el mejor modelo para transportar una caravana según los expertos del Camping and Caravanning Club, el club más antiguo del mundo en lo que al camping se refiere. En esta edición se compararon 56 modelos en busca del mejor 'remolcador' y de ese cifra récord salió un claro ganador: el todocamino japonés, que desbancaba del título al Skoda Octavia, el vencedor del año pasado, que ha seguido manteniendo la supremacía entre los coches de hasta 1.400 kilos, al igual que el Qasqhai une a la corona absoluta ser el mejor de 1.550 a 1.699 kilos, como no podía ser de otra forma.

La comparativa, en la que también intervienen los expertos de las publicaciones británicas 'Practical Caravan' y 'What Car?', ha contado con la cifra más alta de aspirantes a ser los mejores, desde que en 2007 se realizó la primera prueba, dando entrada a todo tipo de mecánicas (híbridos enchufables, motores de un litro...), tamaños y precios (Fiat Panda, Range Rover Sport...).

En juego, un título absoluto y diez categorías diferentes: cinco por peso y cinco especiales (ver cuadro); la novedad ha sido la inclusión de un apartado para los monovolúmenes y otro para los modelos de precio muy alto, como el

Range Rover Sport Autobiography Dynamic, que cuesta 98.000 euros y ha sido el ganador en esta primera edición. Por su parte, el título de los monovolúmenes se lo ha anotado el Citroën Grand C4 Picasso.

En el resto de categorías por peso retenían sus títulos una vez más VW Passat Estate, Jaguar XF Sportbrake y Land Rover Discovery, destacando también el triunfo del Volvo V60 Plug-In, que fue el claro ganador entre los seis modelos más ecológicos analizados.

La importancia que tiene en la seguridad vial conocer la respuesta de los vehículos con una pesada caravana enganchada a su zaga es el motivo del «programa

de pruebas más riguroso» de cuantos se hacen en ese campo, aseguran los organizadores. Las evaluaciones para elegir un buen coche de remolque ponen vehículos y caravanas al límite, con exigentes pruebas dinámicas, que incluyen estabilidad a alta velocidad, comportamiento en pendiente, paradas de emergencia y cambio de carril.

Además se evalúan características prácticas, como coste de uso, espacio de maletero o montaje de retrovisores.

LOS OTROS PREMIADOS

CATEGORÍA	MODELO
Hasta 1.400kg	Skoda Octavia 2.0 TDI CR
1.400kg-1.549kg	Nissan Qashqai 1.6 dCi
1.550-1.699kg	Volkswagen Passat Estate 2.0 TDI Bluetmotion
1.700-1.899kg	Jaguar XF Sportbrake 3.0 V6 Diesel
Más de 1.900kg	Land Rover Discovery 3.0 SDV6
Mejor MPV	Citroën Grand C4 Picasso Blue HDI 150
Mejor de gasolina	Opel Insignia Sports Tourer 1.6i 16v
Mejor pequeño	Renault Captur 1.5 dCi 90
Si no importa el dinero	Land Rover Range Rover Sport 3.0 SDV6 Autobiography Dynamic
El más ecológico	Volvo V60 Plug-In Hybrid D6 AWD Geartronic

abandonando Aniacam, la asociación que reúne a los importadores de vehículos.

Jaguar Land Rover Tratamiento exclusivo

Jaguar Land Rover, que acaba de confirmar la adjudicación del nuevo Discovery Sport a la planta de Halewood (Reino Unido), ha creado una división de 'Vehículos Especiales', que reforzará Jaguar y Land Rover como marcas de prestigio. La intención es canalizar la demanda de

los clientes más exigentes y encargos personalizados, restauración de modelos clásicos y productos únicos. John Edwards es el elegido para dirigir la nueva división, que contará con un centro técnico en el que trabajarán 150 especialistas y un taller específico para los clásicos.

Acceso directo La normativa al día

Consultar la normativa actualizada de Tráfico y Seguridad Vial está al alcance de cualquier ciudadano

gracias al Código Electrónico del Boletín Oficial del Estado que se ha activado. Los interesados en cualquiera de esas normativas (leyes, reglamentos, procedimiento sancionador, tasas...) sólo tienen que buscar Tráfico y Seguridad Vial pinchando «legislación, códigos y otras publicaciones electrónicas y derecho administrativo» en la web del BOE (www.boe.es). El sistema también ofrece la posibilidad de suscribirse a las alertas de actualización para estar informado de los cambios.

el puntazo

Uno de cada cuatro conductores controlados dio positivo en drogas en la campaña de vigilancia de la DGT

La entrada en vigor de la ley de Seguridad Vial, que penaliza con seis puntos y 1.000 euros la presencia de drogas al volante, no parece haber calado entre los conductores, dado que el 34% de los test salivares realizados durante la última campaña de vigilancia dieron positivo. También resulta preocupante que tres de esos automovilistas fueran puestos a disposición judicial por sus signos evidentes de conducir bajo la influencia de las drogas.

la imagen

El eléctrico más veloz de Le Mans al desnudo

Sabemos que los coches de carreras son mucho más que una atractiva carrocería pero pocas veces podemos conocer con detalle lo que se esconde debajo de ella. No es el caso del Nissan ZEOD RC, que alcanzó en las pasadas 24 Horas de Le Mans la mayor velocidad lograda en modo eléctrico por un vehículo: más de 300 km/h en la recta de Mulsanne. Es el innovador prototipo del que Nissan nos muestra hasta la más pequeña tuerca en un desglose que desvela el desafío técnico de llevar la tecnología de las baterías eléctricas a un nuevo nivel, con dos motores eléctricos que transfieren la potencia a las ruedas a través de la caja de cambios conectada al motor de combustión interna.



la frase

Lakshmi Mittal. Presidente y consejero delegado de ArcelorMittal.

«Para todos los tipos de vehículos, el acero puede aportar toda la reducción de peso que los fabricantes de automóviles requieren para cumplir las nuevas normativas de eficiencia en el consumo de combustible».

la cifra

5,9

millones de unidades revisará General Motors por el fallo del sistema de ignición. Es la cifra resultante de sumar a los 2,6 millones de vehículos anteriormente citados los 3,36 millones que se han incluido ahora. La multinacional americana resalta que el Chevrolet Impala es el único de los modelos incluidos en la nueva llamada que sigue en producción.



J.D Power

Triunfo del Avensis

El avance del estudio de J.D. Power sobre la satisfacción de los propietarios alemanes con sus vehículos matriculados entre enero de 2011 y diciembre de 2012 coloca al Toyota Avensis con la mayor puntuación global y, lógicamente, como el más valorado entre los modelos de tamaño medio. El informe revela que, con un 56%, fiabilidad y durabilidad son la cualidades que más se mencionan al hablar de decisión de compra, seguidas por ofertas y descuentos (48%) y seguridad (46%).

Tesla

Patentes para todos

El fabricante estadounidense de vehículos eléctricos pone a disposición de todo el mundo sus cerca de 200 patentes. Se trata de impulsar esa tecnología de transporte sostenible, además de abrir el mercado de sus baterías a nuevos fabricantes de coches eléctricos.

Siniestralidad

Atención a julio

Mayo, junio y especialmente julio son los meses que concentran el mayor número de accidentes de tráfico, según el análisis de los siniestros sufridos por los 73.000 coches que componen la flota de LeasePlan. Ese análisis también demuestra que son los accidentes de tipología media los más frecuentes (43% de los casos) y que en ellos se registran elevados daños materiales, lo que supone una media de 4,2 días de tener el coche en el taller.

BMW



A POR EL GUINNESS

Recorrer la mayor distancia en moto de manera continuada dentro de un mismo país y anotar este reto en el Libro Guinness de los Récords. Es la aventura que acaba de iniciar el alicantino Jorge Zanoletty, que está recorriendo los 8.116 municipios de nuestro país en solitario con su moto BMW F 700 GS.

Zanoletty ha calculado que tardará seis meses en completar este recorrido —unos 100.000 kilómetros—. Además, pretende recaudar 8.000€ (un euro por cada municipio) en favor de Ayuda en Acción.

+ en www.kia.com/es

KIA CON EL FÚTBOL

La modelo Adriana Lima es la protagonista de tres spots publicitarios de la marca Kia para promocionar el Mundial de Fútbol



de Brasil en Estados Unidos. Ésta es la segunda vez que colaboran Kia y la top model brasileña, quien ya grabó para la marca el anuncio de la Super Bowl de 2012.

Si quieres ver el vídeo de Adriana Lima para Kia entra en... www.m16.in/v20

AUDI DRIVING EXPERIENCE

► Audi inaugura en Jerez de la Frontera el calendario de su escuela de conducción de asfalto 'Driving Experience', que tiene tres tipos de cursos disponibles.



► El Audi R8, el RS 4 Avant y el RS 6 Avant se utilizarán en el curso 'Sportscar'.

EL ASFALTO TE ESPERA

El circuito de Jerez (del 24 al 27 de junio) es la primera parada en el calendario de la escuela de conducción sobre asfalto Audi Driving Experience, que este año cuenta en la dirección con los pilotos Jordi y Marc Gené. En total, este circuito de formación visitará siete ciudades españolas, en las que se impartirán ocho cursos hasta el próximo mes de noviembre con el objetivo

de mejorar la seguridad y las técnicas de conducción de los participantes.

El programa cuenta con tres tipos de cursos: Dynamic, Progressive y Sportscar. El primero está dedicado a la conducción segura y pensado para aquellos que quieran aprender a dominar su vehículo en condiciones imprevistas.

El Progressive se realiza al volante de las versio-

nes más deportivas de los modelos de la marca y está destinado a los que quieran aprender a tomar todo tipo de curvas de la manera más efectiva posible.

Por último, el curso Sportscar permite pilotar modelos como el Audi RS 4 Avant, Audi RS 6 Avant y Audi R8. Es el curso que cerrará el programa del 5 al 7 de noviembre en el circuito catalán de Montmeló.

EDUCACIÓN VIAL

EL MEJOR CORTOMETRAJE

El Colegio Vicente Ferrer Ramos, de Valderrobres (Teruel), ha ganado el primer premio del concurso nacional de Cortometrajes de Educación Vial por el vídeo 'Normas del peatón'. Este certamen está organizado por el Real Automóvil Club de España (RACE) y Goodyear y en la

segunda edición del mismo han participado casi 400 alumnos pertenecientes a 30 centros escolares, que han subido a la red un total de 46 vídeos.



CONCURSO

Más de 2.000 niños de entre 4 y 12 años han participado en el concurso de dibujo escolar organizado por Confortauto y Telepizza bajo el lema 'Vamos seguros al cole'.

NISSAN QASHQAI

DOMINA LA CIUDAD

Nissan ha puesto en marcha en las redes sociales Facebook y Twitter un juego que permite conducir virtualmente el Qashqai a través de una ciudad que ha sido generada en el interior de una original máquina de pinball. Los usuarios que se registren en '#Domina la ciudad' podrán explorar este universo virtual en el que aparecen integrados

los contenidos más relevantes de sus actividades en las redes sociales y las interacciones con sus amigos.

El juego ha sido creado por la agencia Arista para Nissan y con él la marca quiere transmitir su «pasión por la innovación y por la tecnología», según Francesc Corberó, director de Comunicación de Nissan Iberia.



► Los usuarios de Facebook y Twitter pueden conducir el Nissan Qashqai virtualmente.

+ en www.abarth.es

16 EDICIÓN DE LA GUMBALL 3000

ABARTH EXHIBE SUS CABALLOS

El Abarth 695 biposto ha sido coche oficial de la Gumball 3000, que ha recorrido más de 5.500 kilómetros.

Acaba de terminar la 16 edición de la Gumball 3000, una carrera no competitiva en la que 120 superdeportivos han recorrido más de 5.500 kilómetros en 7 días entre Estados Unidos y Europa, entre Miami e Ibiza para ser más exactos.

Este evento, reservado sólo a millonarios por el alto coste de la inscripción, contó este año con el Abarth 695 biposto

como coche oficial, que debutó con una carrocería exclusiva y el número especial #1. Con sus 190 caballos de potencia, el modelo más radical de la marca del escorpión fue pilotado desde Edimburgo a Barcelona por Maximillion Cooper, consejero delegado de la Gumball 3000, y desde Barcelona hasta Ibiza por la leyenda del motociclismo Marco Lucchinelli.

► En la Gumball 3000 participaron 120 superdeportivos.



◀ La Gumball 3000 es una carrera no competitiva que este año ha recorrido más de 5.500 kilómetros.

► El Abarth 695 biposto tiene 190 caballos de potencia.

OPEL ADAM

LISTO PARA EL MUNDIAL

España ya no tiene ninguna opción en el Mundial de Fútbol de Brasil, pero el Opel Adam sigue en cada partido vistiéndose con los colores de los equipos participantes. La marca ha puesto en marcha en

las redes sociales una campaña en la que personaliza al Adam con los colores de cada selección los días de partido. Este modelo ofrece más de 61.000 combinaciones para el exterior y cerca de 82.000 para el interior.



SOLIDARIDAD

Citroën ha acompañado al cantante Huecco hasta Haití, donde éste ha entregado a familias sin recursos 225 balones 'Soccket', capaces de generar luz.



Tu vehículo puede consumir menos con BP Ultimate

¿SABÍAS QUE...?

Gracias a su potencia limpiadora, 5 veces mayor que la de los carburantes convencionales, los carburantes BP Ultimate reducen el consumo de carburante y las emisiones.

ATENTOS A...

DEL 1/7 AL 17/8

El Museo Aventura Peugeot, de Sochaux (Francia) acoge una exposición que conmemora el 30 aniversario del primer concept de la marca, el Quasar.



ROSBERG HA DADO LA VUELTA A LA TORTILLA Y TRAS LAS CUATRO VICTORIAS



CONSECUTIVAS DE HAMILTON AHORA DOMINA POR 29 PUNTOS

Rosberg le 'coge los puntos' a Hamilton



Mercedes volvía a la normalidad con el doblete de sus pilotos y un nuevo golpe de Rosberg a Hamilton, quien ha tomado la iniciativa frente a su compañero. Empaquetado entre motores alemanes, Alonso lograba su 'mejor carrera de la temporada', mientras Red Bull cosechaba la peor en su propio circuito



Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Fotos: Sutton

«Psicológicamente, fue bueno poder romper la racha de Lewis tras cuatro victorias seguidas; ahora tengo la iniciativa». Antes del Gran Premio de Austria, Nico Rosberg recordaba el valor de sus últimos resultados para frenar a Lewis Hamilton. La carrera del Red Bull Ring confirmó que la balanza del campeonato ahora se ha inclinado hacia su lado.

Si en Mónaco fue polémico su triunfo y en Montreal supo manejar magistralmente los problemas técnicos, en Austria el alemán derrotó sin paliativos al piloto británico, aunque Hamilton parecía de nuevo el

piloto más rápido de los dos. Sin embargo, el enfoque racional, metódico y efectivo de Rosberg —y la mala fortuna mecánica de su compañero— ha llevado su ventaja hasta los 29 puntos, la más amplia de la temporada, «mi verdadero objetivo al llegar a Austria», confesaba tras la carrera.

«Tenemos que recuperarnos en Austria, y hacer el doblete en cada carrera por el coche que tenemos», apuntaba Rosberg antes de la prueba, recordando la brutal superioridad del W05. Y, efectivamente, todo volvió a la normalidad en el Red Bull Ring. Sin embargo, en esta ocasión, los Mercedes oficiales sí tuvieron otros riva-

les. Williams, y algunos problemas mecánicos. El equipo británico copó la primera línea, pero el equipo alemán ganó por una mejor estrategia para superar la magnífica velocidad punta de los monoplazas británicos, que terminaron relegados en la meta por Rosberg y Hamilton.

No fue, en todo caso, una carrera fácil para Mercedes, pero su doblete confirmó hasta qué punto su margen es extraordinario, como apuntaba Rosberg antes de la prueba. «Lograr el doblete no fue fácil», explicaba Toto Wolff al final, «experimentamos cosas que no esperábamos», refiriéndose de nuevo a problemas de

refrigeración también conocidos en Canadá, «sufrimos con los frenos de nuevo, no hay rectas suficientemente largas para refrigerarlos, hacía más calor, así que fue una sorpresa para nosotros».

«Teníamos a Hamilton detrás. No entiendo muy bien cómo puede ir tan rápido el coche en las rectas porque me intentó atacar en la curva 3, en la curva 5, en la curva 7 y luego en la 8 ya lo consiguió. Por tanto es prácticamente imposible mantener detrás a un Mercedes. Es otro nivel». Aún con problemas mecánicos, Fernando Alonso experimentó de forma directa en sus carnes la superioridad de los monopla-

zas alemanes, que Rosberg y Hamilton se encargaron de reafirmar.

Rosberg adelantó en la salida a Bottas, y Hamilton comenzó a enmendar su error en entrenamientos, saltando desde la quinta línea a la cuarta plaza en la primera vuelta, incluyendo el espectacular adelantamiento en la curva 8 al que Alonso se refería. Massa había logrado una sorprendente 'pole' el sábado, pero ya en la primera parada de boxes fue superado por los pilotos de Mercedes en su vuelta a la pista. Incluso la rápida maniobra de los mecánicos de Williams y la velocidad de Bottas en su primera vuelta tras el cambio

de gomas también relegó al brasileño.

A partir de este punto, solo el finlandés se mantuvo en la pugna con los Mercedes. Mientras Rosberg y Hamilton luchaban con sus propios problemas cuando el ERS y los frenos amargaron la carrera a ambos pilotos, aunque con la situación bajo control. El británico fue avisado varias veces para que controlara la temperatura de los frenos durante la prueba, y otro tanto le ocurrió al alemán al rodar detrás de Pérez mientras el mexicano aguantaba en pista, en cabeza, sin cambiar gomas.

Rosberg, Bottas y Hamilton, por este orden, llegaron a ro-

dar totalmente apretados, hasta que los pilotos de Mercedes entraron de nuevo en boxes para la segunda parada. A partir de aquí se deshicieron del finlandés y nuevamente el doblete quedó en sus manos. Hamilton atacó en los compases finales a su compañero, pero los frenos le volvieron a condicionar.

«Fue el mejor logro de la carrera», explicaría después Toto Wolff para desvelar las claves internas de la prueba para Mercedes, «muchos ingenieros de la unidad de potencia y del monoplaza estuvieron gestionando el coche (durante la carrera), siempre quisimos tener los mismos ajustes en am-

bos coches, pero después de Montreal necesitábamos asegurarnos de que gestionábamos las partes más críticas de la forma adecuada». Se trataba tanto de controlar correctamente los problemas técnicos, como de hacerlo sin discriminar a ninguno de sus dos pilotos, que no está el horno para bollos.

¿Tuvo opciones Williams de conseguir su primera victoria desde el triunfo de Maldonado en el Gran Premio de España de 2012? ¿Erró estratégicamente el equipo británico con sus paradas en boxes, resueltas siempre con el adelantamiento de los Mercedes?

«Con la estrategia que hi-

FERNANDO ALONSO HIZO POSIBLEMENTE LA MEJOR CARRERA DEL AÑO



-71 VUELTAS CLASIFICATORIAS-, PERO FERRARI NO DA PARA MÁS

FERNANDO ALONSO / FERRARI

«¿Cerrar el hueco con Mercedes? Imposible, demasiada diferencia»



«Dependerá del circuito, de sus características. Pero lo mejor que podemos hacer es dar el máximo en todas las carreras y sumar tantos puntos como sea posible». A este patrón parece haberse reducido la temporada 2014. Ya con el equipo italiano trabajando para la próxima temporada, y con el tiro errado que ha supuesto el F14 T, el Gran Premio de Austria fue otra nueva prueba de ello para Alonso y Ferrari.

«Un quinto puesto y la mejor carrera de la temporada». El vaso medio lleno, por favor, gracias a una magnífica actuación de Alonso, porque no puede resultar más decepcionante semejante balance en la meta cuando incluso el piloto español cuenta con un tercer puesto esta temporada. Pero así está el panorama

esta temporada. Segundo y medio a Raikkonen en el Q3, cuarto puesto en parilla, quinto y rodeado de motores Mercedes en la meta, unos cronos de carrera magníficos («71 vueltas clasificatorias», como definió su actuación tras la prueba) casi un segundo más rápido que su compañero durante el último relevo... Analizada en su contexto y al margen de la posición en meta, la actuación de Alonso fue más que relevante. Un consuelo personal, que no oculta el reflejo de otra temporada perdida.

Fiabilidad, rendimiento, inmadurez de las soluciones técnicas de Ferrari, el equipo italiano tiene un trabajo duro por delante si quiere alcanzar a Mercedes el próximo año. De momento, parece que tanto Alonso como Raikkonen corren lastrados. «Por ahora lo pasamos

un poco mal para sacar todo el rendimiento de la unidad de potencia», explicaba el piloto español tras la prueba, «En las primeras carreras el motor eléctrico se apagaba en las salidas, y en las primeras dos vueltas eso no ayudaba, en las últimas carreras hemos tenido otros problemas por los que había que reducir la potencia». Poco consuelo resulta comprobar que Red Bull no anda a la zaga. «¿Respecto a Mercedes, cerrar el hueco? Imposible. Hay demasiada diferencia...».

«71 vueltas de crono. Puntos para ayudar al equipo. Próxima y difícil parada... Inglaterra. #aTrabajarFuerte», tuiteaba Alonso, resumiendo su magnífica carrera en Austria, pero también anticipando la siguiente de Silverstone... Como si nos quisiera avisar de algo...

cimos, controlábamos los neumáticos y su desgaste, intentando mantener la pérdida de tracción y la aceleración lateral bajo en ciertas partes de la curva con los reglajes electrónicos y el estilo de pilotaje», explicaba Rob Smedley al final de la prueba. En pocas palabras, los dos Williams acusaban más el desgaste de neumático que los Mercedes.

El equipo británico jugó una carta más conservadora para no perder el resultado latente en el potencial que encierra su monopla, como ocurrió en Canadá, temiendo que sus pilotos se hundieran al final de la carrera, «hubiéramos quedado como idiotas si los neumáticos se hubieran agotado con cinco o seis vueltas para el final y los coches te hubieran pasa-

do uno detrás de otro». Había que remontarse hasta 2005 para encontrar a los dos Williams entre los primeros clasificados, cuando Nick Heidfeld y Mark Webber fueron segundo y tercero respectivamente en Mónaco. En definitiva, no hubo en Williams la sensación de oportunidad perdida. «Fuimos batidos por un coche más rápido y un equipo mejor organizado», resumía el propio Smedley al final de la prueba, «hicieron un mejor trabajo que nosotros, sin duda, sabíamos que teníamos que manejar los sistemas del coche, los frenos, los neumáticos...». Como Mercedes, pero con la diferencia de que sus pilotos firmaron el obligado doblete para el W05.

El Gran Premio de Austria



Valteri Bottas logró el tercer escalón del podio. Y durante tiempo fue líder de la carrera.



Sexto puesto para Sergio Pérez, tras una gran carrera. Arriba, Felipe Massa, que tras lograr la pole se tuvo que conformar con la cuarta posición.



Séptimo puesto para Kevin Magnussen con su McLaren, batiendo a Jenson Button.



fue, posiblemente, el mayor éxito de público y ambiente de la temporada. Fruto de la iniciativa de Dietrich Mateschitz, se convirtió en el culmen del éxito y la influencia de Red Bull en la Fórmula 1. Pero a la fiesta no pudieron unirse sus propios monopla, que sufrieron el peor resultado de la temporada en el circuito que lleva el nombre del equipo.

Vettel revivió sus actuales demonios al quedar fuera del Q3, asumiendo toda la responsabilidad. Ricciardo se clasificó quinto el sábado, pero en la primera vuelta era décimo. Al quedarse seco cuando arriesgó por el exterior de la primera curva y se quedó sin velocidad para la recta posterior. Solo una gran maniobra sobre Hulkenberg le permitió ganar un puesto a final de la prueba, pero el octavo final fue poco consuelo para Red Bull. La carrera de Vettel no pudo ser más desastrosa, y abandonó cuando quedó rezagado con vuelta perdida en los primeros compases de la carrera. Se trataba de cuidar el motor para próximas citas.

En Red Bull explotaron al final de la carrera, y Christian Horner señaló directamente a su socio motorista. «Hemos ganado todas las carreras y campeonatos con Renault, pero la situación no mejora», acusaba el responsable del equipo nada más terminar la prueba, «la fiabilidad es inaceptable, el rendimiento es inaceptable», fueron sus duras palabras, «hace falta que haya cambios en Renault, no pueden seguir así las cosas, no es bueno para Renault, y no es bueno para Red Bull».

La desolación de un resultado semejante 'en casa' era patente, y si el equipo austriaco había señalado esta carrera como referencia para apreciar la hipotética evolución de los motores franceses, el fracaso no pudo ser más evidente y en el peor terreno. Cómo afecte el resultado para la relación en el futuro está por ver. Pero tanto para Red Bull como Ferrari la diferencia de rendimiento es



RAIKKONEN FUE DÉCIMO, OTRA VEZ BATIDO POR ALONSO



► Mal resultado para Red Bull en el circuito de casa. Ricciardo fue octavo y Vettel abandonó.



Hulkenberg, que ha puntuado en todas las carreras, acabó noveno, aunque esta vez le batió su compañero de equipo.

tan acusada respecto a Mercedes, que cabe preguntarse si semejante desventaja podrá recuperarse el próximo año.

Force India sigue 'haciendo caja' con sus resultados. El equipo de Pérez y Hulkenberg arañó otros diez puntos, y mantiene un increíble cuarto puesto en la clasificación de

Constructores. El mexicano repitió una de esas actuaciones 'marca de la casa' cuando se trata de recuperar posiciones desde retrasadas lugares de parrilla, estrategia y estilo que tan buen resultado le ha dado en el pasado.

«Cuando comienzas decimoséxto, siempre es difícil

recuperar posiciones», recordaba al final de la prueba en alusión a la penalización sufrida en Canadá. Sin embargo, dos momentos clave le permitieron recuperar mucho terreno. Tras ganar cinco puestos en la salida, se mantuvo en pista con el primer juego de neumáticos durante muchas vueltas.

Después, adelantó a Jenson Button, que tenía idéntica estrategia al Force India, e incluso llegó a liderar la prueba. Al final, terminó en una magnífica sexta posición, confirmada incluso la vuelta rápida de carrera.

Por el contrario, y a diferencia de otras carreras, Hulkenberg no pudo esta vez con su compañero. Aunque volvió a derrotarle en entrenamientos (6-2 es el parcial entre ambos) el alemán sufrió problemas de desgaste inesperados con el neumático y sólo pudo terminar noveno. Mantiene sin embargo la misma consistencia que Fernando Alonso, los dos únicos pilotos que han puntuado en todas las carreras del presente campeonato.

La próxima cita será Silverstone, en Gran Bretaña. Dadas las características del trazado y el nivel del W05, parece que Rosberg volverá a acertar con el pronosticado doblete, salvo imponderables, claro está. Pero en esta ocasión, es Lewis Hamilton quien corre en casa, y su turno para romper la dinámica en la que su compañero se ha instalado desde Mónaco, batiéndole en tres carreras consecutivas. En definitiva, el toma y daca al que se ha reducido el presente campeonato 2014. Un asunto interno de Mercedes.

+ en www.motor16.com

EL MUNDIAL PILOTOS

1º. N. Rosberg (A)	165 puntos
2º. L. Hamilton (GBR)	136 pto.
3º. D. Ricciardo (AUS)	83 pto.
4º. F. Alonso (E)	79 pto.
5º. S. Vettel (A)	60 pto.
6º. N. Hulkenberg (A)	59 pto.
7º. V. Bottas (FIN)	55 pto.
8º. J. Button (GBR)	43 pto.
9º. F. Massa (BRA)	30 pto.
10º. K. Magnussen (DIN)	29 pto.
11º. S. Perez (MEX)	28 pto.
12º. K. Raikkonen (FIN)	19 pto.

CONSTRUCTORES

1º. Mercedes	301 puntos
2º. Red Bull-Renault	143 pto.
3º. Ferrari	98 pto.
4º. Force India-Mercedes	87 pto.
5º. Williams-Mercedes	85 pto.
6º. McLaren-Mercedes	72 pto.
7º. Toro Rosso-Renault	12 pto.
8º. Lotus-Renault	8 pto.

EUROFÓRMULA OPEN JEREZ



Sandy Stuvik, nuevo líder

El noruegotailandés Sandy Stuvik (RP Motorsport) es el nuevo líder del Euroformula Open y del Campeonato de España de F-3 tras ganar las dos carreras disputadas en la pista gaditana. En la primera, por delante del polaco Artur Janosz, y en la segunda, del catalán Alex Palou.

INTERNATIONAL GT OPEN JEREZ

Los Ferrari contraatacan

Tras el dominio de los Corvette en las dos primeras citas llegó la contraofensiva de los Ferrari 458 Italia en Jerez, con victoria en la primera manga del coche de SMP Racing pilotado por Mavlanov y Zampieri, y el de Scuderia Villorba en la segunda, con Montermini y Schiró al volante.



GP2 SERIES RED BULL RING



Victorias de Nasr y Cecotto

El británico Jolyon Palmer (DAMS) sigue al frente de la general pese a tener que conformarse en Austria con un quinto y un sexto puestos. El triunfo en la primera carrera fue para el brasileño Felipe Nasr (Carlin), mientras que en la segunda, la victoria fue para Johnny Cecotto (Trident).

WTCC SPA

Otro doblete de los Citroën C-Elysée

Citroën Racing volvió a dominar, esta vez sobre el circuito belga de Spa-Francorchamps. Sus pilotos coparon los tres mejores tiempos en los entrenamientos, con el galo Yvan Muller



► Sobre estas líneas, 'Pechito' López, líder del Mundial de Turismos. En la foto superior, su compañero Yvan Muller.

en la 'pole' y su compatriota Sebastian Loeb compartiendo la primera línea, dominio que continuó en las carreras, pues la primera terminó con los tres C-Elysée delante —Muller, López y Loeb—, mientras que en la segunda venció López, Muller era segundo y tercero entraba Tom Coronel (Chevrolet).



► El Audi R8 de Phoenix, pilotado por Haase, Mamerow, Rast y Winkelhock, ganó la prueba y batió el récord de distancia.

Segundo triunfo de un Audi en siete días en una carrera de 24 horas

Sólo había pasado una semana desde que Fässler, Lotterer y Tréluyer subieran al podio de Le Mans tras ganar en la mítica carrera de 24 Horas con el Audi R18 e-tron Quattro y otro equipo de pilotos Audi estaba celebrando, desde lo más alto del cajón, una nueva victoria en una carrera de Resistencia; en este caso, las 24 Horas de Nürburgring. El R8 LMS Ultra del equipo Phoenix, pilotado por los alemanes Christopher Haase, Christian Mamerow, Rene Rast y Markus Winkelhock, completó 159 vueltas al llamado 'Infierno Verde', lo que les dio la victoria y, de paso, sirvió para pulverizar

el récord de distancia en la durísima prueba germana, con 4.035,1 kilómetros. La segunda posición fue para el Mercedes SLS AMG GT3 del equipo Black Falcon, ganador en la pasada edición y que este año participaba con el holandés Jeroen Bleekemolen, el

sueco Andreas Simonsen y los pilotos locales Christian Menzel y Lance David Arnold, que entraron a sólo 2 minutos y 59 segundos de los vencedores, mientras que el tercer puesto del podio fue para otro Mercedes SLS AMG GT3, en este caso el de Rowe Racing pilotado

por Michael Zehe, Christian Hohenadel, Nico Bastian y Maro Engel, clasificados a dos vueltas.

También a dos vueltas del Audi vencedor entraron el Porsche 911 de Henzler, Dumbreck, Ragginger e Imperatori, el Aston Martin de Mücke, Turner y Lamy y el BMW Z4 de Klingmann, Baumann, Hürtgen y Tomczyk, clasificados respectivamente en los puestos cuarto, quinto y sexto.



El Mercedes SLS AMG GT3 de Black Falcon, ganador en la pasada edición, entró segundo esta vez, a sólo tres minutos de los vencedores.

saber comprar y vender

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Síguenos en...



Motor 16.tv

Motor 16

preciosdecoches.motor16.com

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

Ventas en Europa

DE NUEVO EL MERCADO ESPAÑOL POTENCIA LOS BUENOS RESULTADOS

De los principales mercados europeos, sólo Italia cerraba mayo con menos ventas que en 2013, mientras España lideraba el crecimiento de los cinco grandes. Esa recuperación de nuestro mercado, que Anfac (fabricantes españoles) atribuye en gran parte al PIVE, contribuía al noveno mes consecutivo con alza de matriculaciones en la UE y al cierre del primer trimestre del año con casi un 7% de incremento sobre ese periodo de 2013 (ver cuadro). Sin embargo, pese al positivo resultado de mayo, ACEA (constructores europeos) recuerda que ese 1.093.448 unidades comercializadas en la UE de los 28 es el segundo peor registro de mayo desde 2003.

Como se recoge en el cuadro, la bonanza generalizada del mercado se refleja en las cifras de los fabricantes, la mayoría de los cuales cierran mes y acumulado en positivo, destacando el resultado de Skoda, que sube un 22,6% y se queda a las puertas del 'top ten' en el mes y la suma del año. Con VW que sigue dominando entre las marcas más vendidas, los cambios en las diez primeras posiciones se limitan a que Opel desplaza a Renault de la tercera plaza y Fiat sustituye a Citroën en la novena. También por grupos sigue dominando VW, que acumula 1.421.992 unidades, frente a las 619.208 de PSA y las 439.650 de Renault.

LOS MAYORES MERCADOS

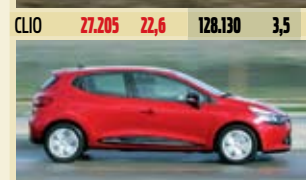
	Mayo	%14/13	Enero/Mayo	%14/13
ALEMANIA	274.804	5,2	1.260.654	3,4
REINO UNIDO	194.032	7,7	1.058.974	11,6
FRANCIA	148.951	0,3	762.519	3,0
ITALIA	131.602	-3,8	628.719	3,2
ESPAÑA	82.483	16,9	364.784	16,3
BÉLGICA	42.955	-3,5	244.806	-0,8
SUECIA	27.652	7,3	122.998	16,0
EU28	1.093.448	4,5	5.431.921	6,9
EFTA	40.279	-1,0	187.342	-1,6
EU28+EFTA	1.133.727	4,3	5.619.263	6,6

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

	Mayo	%14/13	Enero/Mayo	%14/13
VW	144.595	4,8	688.393	3,8
FORD	82.437	2,8	418.902	8,1
OPEL	80.467	6,2	379.753	7,5
RENAULT	71.504	15,9	362.675	11,8
PEUGEOT	68.665	4,8	345.821	8,1
AUDI	66.807	4,8	320.341	6,5
MERCEDES	57.803	6,1	272.885	4,4
BMW	55.906	1,4	282.839	5,3
FIAT	54.748	-4,5	267.103	1,1
CITROËN	54.235	3,5	273.387	4,3

LOS MÁS MATRICULADOS*

	Unidades Mayo	% 14/13	Unidades Enero/Mayo	% 14/13
GOLF	47.202	16,1	227.166	15,7



CLIO	27.205	22,6	128.130	3,5
------	--------	------	---------	-----

FIESTA	26.875	1,0	140.958	10,3
--------	--------	-----	---------	------

CORSA	21.507	-4,3	106.837	1,0
-------	--------	------	---------	-----

POLO	20.941	-4,7	117.987	1,4
------	--------	------	---------	-----

A3/S3/RS3	18.620	19,9	87.560	33,6
-----------	--------	------	--------	------

FOCUS	18.052	-9,0	99.852	-0,4
-------	--------	------	--------	------

OCTAVIA	17.785	57,4	87.698	43,9
---------	--------	------	--------	------

ASTRA	17.370	1,7	78.083	-7,5
-------	--------	-----	--------	------

Das WeltAuto

EXPANSIÓN IMPARABLE

Tras vender 8.000 unidades y facturar 92 millones de euros en su primer año, la marca especializada en vehículos de ocasión del grupo VW convertirá los 133 concesionarios que hay en España en 250 en 2015. En esa línea de crecimiento, y una vez integradas VW, Seat, Skoda y VW Vehículos Comerciales, la previsión es incrementar un 60 por ciento las ventas el próximo año. Su oferta, centrada en vehículos de hasta siete años y segmentada por tramos de edad y kilometraje, la integran unidades garantizadas y certificadas y contempla desde los segmentos más pequeños hasta vehículos comerciales de todas las marcas, pues el negocio se centra en vehículos que cumplen los exigentes estándares de Das WeltAuto. La calidad del servicio en todo el proceso culmina con la posibilidad de devolver el coche a los 1.000 kilómetros o transcurridos quince días de la compra. La última innovación introducida es la puesta en marcha de www.dasweltauto.es, como respuesta a que el 80 % de las búsquedas de usados comienzan en la red. Esa calidad y garantía las refrenda el premio a la Imagen en el Foro VO y Postventa conseguido en la quinta edición del galardón que promueve Ganvam (vendedores).



saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Tipo de combustible		Modelo		Precio en euros		Consumo (l/100km)		Potencia (CV)	
Motor16 publica cada semana la lista completa de precios de modelos que se venden en el mercado español. Un listado completo –aunque con un número reducido de datos– que permita a cada posible comprador ver toda la oferta de que dispone a la hora de elegir su coche nuevo. Son más de 5.000 modelos diferentes pertenecientes a 52 marcas los coches que están a la venta en España. De ellos ofrecemos en la primera columna el tipo de combustible que utilizan, la descripción detallada del modelo, versión... sería la segunda columna, el precio de tarifa está en la tercera columna, la potencia en la cuarta y el consumo medio sería la última columna. Conviene no olvidar que el precio recomendado por el fabricante puede verse reducido por las promociones y los importantes descuentos que hacen los fabricantes y que nosotros seguiremos reflejando en las páginas que preceden a este listado de precios. Esperamos que os sea de utilidad.									
									
Audi Importador: Volkswagen Audi España, S.A./De la Selva Edición Génova, Polígono Masilau, 08201 El Prat de Llobregat (Barcelona). *Teléfono: 93 408 961. *Garantía: Dos años o límite de kilómetros. **Red de postventa: 30 puntos. *Web: www.audi.es									
D	A116 TDI 105cv Adrenalin2	23.200	3,8	105					
D	A116 TDI 105cv Ambition	21.920	3,8	105					
D	A116 TDI 105cv Attraction	19.400	3,8	105					
D	A116 TDI 90cv Adrenalin	20.000	3,8	90					
D	A116 TDI 90cv Adrenalin2	22.190	3,8	90					
D	A116 TDI 90cv Ambition	20.910	3,8	90					
D	A116 TDI 90cv Attraction	18.940	3,8	90					
D	A116 TDI 90cv Attraction	18.940	3,8	90					
D	A116 TDI 90cv S tronic Adrenalin2	21.770	4,2	90					
D	A116 TDI 90cv S tronic Adrenalin2	23.960	4,2	90					
D	A116 TDI 90cv S tronic Ambition	22.680	4,2	90					
D	A116 TDI 90cv S tronic Attraction	20.710	4,2	90					
D	A116 TDI 90cv S tronic Attraction	20.160	4,2	90					
D	A12.0 TDI 143cv Ambition	23.850	4,1	143					
D	A12.0 TDI Adrenalin2	25.130	4,1	143					
D	A1 Sportback 1.6 TDI 105cv Adrenalin2	23.960	3,8	105					
D	A1 Sportback 1.6 TDI 105cv Ambition	22.650	3,8	105					
D	A1 Sportback 1.6 TDI 105cv Attraction	20.130	3,8	105					
D	A1 Sportback 1.6 TDI 90 S tronic Adrenalin2	22.540	4,2	90					
D	A1 Sportback 1.6 TDI 90 S tronic Attraction	21.540	4,2	90					
D	A1 Sportback 1.6 TDI 90 S tronic Attraction	20.890	4,2	90					
D	A1 Sportback 1.6 TDI 90cv Adrenalin	20.770	3,8	90					
D	A1 Sportback 1.6 TDI 90cv Adrenalin2	22.950	3,8	90					
D	A1 Sportback 1.6 TDI 90cv Ambition	21.640	3,8	90					
D	A1 Sportback 1.6 TDI 90cv Attraction	19.770	3,8	90					
D	A1 Sportback 1.6 TDI 90cv Attraction	19.120	3,8	90					
D	A1 Sportback 1.6 TDI 90cv S tronic Adrenalin2	24.720	4,2	90					
D	A1 Sportback 1.6 TDI 90cv S tronic Ambition	23.410	4,2	90					
D	A1 Sportback 2.0 TDI 143cv Ambition	24.580	4,1	143					
D	A1 Sportback 2.0 TDI Adrenalin2	25.890	4,1	143					
D	A112 TFSI 86cv Adrenalin	18.400	5,1	86					
D	A112 TFSI 86cv Ambition	19.370	5,1	86					
D	A112 TFSI 86cv Attraction	17.340	5,1	86					
D	A112 TFSI 86cv Attraction	16.780	5,1	86					
D	A112 TFSI Adrenalin2	20.650	5,1	86					
D	A114 TFSI 122i Stronic 119g CO2 Adrenalin2	24.590	5,2	122					
D	A114 TFSI 122i Stronic 119g CO2 Attraction	20.790	5,2	122					
D	A114 TFSI 122cv Adrenalin2	23.750	5,3	122					
D	A114 TFSI 122cv Ambition	22.420	5,3	122					
D	A114 TFSI 122cv Attraction	19.800	5,3	122					
D	A114 TFSI 122cv S tronic Adrenalin2	25.590	5,3	122					
D	A114 TFSI 122cv S tronic Ambition	24.260	5,3	122					
D	A114 TFSI 122cv S tronic Attraction	21.640	5,3	122					
D	A114 TFSI 122cv Stronic 119g CO2 Ambition	23.310	5,2	122					
D	A114 TFSI 140cv CoD Ambition	22.660	4,7	140					
D	A114 TFSI 140cv CoD Attraction	20.140	4,7	140					
D	A114 TFSI 140cv CoD S tronic Ambition	24.430	4,7	140					
D	A114 TFSI 140cv CoD S tronic Attraction	21.910	4,7	140					
D	A114 TFSI 185cv S tronic Adrenalin2	29.830	5,9	185					
D	A114 TFSI 185cv S tronic Ambition	28.610	5,9	185					
D	A114 TFSI COO Adrenalin2	23.940	4,7	140					
D	A114 TFSI COO S tronic Adrenalin2	25.710	4,7	140					
D	A1 Sportback 1.2 TFSI 86cv Adrenalin	19.170	5,1	86					
D	A1 Sportback 1.2 TFSI 86cv Ambition	20.100	5,1	86					
D	A1 Sportback 1.2 TFSI 86cv Attraction	18.170	5,1	86					
D	A1 Sportback 1.2 TFSI 86cv Attraction	17.510	5,1	86					
D	A1 Sportback 1.2 TFSI Adrenalin2	21.410	5,1	86					
D	A1 Sportback 1.2 TFSI S tronic Adrenalin2	26.350	5,3	122					
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 122i S tronic Ambition	24.990	5,3	122					
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 122i Stronic Attraction	22.370	5,3	122					
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 122cv Adrenalin2	24.510	5,4	122					
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 122cv Ambition	23.150	5,4	122					
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 122cv Attraction	20.530	5,4	122					
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 140 CoD Stron	25.160	4,9	140					
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 140 CoD Stron Attraction	22.640	4,9	140					
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 140cv CoD Ambition	23.390	4,9	140					
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 140cv CoD Attraction	20.870	4,9	140					
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 185 S tronic Adrenalin2	30.590	5,9	185					
D	A1 Sportback 1.4 TFSI 185 S tronic Ambition	29.340	5,9	185					
D	A1 Sportback 1.4 TFSI COO Adrenalin2	24.700	4,9	140					
D	A1 Sportback 1.4 TFSI COO S tronic Adrenalin2	26.470	4,9	140					
D	S120 TFSI quattro	34.200	7	231					
D	S1 Sportback 2.0 TFSI quattro	34.930	7	231					
D	A116 TDI 105cv Ambition	26.720	3,8	105					
D	A116 TDI 105cv Attraction	24.240	3,8	105					
D	A116 TDI 105cv S tronic Ambition	28.870	3,9	105					
D	A116 TDI 105cv S tronic Attraction	26.390	3,9	105					
D	A116 TDI Adrenalin	24.550	3,8	105					
D	A116 TDI Attraction	23.260	3,8	105					
D	A116 TDI S line edition	28.090	3,8	105					
D	A116 TDI S tronic Adrenalin	26.700	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic Attraction	25.410	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	30.240	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	26.340	3,9	105					
D	A116 TDI S tronic S line edition	24.320	3,9	105					

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Tipo de combustible		Modelo	Precio en euros		Consumo (l/100km)		Potencia (CV)												
D	A3 Sedan 1.6 TDI S tronic Adrenalín	28.860	3,9	105	G	A5 Coupé 2.0 TFSI 225cv quattro	47.900	6,6	225	G	A4 2.0 TFSI flexible fuel quattro S line edit	38.960	9,4	180	D	A6 Avant 3.0 TDI quattro Stro Advanced edit	58.730	5,8	204
D	A3 Sedan 1.6 TDI S tronic Attraction	27.580	3,9	105	G	A5 Coupé 2.0 TFSI 225cv quattro S tronic	49.100	6,7	225	G	A5 Coupé 2.0 TFSI flexible fuel S line edition	36.430	8,5	180	D	A6 Avant 3.0 TDI 245 clean diesel quat Stro	61.900	5,9	245
D	A3 Sedan 1.6 TDI S tronic S line edition	32.510	3,9	105	G	A5 Coupé 2.0 TFSI multitrón S line edition	50.440	5,8	225	G	A4 2.0 TFSI multitrón S line edition	40.640	5,8	225	D	A6 Avant 3.0 TDI 245 clean diesel quat Stro	61.900	5,9	245
D	A3 Sedan 2.0 TDI 150cv Ambiente	30.670	4,1	150	G	A5 Coupé 2.0 TFSI quattro S line edit	52.630	6,7	225	G	A4 2.0 TFSI quattro S tronic S line edition	43.170	6,7	225	D	A6 Avant 3.0 TDI clean quat Stro S line edit	66.530	5,9	245
D	A3 Sedan 2.0 TDI 150cv Attraction	28.190	4,1	150	G	A5 Coupé 2.0 TFSI S line edition	47.950	5,9	225	G	A4 2.0 TFSI S line edition	38.520	5,9	225	G	A6 Avant 2.0 TFSI 180cv	43.580	6,6	180
D	A3 Sedan 2.0 TDI 150cv quattro Ambiente	34.090	4,7	150	G	A5 Coupé 3.0 TFSI 272cv quattro S tronic	56.400	8,1	272	G	A4 3.0 TFSI 272cv quattro S tronic	51.570	8,1	272	G	A6 Avant 2.0 TFSI 180cv multitrón	45.980	6,5	180
D	A3 Sedan 2.0 TDI 150cv quattro Attraction	34.090	4,7	150	G	A5 Coupé 3.0 TFSI quattro Stro S line edit	59.550	8,1	272	G	A4 3.0 TFSI quattro S tronic S line edition	51.600	8,1	272	G	A6 Avant 2.8 TFSI 204cv	49.760	7,7	204
D	A3 Sedan 2.0 TDI 150cv quattro Ambiente	31.510	4,7	150	G	A5 Coupé Advanced edition 1.8 TFSI 170 mult	43.660	5,8	170	D	A4 Avant 2.0 TDI 136cv S line edition	35.370	4,4	136	G	A6 Avant 2.8 TFSI 204cv multitrón	52.260	7,4	204
D	A3 Sedan 2.0 TDI 150cv S tronic Ambiente	32.820	4,5	150	G	A5 Coupé Advanced edition 1.8 TFSI 170cv	41.170	5,7	170	D	A4 Avant 2.0 TDI 136cv S line edition	35.390	4,4	136	G	A6 Avant 2.8 TFSI 204cv quattro S tronic	55.670	8	204
D	A3 Sedan 2.0 TDI 150cv S tronic Attraction	32.820	4,5	150	G	S5 Cabrio 3.0 TFSI 333cv quattro S tronic	74.920	8,5	333	D	A4 Avant 2.0 TDI 150 multitr S line edition	38.850	4,9	150	G	A6 Avant 2.8 TFSI 204cv quattro S tronic	63.460	8,2	310
D	A3 Sedan 2.0 TDI Adrenalín	28.550	4,1	150	G	S5 Coupé 3.0 TFSI 333cv quattro S tronic	68.890	8,1	333	D	A4 Avant 2.0 TDI 150cv	36.750	4,7	150	G	S6 Avant 4.0 TFSI 420cv quattro S tronic	91.800	9,7	420
D	A3 Sedan 2.0 TDI Attraction	27.270	4,1	150	D	SQ5 3.0 TDI 313cv quattro tiptronic	69.900	6,8	313	D	A4 Avant 2.0 TDI 150cv multitrón	38.870	4,9	150	D	A7 Sportback 3.0 Bi TDI 313cv quattro tip	72.290	6,3	313
D	A3 Sedan 2.0 TDI clean d Stro qua S line edit	41.960	4,9	184	G	R55 Cabrio 4.2 FSI 450cv quattro S tronic	104.480	10,7	450	D	A4 Avant 2.0 TDI 150cv quattro	39.280	5,3	150	D	A7 Sportback 3.0 Bi TDI quat tiptr S line edit	76.660	6,3	313
D	A3 Sedan 2.0 TDI clean diesel S line edit	36.100	4,2	184	G	R55 4.2 FSI 450cv quattro S tronic	91.730	10,5	450	D	A4 Avant 2.0 TDI 150cv S line edition	35.500	4,7	150	D	A7 Sportback 3.0 TDI 204 quat Stro S line edit	68.180	5,8	204
D	A3 Sedan 2.0 TDI quattro Adrenalín	31.890	4,7	150	G	A5 Sportback 2.0 TDI 150 multitr S line edit	40.100	4,8	150	D	A4 Avant 2.0 TDI 163cv	38.100	4,5	163	D	A7 Sportback 3.0 TDI 204cv multitrón	61.330	5,1	204
D	A3 Sedan 2.0 TDI quattro Attraction	30.550	4,7	150	D	A5 Sportback 2.0 TDI 150cv	38.020	4,5	150	D	A4 Avant 2.0 TDI 163cv S line edition	38.120	4,5	163	D	A7 Sportback 3.0 TDI 204cv quattro S tronic	64.430	5,8	204
D	A3 Sedan 2.0 TDI quattro S line edition	35.680	4,7	150	D	A5 Sportback 2.0 TDI 150cv multitrón	42.000	4,8	150	D	A4 Avant 2.0 TDI 177 multitr S line edition	41.740	4,9	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 quat Stro S line edit	71.970	5,9	245
D	A3 Sedan 2.0 TDI S line edition	32.200	4,1	150	D	A5 Sportback 2.0 TDI 150cv S line edition	40.950	4,5	150	D	A4 Avant 2.0 TDI 177 quat Stro S line edit	42.150	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
D	A3 Sedan 2.0 TDI S tronic Adrenalín	30.700	4,5	150	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177 multitr S line edit	47.360	4,8	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv	39.590	4,8	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
D	A3 Sedan 2.0 TDI S tronic Attraction	29.420	4,5	150	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177 quat Stro S line edit	47.050	5,1	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv multitrón	41.710	4,9	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
D	A3 Sedan 2.0 TDI S tronic S line edition	34.350	4,5	150	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv multitrón	41.710	4,9	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	D	A5 Sportback 2.0 TDI 177cv	40.250	4,6	177	D	A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42.120	5,3	177	D	A7 Sportback 3.0 TDI 245 clean quattro Stro	69.590	5,9	245
G	A3 Sedan																		

 La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Potencia (CV)			
C416 THP 155cv CMP Exclusive	24.600	64	156
C416 VTI 120cv Collection	20.750	63	120
C416 VTI 120cv Collection	20.850	63	120
C416 VTI 120cv Seduction	20.200	62	120
C416 VTI 120cv Tonic	19.050	62	120
C4e THP 130cv Collection	21.350	49	130
C4e THP 130cv Exclusive	23.250	49	130
C-ELYSÉE HDI 90cv Exclusive	18.250	41	92
C-ELYSÉE HDI 90cv Exclusive	17.250	41	92
C-ELYSÉE VTI 115cv Exclusive	16.950	64	115
C-ELYSÉE VTI 115cv Exclusive	15.950	65	115
C-ELYSÉE VTI 70cv ETG Exclusive	15.900	51	72
C-ELYSÉE VTI 70cv ETG Exclusive	14.900	51	72
C-ELYSÉE VTI 70cv Exclusive	15.250	52	72
C-ELYSÉE VTI 70cv Seduction	14.250	52	72
D55e + HDI 115cv CMP Design	28.190	43	114
D55e + HDI 115cv CMP Style	30.060	43	114
D55e + HDI 115cv ETG6 Design	28.590	43	114
D55e + HDI 115cv ETG6 Style	30.060	43	114
D55 HDI 160cv Aut. Design	31.340	59	163
D55 HDI 160cv Aut. Design	31.740	59	163
D55 HDI 160cv Aut. Faubourg Addict	39.740	61	163
D55 HDI 160cv Aut. Sport	38.210	61	163
D55 HDI 160cv Aut. Sport	38.410	61	163
D55 HDI 160cv Aut. Style	34.110	61	163
D55 HDI 160cv Aut. Style	34.110	61	163
D55 HDI 160cv Design	29.800	48	163
D55 HDI 160cv Design	30.200	48	163
D55 HDI 160cv Sport	36.670	49	163
D55 HDI 160cv Sport	36.870	49	163
D55 HDI 160cv Style	32.570	49	163
D55 HDI 160cv Style	32.570	49	163
D55 Hybrid4 Airstream Design	36.940	38	200
D55 Hybrid4 Airstream Design	37.340	38	200
D55 Hybrid4 Airstream Sport	43.810	41	200
D55 Hybrid4 Airstream Sport	44.010	41	200
D55 Hybrid4 Airstream Style	39.710	41	200
D55 Hybrid4 Airstream Style	39.710	41	200
D55 THP 155cv Aut. Design	29.360	71	156
D55 THP 155cv Aut. Design	29.760	71	156
D55 THP 155cv Aut. Style	32.130	73	156
D55 THP 155cv Aut. Style	32.130	73	156
D55 THP 200cv Sport	37.080	67	200
D55 THP 200cv Sport	37.280	67	200
D55 THP 200cv Style	32.980	67	200
D55 THP 200cv Style	32.980	67	200
C161 HDI 115cv Business	25.240	48	114
C161 HDI 115cv CMP Millennium	27.620	45	114
C161 HDI 115cv CMP Millennium	27.840	45	114
C161 HDI 115cv CMP Seduction	26.560	45	114
C161 HDI 115cv CMP Seduction	26.780	45	114
C161 HDI 115cv Millennium	26.920	48	114
C161 HDI 115cv Millennium	27.140	48	114
C161 HDI 115cv Seduction	25.860	48	114
C161 HDI 115cv Seduction	26.080	48	114
C520 HDI 140cv Business	26.670	5	140
C520 HDI 140cv Exclusive	31.900	5	140
C520 HDI 140cv Exclusive	32.120	5	140
C520 HDI 140cv Millennium	28.350	5	140
C520 HDI 140cv Millennium	28.570	5	140
C520 HDI 140cv Seduction	27.290	5	140
C520 HDI 140cv Seduction	27.510	5	140
C520 HDI 160cv CAS Exclusive	34.940	62	163
C520 HDI 160cv CAS Exclusive	35.160	62	163
C520 HDI 160cv CAS Millennium	31.910	62	163
C520 HDI 160cv CAS Millennium	32.130	62	163
C520 HDI 160cv Exclusive	32.920	49	163
C520 HDI 160cv Exclusive	33.140	49	163
C520 HDI 160cv Millennium	29.890	49	163
C520 HDI 160cv Millennium	30.110	49	163
C522 HDI 200cv CAS Exclusive	36.510	59	204
C522 HDI 200cv CAS Exclusive	36.730	59	204
C516 THP 155cv CAS Exclusive	33.110	73	156
C516 THP 155cv CAS Exclusive	33.330	73	156
C516 THP 155cv Millennium	27.540	67	156
C516 THP 155cv Millennium	27.760	67	156
C516 THP 155cv Seduction	26.480	67	156
C516 THP 155cv Seduction	26.700	67	156
C516 VTI 120cv Business	24.830	62	120
C516 VTI 120cv Millennium	26.510	62	120
C516 VTI 120cv Millennium	26.730	62	120
C516 VTI 120cv Seduction	25.450	62	120
C516 VTI 120cv Seduction	25.670	62	120
C516 HDI 115cv Millennium Tourer	28.150	46	114
C516 HDI 115cv Millennium Tourer	28.440	46	114
C516 HDI 115cv Seduction Tourer	27.090	46	114
C516 HDI 115cv Seduction Tourer	27.380	46	114
C520 HDI 140cv Exclusive Tourer	33.130	51	140
C520 HDI 140cv Exclusive Tourer	33.350	51	140
C520 HDI 140cv Millennium Tourer	29.580	51	140
C520 HDI 140cv Millennium Tourer	29.870	51	140
C520 HDI 140cv Seduction Tourer	28.520	51	140
C520 HDI 140cv Seduction Tourer	28.810	51	140
C520 HDI 160cv CAS Exclusive Tourer	36.710	62	163
C520 HDI 160cv CAS Exclusive Tourer	36.460	62	163
C520 HDI 160cv Exclusive Tourer	34.150	51	163
C520 HDI 160cv Exclusive Tourer	34.440	51	163
C520 HDI 160cv Millennium Tourer	31.120	51	163
C520 HDI 160cv Millennium Tourer	31.410	51	163
C522 HDI 200cv CAS Exclusive Tourer	38.030	61	204
C520 V6 HDI 240cv CAS Exclusive Tourer	40.430	72	241
C416 PCASSO 16e + HDI 115cv ATtraction	24.000	4	115
C416 PCASSO 16e + HDI 115cv ETG6 Exclusive S&S	30.300	4	115
C416 PCASSO 16e + HDI 115cv ETG6 Exclusive	27.500	4	115
C416 PCASSO 16e + HDI 115cv ETG6 Seduction	25.950	4	115
C416 PCASSO 16e + HDI 115cv Exclusive	29.500	4	115
C416 PCASSO 16e + HDI 115cv Intensive	26.700	4	115
C416 PCASSO 16e + HDI 115cv Exclusive	25.150	4	115
C416 PCASSO 16e + HDI 90cv ETG6 Seduction	24.900	38	92
C416 PCASSO 16 HDI 90cv Attraction	22.750	42	92
C416 PCASSO 16 HDI 90cv Seduction	23.900	42	92

 La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Fiat
 Importador: Fiat Auto España, S.A. Carretera de Barcelona, kilómetro 27500. 28804 Alcalá de Henares (Madrid). Teléfono: 918 853700.
 Red de postventa: 76 puntos de asistencia en toda España.
 Garantía: Dos años sin límite de km. Web: www.fiat.es

<

MICHELIN/REPSOL

RUEDAS A REVISIÓN

Llega la cuarta edición de la campaña de revisión de neumáticos que realizan Michelin y Repsol y en la que se pretende comprobar el grado de desgaste y presiones de 12.000 vehículos en España y Portugal. Hasta el

2 de agosto se
realizará los
viernes y sábado
en 13 gasolineras
Repsol cada
semana.



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

D X20 1.4 CRO City	17.490	4,5	90	D 130 1.6 CRDI 128cv Style S Sport	28.890	4,3	128	D 140 CW 17 CRDI 136cv Style Auto	38.990	6	136	D EX 3.0D V6 GT AWD AUTO	62.230	8,5	238
D X20 1.4 CRO City S	17.890	4,5	90	D 130 1.6 CRDI 128cv Style S Sport Auto	30.540	5,5	128	D 140 CW 17 CRDI 136cv Style Auto	32.490	6	136	D EX 3.0D V6 GT PREMIUM AWD AUTO	66.940	8,5	238
D X20 1.4 CRO Klass	17.740	4,5	90	D 130 1.6 CRDI 128cv Style Sky Auto	25.340	5,5	128	D 140 CW 17 CRDI 136cv Tecto Auto	32.640	6	136	G 3.7 V6 VVEL GT COUPE AUTO	53.050	10,5	320
D X20 1.4 CRO Klass Plus	18.140	4,5	90	G 130 1.4 Base	15.690	6	100	D 140 CW 17 CRDI 136cv Tecto Xenon Sky Auto	34.090	6	136	G 3.7 V6 VVEL S COUPE AUTO	55.550	10,5	320
D X20 1.6 CRDI 15 CV BlueDrive SLE	18.590	4,4	115	G 130 1.4 Base	16.190	6	100	D 140 CW 17 CRDI 136cv Tecto Xenon Sky Auto	34.240	6	136	G 3.7 V6 VVEL S PREMIUM COUPE AUTO	60.260	10,5	320
D X20 1.6 CRDI 15 CV BlueDrive SLE Sky	19.490	4,4	115	G 130 1.4 City S	17.490	6	100	G VELOSTER 1.6 GDI	22.240	6,5	140	G 3.7 V6 VVEL GT PREMIUM CABRIO AUTO	66.700	11,4	320
D X20 1.6 CRDI 15 CV BlueDrive Tecto	19.890	4,4	115	G 130 1.4 City S	17.990	6	100	G VELOSTER 1.6 GDI Sport DCT	25.940	6,4	140	D Q50 2.0	31.400	4,4	170
D X20 1.6 CRDI 15 CV BlueDrive Tecto	20.140	4,4	115	G 130 1.4 Essence	15.690	6	100	G VELOSTER 1.6 TGI Turbo Sport S	29.630	6,9	186	D Q50 2.2D AUTO	37.675	4,8	170
D X20 1.6 CRDI 15 CV BlueDrive Tecto Nav	21.040	4,4	115	G 130 1.4 Essence	16.390	6	100	D 135 17 CRDI Essence 4x2	23.240	5,3	115	D Q50 2.2D GT	38.850	4,4	170
D X20 1.6 CRDI 15 CV BlueDrive Tecto Sky	20.790	4,4	115	G 130 1.4 Go Brasil	19.490	6	100	D 135 17 CRDI Go Brasil 4x2	27.150	5,3	115	D Q50 2.2D GT AUTO	41.475	4,8	170
D X20 1.6 CRDI 15 CV BlueDrive Tecto Sky	21.040	4,4	115	G 130 1.4 Klass	17.890	6	100	D 135 17 CRDI Go Brasil Nav 4x2	28.050	5,3	115	D Q50 2.2D GT PREMIUM	42.250	4,4	170
D X20 1.6 CRDI 15 CV BlueDrive Tecto	21.890	4,4	115	G 130 1.4 Klass	17.990	6	100	D 135 17 CRDI Go Brasil Plus 4x2	30.700	5,3	115	D Q50 2.2D GT PREMIUM AUTO	44.875	4,8	170
Sky Nav				G 130 1.4 SLE	19.840	6	100	D 135 17 CRDI Klass 4x2	24.540	5,4	115	D Q50 2.2D GT SPORT	46.150	4,5	170
Sky Nav	21.940	4,4	115	G 130 1.4 SLE Sky	20.640	6	100	D 135 17 CRDI SLE 4x2	25.890	5,4	115	D Q50 2.2D GT SPORT AUTO	48.775	4,9	170
D X20 1.6 CRDI 15 CV BlueDrive Tecto				G 130 1.4 Tecto	19.690	6	100	D 135 17 CRDI SLE Sky 4x2	26.790	5,4	115	D Q50 3.5 V6 HYBRID GT SPORT AWD AUTO	61.200	6,8	364
D X20 1.6 CRDI 15 CV Sport	20.390	4,4	115	G 130 1.4 Tecto Nav	20.590	6	100	D 135 17 CRDI Stadt 4x2	23.790	5,4	115	E Q50 3.5 V6 HYBRID GT SPORT RWD AUTO	58.075	6,2	364
D X20 1.6 CRDI 128 CV Sport	23.390	4,7	128	G 130 1.4 Tecto S	19.590	6	100	D 135 17 CRDI Stadt Sky 4x2	24.690	5,4	115	E Q50 3.5 V6 HYBRID RWD AUTO	53.500	6,2	364
D X20 1.6 CRDI 128 CV Style	23.640	4,7	128	G 130 1.4 Tecto S Sky	20.390	6	100	D 135 17 CRDI Tecto 4x2	25.790	5,4	115	D FX 3.0D V6 GT AWD AUTO	68.900	9	238
D X20 1.4 MPI City	15.690	6	90	G 130 1.4 Tecto Sky	20.490	6	100	D 135 17 CRDI Tecto 4x2	26.550	5,3	115	D FX 3.0D V6 GT PREMIUM AWD AUTO	75.200	9	238
D X20 1.4 MPI City S	16.290	6	90	G 130 1.4 Tecto Sky Nav	21.390	6	100	D 135 17 CRDI Tecto Sky 4x2	26.690	5,4	115	D FX 3.0D V6 S AWD AUTO	71.500	9	238
D X20 1.4 MPI Comfort	17.190	6	90	G 130 1.6 GDI BlueDrive Style	23.940	5	135	D 135 17 CRDI Tecto Sky 4x2	27.500	5,3	115	D FX 3.0D V6 S PREMIUM AWD AUTO	78.000	9	238
D X20 1.4 MPI Klass	16.340	6	90	G 130 1.6 GDI BlueDrive Style Sport	22.090	5	135	D 135 17 CRDI Tecto Sky Nav 4x2	27.890	5,4	115	G FX 3.7 V6 VVEL GT AWD AUTO	69.200	12	320
D X20 1.4 MPI Klass Plus	16.540	6	90	G 130 1.6 GDI BlueDrive Tecto	20.890	5	135	D 135 17 CRDI Tecto Star 4x2	28.050	5,3	115	G FX 3.7 V6 VVEL GT PREMIUM AWD AUTO	75.200	12	320
D X20 1.4 MPI SLE	16.190	6	90	G 130 1.6 GDI BlueDrive Tecto Nav	21.790	5	135	D 135 17 CRDI Tecto Star Sky 4x2	29.000	5,3	115	G FX 3.7 V6 VVEL S AWD AUTO	77.000	12	320
D X20 1.6 MPI SLE Auto	17.890	6,5	126	G 130 1.6 GDI BlueDrive Tecto S	20.490	5	135	D 135 2.0 CRDI 136cv Style 4x4	34.200	5,5	136	G FX 3.7 V6 VVEL S PREMIUM AWD AUTO	78.700	12	320
D X20 1.6 MPI Tecto	18.290	5,9	126	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv City S	21.190	4,3	110	D 135 2.0 CRDI 136cv Tecto 4x4	28.250	5,4	136	G FX 5.0 V8 S PREMIUM AWD AUTO	89.900	13	390
D X20 1.6 MPI Tecto	18.540	6,4	126	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Go Brasil	23.290	4,5	110	D 135 2.0 CRDI 136cv Tecto 4x4	28.890	5,5	136	D 3.0D V6 AUTO	56.450	7,5	238
D X20 1.6 MPI Tecto Auto	19.190	6,5	126	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Go Brasil Plus	24.090	4,5	110	D 135 2.0 CRDI 136cv Tecto 4x4	30.250	5,5	136	D 3.0D V6 BUSINESS EDITION AUTO	64.975	7,5	238
D X20 1.6 MPI Tecto Auto	19.440	6,5	126	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Go Brasil Plus Nav	24.990	4,5	110	D 135 2.0 CRDI 136cv Tecto 4x4	30.690	5,8	136	D 3.0D V6 GT AUTO	60.130	7,5	238
D X20 1.6 MPI Tecto Nav	19.440	6,4	126	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Klass	21.490	4,3	110	D 135 2.0 CRDI 136cv Tecto Auto 4x4	32.250	5,8	136	D 3.0D V6 GT PREMIUM AUTO	66.360	7,5	238
D X20 1.6 MPI Tecto Nav Auto	20.340	6,5	126	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv SLE	22.990	4,5	110	D 135 2.0 CRDI 136cv Tecto Sky 4x2	29.200	5,4	136	D 3.0D V6 S AUTO	62.670	7,5	238
D X20 1.6 MPI Tecto Sky	19.190	5,9	126	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv SLE Sky	23.790	4,5	110	D 135 2.0 CRDI 136cv Tecto Sky 4x2	29.790	5,5	136	D 3.0D V6 S PREMIUM AUTO	68.930	7,5	238
D X20 1.6 MPI Tecto Sky Auto	19.440	6,4	126	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Style Sport	25.840	4,5	110	D 135 2.0 CRDI 136cv Tecto Sky 4x4	31.250	5,5	136	E 3.5H V6 VVEL HYBRID GT AUTO	61.750	7	364
D X20 1.6 MPI Tecto Sky Auto	20.090	6,5	126	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Style Sport Auto	27.490	5,6	110	D 135 2.0 CRDI 136cv Tecto Sky 4x4	31.590	5,8	136	E 3.5H V6 VVEL HYBRID GT PREMIUM AUTO	68.000	7	364
D X20 1.6 MPI Tecto Sky Auto	20.340	6,5	126	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto	23.490	4,5	110	D 135 2.0 CRDI 136cv Tecto Sky Auto 4x4	33.200	6,8	136				
D X20 1.6 MPI Tecto Sky Nav	20.340	6,4	126	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Auto	25.140	5,6	110	D 135 2.0 CRDI 136cv Tecto Sky Nav 4x4	30.990	5,5	136	G 3.7 V6 VVEL AUTO	53.750	10,2	320
D X20 1.6 MPI Tecto Sky Nav Auto	21.190	6,5	126	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Nav	24.390	4,5	110	D 135 2.0 CRDI 136cv Tecto Sky Nav 4x4	32.790	5,8	136	G 3.7 V6 VVEL GT AUTO	57.570	10,2	320
D X20 1.6 MPI Tecto Sky Nav Auto	21.240	6,5	126	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Nav Auto	26.040	5,6	110	D 135 2.0 CRDI 136cv Tecto Star 4x2	29.750	5,4	136	G 3.7 V6 VVEL GT PREMIUM AUTO	64.050	10,2	320
D 130 1.4 CRDI Base	17.790	4,1	90	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto S	22.990	4,5	110	D 135 2.0 CRDI 136cv Tecto Star 4x4	31.750	5,5	136	G 3.7 V6 VVEL PREMIUM AUTO	60.230	10,2	320
D 130 1.4 CRDI City S	19.090	4,1	90	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto S Sky	23.790	4,5	110	D 135 2.0 CRDI 136cv Tecto Star Auto 4x4	33.750	6,8	136	G 3.7 V6 VVEL S PREMIUM AUTO	66.730	10,2	320
D 130 1.4 CRDI Essence	17.890	4,1	90	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto S Sky Auto	25.490	5,6	110	D 135 2.0 CRDI 136cv Tecto Star Sky 4x2	30.700	5,4	136				
D 130 1.4 CRDI Go Brasil	20.990	4,3	90	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Sky	24.290	4,5	110	D 135 2.0 CRDI 136cv Tecto Star Sky 4x4	32.750	5,5	136				
D 130 1.4 CRDI Klass	19.390	4,1	90	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Sky Auto	25.940	5,6	110	D 135 2.0 CRDI 136cv Tecto Star Sky	34.700	6,8	136				
D 130 1.4 CRDI SLE	21.040	4,3	90	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Sky Nav	25.190	4,5	110	Auto 4x4							
D 130 1.4 CRDI SLE Sky	21.840	4,3	90	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Sky Nav Auto	26.840	5,6	110	D 135 2.0 CRDI 184cv Go Brasil Plus Auto 4x4	37.200	6,9	184				
D 130 1.4 CRDI Tecto	21.190	4,3	90	D 130 CW 1.6 CRDI 128cv Style	27.940	4,5	128	D 135 2.0 CRDI 184cv SLE 4x2	28.890	5,9	184				
D 130 1.4 CRDI Tecto Nav	22.090	4,3	90	D 130 CW 1.6 CRDI 128cv Style Auto	29.590	5,6	128	D 135 2.0 CRDI 184cv SLE 4x4	30.690	6,1	184				
D 130 1.4 CRDI Tecto S	20.790	4,3	90	D 130 CW 1.6 CRDI 128cv Style Comfort	29.740	4,5	128	D 135 2.0 CRDI 184cv SLE Sky 4x2	29.790	5,9	184				
D 130 1.4 CRDI Tecto S Sky	21.590	4,3	90	D 130 CW 1.6 CRDI 128cv Style Comfort Auto	31.390	5,6	128	D 135 2.0 CRDI 184cv SLE Sky Auto 4x4	31.590	6,1	184				
D 130 1.4 CRDI Tecto Sky	21.990	4,3	90	D 130 CW 1.6 CRDI 128cv Style Sky Sport Auto	31.240	5,6	128	D 135 2.0 CRDI 184cv Tecto Auto 4x4	37.000	6,9	184				
D 130 1.4 CRDI Tecto Sky Nav	22.890	4,3	90	G 130 CW 1.6 GDI City S	20.040	6,4	135	D 135 2.0 CRDI 184cv Tecto S 4x4	31.200	5,9	184				
D 130 1.6 CRDI Tecto Sky	19.990	4,1	110	G 130 CW 1.6 GDI Tecto S	22.390	6,4	135	D 135 2.0 CRDI 184cv Tecto S Sky 4x4	32.150	5,9	184				
D 130 1.6 CRDI Tecto City S	20.490	4,1	110	G 130 CW 1.6 GDI Tecto S	22.390	6,4	135	D 135 2.0 CRDI 184cv Tecto S Star 4x4	32.700	5,9	184				
D 130 1.6 CRDI Tecto City S	20.490	4,1	110	G 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Sky Nav	25.190	4,5	110	D 135 2.0 CRDI 184cv Tecto S Star Sky 4x4	33.650	5,9	184				
D 130 1.6 CRDI Tecto Go Brasil	22.090	4,1	110	G 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Sky Nav Auto	26.840	5,6	110	D 135 2.0 CRDI 184cv Tecto S Star Sky 4x4	33.650	5,9	184				
D 130 1.6 CRDI Tecto Go Brasil Plus	22.890	4,1	110	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Sky Nav Auto	26.840	5,6	110	G 135 1.6 GDI Essence 4x2	21.490	6,8	135				
D 130 1.6 CRDI Tecto Go Brasil Plus Nav	23.790	4,1	110	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Sky Nav Auto	26.840	5,6	110	G 135 1.6 GDI Klass 4x2	22.790	6,8	135				
D 130 1.6 CRDI Tecto Klass	20.290	4,1	110	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Sky Nav Auto	26.840	5,6	110	G 135 1.6 GDI SLE 4x2	24.590	6,8	135				
D 130 1.6 CRDI Tecto SLE	20.490	4,1	110	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Sky Nav Auto	26.840	5,6	110	G 135 1.6 GDI SLE Sky 4x2	25.490	6,8	135				
D 130 1.6 CRDI Tecto SLE Sky	21.890	4,1	110	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Sky Nav Auto	26.840	5,6	110	G 135 1.6 GDI Stadt 4x2	22.490	6,8	135				
D 130 1.6 CRDI Tecto SLE Sky	22.690	4,1	110	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Sky Nav Auto	26.840	5,6	110	G 135 1.6 GDI Stadt Sky 4x2	23.390	6,8	135				
D 130 1.6 CRDI Tecto Style Sport	24.790	4,1	110	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Sky Nav Auto	26.840	5,6	110	G 135 1.6 GDI Tecto 4x2	24.490	6,8	135				
D 130 1.6 CRDI Tecto Style Sport Auto	26.490	5,5	110	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Sky Nav Auto	26.840	5,6	110	G 135 1.6 GDI Tecto 4x2	24.800	6,8	135				
D 130 1.6 CRDI Tecto Tecto	22.090	4,1	110	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Sky Nav Auto	26.840	5,6	110	G 135 1.6 GDI Tecto Sky 4x2	25.390	6,8	135				
D 130 1.6 CRDI Tecto Tecto	22.290	4,1	110	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Sky Nav Auto	26.840	5,6	110	G 135 1.6 GDI Tecto Sky 4x2	25.750	6,8	135				
D 130 1.6 CRDI Tecto Tecto Auto	23.940	5,5	110	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Sky Nav Auto	26.840	5,6	110	G 135 1.6 GDI Tecto Star 4x2	26.300	6,8	135				
D 130 1.6 CRDI Tecto Tecto Nav	23.190	4,1	110	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Sky Nav Auto	26.840	5,6	110	G 135 1.6 GDI Tecto Star Sky 4x2	27.250	6,8	135				
D 130 1.6 CRDI Tecto Tecto Nav Auto	24.840	5,5	110	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Sky Nav Auto	26.840	5,6	110	G 135 1.6 GDI Tecto Star Sky 4x2	27.250	6,8	135				
D 130 1.6 CRDI Tecto Tecto S	21.890	4,1	110	D 130 CW 1.6 CRDI 110cv Tecto Sky Nav Auto	26.840	5,6	110	G 135 1.6 GDI Tecto Star Sky 4x2	27.250	6,8	135				
D 130 1.6 CRDI Tecto Tecto S Sky	21.890														

pulgadas. También llega al versátil todoterreno la tecnología inControl Apps de Land Rover, que mejora la conectividad aportando el manejo de aplicaciones para smartphone desde la pantalla del vehículo. En julio se pueden realizar los pedidos y en septiembre comenzarán las entregas.

Calidad y lujo en todas las versiones



<

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en **preciosdechoces.motor16.com**

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)	
D C200 CDI Avantgarde Estate	39.285 4,8 136	D E 350 BlueTEC 4MATIC Elegance	64.662 6,4 252	G CLS 63 AMG 4MATIC Shooting Brake	145.400 10,6 557
D C200 CDI Elegance Estate	39.285 4,8 136	D E 350 BlueTEC Avantgarde	62.206 5,5 252	G CLS 63 AMG S 4MATIC Shooting Brake	158.500 10,6 585
D C200 CDI Sport	36.800 4,8 136	D E 350 BlueTEC Avantgarde Plus	63.076 5,5 252	G CLS 63 AMG Shooting Brake	139.650 10,1 557
D C200 CDI Sport Estate	43.850 4,8 136	D E 350 BlueTEC Elegance	61.812 5,5 252	D E 350 BlueTEC	92.250 5,5 258
D E 220 CDI 4MATIC Avantgarde Estate	48.259 4,7 170	E E 300 BlueTEC HYBRID	54.775 4,1 231	D E 350 BlueTEC 4MATIC	97.400 5,9 258
D E 220 CDI 4MATIC Avantgarde Estate	48.259 4,7 170	E E 300 BlueTEC HYBRID Avantgarde	57.331 4,1 231	E E 300 BlueTEC HYBRID	90.360 0 231
D E 220 CDI 4MATIC Estate	45.950 4,7 170	E E 300 BlueTEC HYBRID Avantgarde Plus	58.168 4,1 231	E E 300 BlueTEC HYBRID	99.900 0 333
D E 220 CDI 4MATIC Sport Estate	52.824 4,7 170	E E 300 BlueTEC HYBRID Elegance	56.952 4,1 231	G E 500	122.900 8,6 455
D E 220 CDI Avantgarde Estate	40.847 4,7 170	G E 200	45.300 6,1 184	G E 500 4MATIC	135.350 8,6 455
D E 220 CDI Elegance Estate	40.847 4,7 170	G E 200 Avantgarde	47.956 6,1 184	G E 63 AMG	176.550 10,1 585
D E 220 CDI Sport	38.625 4,7 170	G E 200 Avantgarde Plus	51.853 5,9 184	D E 350 BlueTEC 4MATIC L	98.300 5,9 258
D E 220 CDI Sport Estate	45.239 4,7 170	G E 200 Elegance	47.562 6,1 184	D E 350 BlueTEC L	93.950 5,6 258
D E 300 CDI 4MATIC Avantgarde Estate	56.250 7,2 231	G E 250	50.425 5,8 211	E E 300 BlueTEC HYBRID L	91.560 0 231
D E 300 CDI 4MATIC Elegance Estate	56.250 7,2 231	G E 250 Avantgarde	53.081 5,8 211	E E 300 BlueTEC HYBRID L	102.100 0 333
D E 300 CDI 4MATIC Sport Estate	60.996 7,2 231	G E 250 Avantgarde Plus	53.951 5,8 211	E E 300 4MATIC L	138.525 8,6 455
D E 350 CDI Avantgarde Estate	52.550 6,2 265	G E 250 Elegance	52.687 5,8 211	G E 500 L	125.875 8,6 455
D E 350 CDI Elegance Estate	52.550 6,2 265	G E 300	55.400 6,9 252	G E 600 L	188.700 11,1 530
D E 350 CDI Sport Estate	57.115 6,2 265	G E 300 4MATIC	61.675 7,4 252	G E 63 AMG 4M L	184.500 10,3 585
G E 180 Avantgarde Estate	38.085 5,9 156	G E 300 4MATIC Avantgarde	64.436 7,4 252	G E 65 AMG 4M L	1xx5xx 11,9 630
G E 180 Elegance Estate	38.085 5,9 156	G E 300 4MATIC Avantgarde Plus	65.341 7,4 252		266.900
G E 180 Estate	35.600 5,9 156	G E 300 4MATIC Elegance	64.027 7,4 252	D SLK 250 CDI	47.590 5 204
G E 180 Sport Estate	42.650 5,9 156	G E 300 Avantgarde	60.364 7 252	G SLK 200	44.250 6,5 184
G E 200 Avantgarde Estate	42.776 6,8 184	G E 300 Avantgarde Plus	61.269 7 252	G SLK 250	48.750 6,6 204
G E 200 Elegance Estate	42.776 6,8 184	G E 300 Elegance	59.955 7 252	G SLK 350	59.600 7,1 306
G E 200 Estate	40.375 6,8 184	G E 350	59.900 6,9 306	G SLK 55 AMG	85.000 8,4 421
G E 200 Sport Estate	47.522 6,8 184	G E 350 4MATIC	64.825 6,9 306	G SL 350	113.300 7,5 306
G E 250 Avantgarde Estate	46.109 6,9 204	G E 350 4MATIC Avantgarde	67.586 7,4 306	G SL 500	138.700 9,2 435
G E 250 Elegance Estate	46.109 6,9 204	G E 350 4MATIC Avantgarde Plus	68.491 7,4 306	G SL 63 AMG	189.600 9,9 537
G E 250 Estate	43.800 6,9 204	G E 350 4MATIC Elegance	67.177 7,4 306	G SL 65 AMG	281.950 11,6 630
G E 250 Sport Estate	50.673 6,9 204	G E 350 Avantgarde	65.043 7 306	G SLS AMG SLS AMG GT Final Edition	280.332 13,2 591
G E 350 Avantgarde Estate	53.950 7,1 306	G E 350 Avantgarde Plus	65.948 7 306		
G E 350 Elegance Estate	53.950 7,1 306	G E 350 Elegance	64.634 7 306	G SLS AMG SLS AMG GT Roadster	254.200 13,2 591
G E 350 Sport Estate	58.696 7,1 306	G E 400 4MATIC Avantgarde	70.300 8,1 333	G SLS AMG SLS AMG Roadster	233.100 13,2 571
D E 220 BlueTEC	39.450 4 170	G E 400 4MATIC Elegance	70.300 8,1 333	G SLS AMG SLS AMG Coupé	223.400 13,2 571
D E 220 BlueTEC AMG Line	44.321 4 170	G E 400 Avantgarde	67.400 7,5 333	G SLS AMG SLS AMG GT Coupé	243.900 13,2 591
D E 220 BlueTEC AMG Line	41.859 4 170	G E 400 Elegance	67.400 7,5 333	G SLS AMG SLS AMG GT Final Edition Coupé	270.032 13,2 591
D E 220 BlueTEC Exclusive	42.325 4 170	G E 500 4MATIC Avantgarde	88.000 9,4 408	G CL 500	143.700 9,5 435
D E 220 BlueTEC Sportive	43.685 4 170	G E 500 4MATIC Elegance	88.000 9,4 408	G CL 500 4MATIC	149.700 9,9 435
D E 220 BlueTEC Sportive AMG	45.162 4 170	G E 500 Avantgarde	84.400 8,9 408	G CL 600	191.200 13,8 517
D E 220 BlueTEC Sportive Exclusive	43.685 4 170	G E 500 Elegance	84.400 8,9 408	G CL 63 AMG	193.100 10,5 544
G E 180	34.950 5,5 156	L E 200 Natural Gas Drive	51.450 4,3 156	G CL 65 AMG	267.200 14,3 630
G E 180 AMG Line	41.385 5,4 156	L E 200 Natural Gas Drive Avantgarde	54.006 4,3 156	D GLA 200 CDI AMG Line	33.510 4,5 136
G E 180 Avantgarde	37.359 5,5 156	L E 200 Natural Gas Drive Avantgarde Plus	57.755 4,3 156	D GLA 200 CDI Urban	37.080 4,5 136
G E 180 Exclusive	37.825 5,5 156	L E 200 Natural Gas Drive Elegance	53.627 4,3 156	D GLA 200 CDI Style	31.150 4,5 136
G E 200	39.850 5,3 184	G E 63 AMG	121.200 9,8 558	D GLA 200 CDI Urban	31.876 4,5 136
G E 200 AMG Line	44.913 5,3 184	G E 63 AMG 4MATIC	126.000 10,3 558	D GLA 220 CDI AMG Line	41.852 5,1 170
G E 200 Avantgarde	42.354 5,3 184	G E 63 AMG S	139.000 10,3 585	D GLA 220 CDI AMG Line Edition 1	45.563 5,1 170
G E 200 Exclusive	42.838 5,3 184	G E 63 AMG 4MATIC Estate	129.000 10,5 558	D GLA 220 CDI AMG Line Style	39.400 5,1 170
G E 63 AMG Coupé	83.450 12 457	D E 200 CDI Avantgarde Estate	49.456 5,2 136	D GLA 220 CDI AMG Line Urban	40.155 5,1 170
G E 63 AMG Edition 507 Coupé	98.009 12 507	D E 200 CDI Elegance Estate	49.062 5,2 136	D GLA 220 CDI AMG Line	39.260 4,6 170
G E 63 AMG Sport Coupé	87.224 12 457	D E 200 CDI Estate	46.800 5,2 136	D GLA 220 CDI Edition 1	42.830 4,6 170
G E 63 AMG Edition 507 Estate	97.584 12,2 507	D E 220 CDI Avantgarde Estate	51.681 5 170	D GLA 220 CDI Style	36.900 4,6 170
G E 63 AMG Estate	83.025 12,2 457	D E 220 CDI Elegance Estate	51.287 5 170	D E 200 CDI Urban	37.626 4,6 170
G E 63 AMG Sport Estate	87.138 12,2 457	D E 220 CDI Estate	49.025 5 170	G GLA 200 AMG Line	38.052 5,9 156
G E 63 AMG	81.150 12 457	D E 250 CDI 4MATIC Avantgarde Estate	63.256 5,8 204	G GLA 200 Edition 1	41.763 5,9 156
G E 63 AMG Edition 507	95.709 12 507	D E 250 CDI 4MATIC Elegance Estate	62.862 5,8 204	G GLA 200 Style	35.600 5,9 156
G E 63 AMG Sport	85.263 12 457	D E 250 CDI 4MATIC Estate	60.800 5,8 204	G GLA 200 Urban	36.355 5,9 156
D Cabrio E 220 CDI	53.050 4,9 170	D E 250 CDI Avantgarde Estate	55.806 5,2 204	G GLA 250 4Matic AMG Line	47.952 6,6 211
D Cabrio E 250 CDI	58.000 4,9 204	D E 250 CDI Elegance Estate	55.412 5,2 204	G GLA 250 4Matic Edition 1	51.663 6,6 211
D Cabrio E 350 BlueTEC	64.825 5,6 252	D E 300 BlueTEC	53.150 5,2 204	G GLA 250 4Matic Style	45.500 6,6 211
G Cabrio E 200	48.975 6,4 184	D E 300 BlueTEC Avantgarde Estate	62.056 6,2 231	G GLA 250 4Matic Urban	46.255 6,6 211
G Cabrio E 250	59.000 6,2 211	D E 300 BlueTEC Elegance Estate	61.602 6,2 231	G GLA 250 AMG Line	45.452 6,1 211
G Cabrio E 300	66.300 7,2 252	D E 300 BlueTEC Estate	59.400 6,2 231	G GLA 250 Edition 1	49.163 6,1 211
G Cabrio E 350	66.850 7,2 252	D E 350 BlueTEC 4MATIC Avantgarde Estate	70.861 6,4 252	G GLA 250 Style	43.000 6,1 211
G Cabrio E 400	70.950 7,6 333	D E 350 BlueTEC 4MATIC Elegance Estate	70.452 6,4 252	G GLA 250 Urban	43.755 6,1 211
G Cabrio E 500	91.425 9,1 408	D E 350 BlueTEC 4MATIC Estate	68.100 6,4 252	G G500 Cabrio Final Edition 200	127.800 14,9 388
D Coupé E 220 CDI	46.625 4,7 180	D E 350 BlueTEC Avantgarde Estate	65.106 5,7 252	D GLK 200 CDI	38.675 5,5 143
D Coupé E 250 CDI	52.750 4,8 204	D E 350 BlueTEC Elegance Estate	64.712 5,7 252	D GLK 250 BlueTEC 4M	47.225 6,1 170
D Coupé E 350 BlueTEC	60.300 5,4 252	D E 350 BlueTEC Estate	62.450 5,7 252	D GLK 220 CDI	41.675 5,5 170
G Coupé E 200	44.100 6,1 184	E E 300 BlueTEC HYBRID Avantgarde Estate	60.281 4,4 231	D GLK 220 CDI 4M	45.250 6,1 170
G Coupé E 250	53.925 5,7 211	E E 300 BlueTEC HYBRID Elegance Estate	59.902 4,4 231	D GLK 250 BlueTEC 4M	50.150 6,1 204
G Coupé E 300	61.450 6,9 252	E E 300 BlueTEC HYBRID Elegance	57.725 4,4 231	D GLK 250 BlueTEC 4M	57.390 6,9 265
G Coupé E 350	64.750 6,9 306	G E 200 Avantgarde Estate	49.706 6,4 184	G GLK 250 4M	50.225 7,5 211
G Coupé E 350 4Matic	68.075 8,3 306	G E 200 Elegance Estate	49.312 6,4 184	G GLK 350 4M	56.350 8,1 306
G Coupé E 400	68.425 7,4 333	G E 200 Estate	47.050 6,4 184	D G350 BlueTEC Largo	101.400 11,2 211
G Coupé E 550	87.300 8,9 408	G E 250 Avantgarde Estate	55.431 6,1 211	G G500 Largo	117.100 14,9 388
G E 400 4MATIC Avantgarde Estate	76.700 8,5 333	G E 250 Elegance Estate	55.037 6,1 211	G G63 AMG Largo	195.750 13,8 544
G E 400 4MATIC Elegance Estate	76.700 8,5 333	G E 250 Estate	52.775 6,1 211	G G65 AMG Largo	306.425 17 612
G E 400 Avantgarde Estate	69.800 7,9 333	G E 300 4MATIC Avantgarde Estate	66.561 7,8 252	D ML 250 BlueTEC 4MATIC	61.575 5,8 204
G E 400 Elegance Estate	69.800 7,9 333	G E 300 4MATIC Elegance Estate	66.152 7,8 252	D ML 350 BlueTEC 4M	67.150 6,8 258
D E 200 CDI	42.500 4,8 136	G E 300 4MATIC Estate	63.800 7,8 252	G ML 350 4MATIC	66.750 8,8 306
D E 200 CDI Avantgarde	45.156 4,8 136	G E 300 Avantgarde Estate	62.861 7,1 252	G ML 500 4MATIC	88.700 11 408
D E 200 CDI Avantgarde Plus	49.053 5 136	G E 300 Elegance Estate	62.452 7,1 252	G ML 63 AMG	127.375 11,8 525
D E 200 CDI Elegance	44.762 4,8 136	G E 300 Sport	60.100 7,1 252	D GL 350 BlueTEC 4M	86.300 8 258
D E 220 BlueTEC BE Edition Avantgarde	49.956 4,6 170	G E 350 4MATIC Avantgarde Estate	69.511 7,8 306	G GL 500 4M	111.850 11,3 435
D E 220 BlueTEC BE Edition Avantgarde Plus	50.793 4,5 170	G E 350 4MATIC Elegance Estate	69.102 7,8 306	G GL 63 AMG	153.550 12,3 557
D E 220 BlueTEC BE Edition Elegance	49.577 4,6 170	G E 350 4MATIC Estate	66.750 7,8 306	D VIANO 2.0 CDI 4matic Fun Compacta	51.725 8,8 136
D E 220 BlueTEC BlueEFFICIENCY Edition	47.400 4,6 170	G E 350 Avantgarde Estate	67.336 7,1 306	D VIANO 2.0 CDI Fun Compacta	41.650 7,2 136
D E 220 CDI	45.350 4,7 170	G E 350 Elegance Estate	66.927 7,1 306	D VIANO 2.2 CDI 4matic Fun Compacta	54.290 8,8 163
D E 220 CDI Avantgarde	48.006 4,7 170	G E 350 Estate	64.575 7,1 306	D VIANO 2.2 CDI Fun Compacta	44.123 7,2 163
D E 220 CDI Avantgarde Plus	51.903 4,8 170	G E 500 4MATIC Avantgarde Estate	90.000 9,5 408	D VIANO 3.0 CDI Fun Compacta	52.602 8,5 224
D E 220 CDI BE Edition Avantgarde	46.193 4,7 170	G E 500 4MATIC Elegance Estate	90.000 9,5 408	D VIANO 3.5 Fun Compacta	55.191 9,9 258
D E 220 CDI BE Edition Avantgarde Plus	49.942 4,6 170	G E 500 Avantgarde Estate	86.850 9,3 408	D VIANO 2.0 CDI 4matic Ambiente Compacta	59.693 8,8 136
D E 220 CDI BE Edition Elegance	45.814 4,7 170	G E 500 Elegance Estate	86.850 9,3 408	D VIANO 2.0 CDI 4matic Trend Compacta	51.723 8,8 136
D E 220 CDI BlueEFFICIENCY Edition	43.637 4,5 170	G E 63 AMG S Estate	142.000 10,5 585	D VIANO 2.0 CDI Ambiente Compacta	51.076 7,2 136
D E 220 CDI Elegance	47.612 4,7 170	D CLS 250 CDI	66.700 5,1 204	D VIANO 2.0 CDI Trend Compacta	41.650 7,2 136
D E 250 CDI	51.550 4,8 204	D CLS 350 BT	71.300 5,5 252	D VIANO 2.2 CDI 4matic Ambiente Compacta	62.262 8,8 163
D E 250 CDI 4MATIC	57.600 5,4 204	D CLS 350 BT 4MATIC	77.225 6,1 252	D VIANO 2.2 CDI 4matic Trend Compacta	54.290 8,8 163
D E 250 CDI 4MATIC Avantgarde	60.256 5,4 204	D CLS 350 CDI	72.500 6 265	D VIANO 2.2 CDI Ambiente Compacta	53.549 7,2 163
D E 250 CDI 4MATIC Avantgarde Plus	61.126 5,4 204	D CLS 350 CDI 4MATIC	75.700 6,7 265	D VIANO 2.2 CDI Trend Compacta	44.123 7,2 163
D E 250 CDI 4MATIC Elegance	59.862 5,4 204	G CLS 350	75.400 6,8 306	D VIANO 3.0 CDI Ambiente Compacta	62.388 8,5 224
D E 250 CDI Elegance	54.206 4,8 204	G CLS 500	90.000		

Tipo de combustible			Modelo		Precio en euros	Consumo (l/100km)			Potencia (CV)										
D	ASTRA 1.7 CDTi S 110 CV Business	22.150	4,3	110	D	INSIGNIA 2.0 CDTi ecoFLEX Start&Stop 140 Business	29.665	3,7	140	G	107 LOi Active 68cv	12.000	4,3	68	G	508 SW Allure 1.6 THP 155cv Auto.	34.620	71	156
D	ASTRA 2.0 CDTi 165 CV Excellence Auto	26.650	5,8	165	L	140 Business				G	107 LOi Active 68cv "2 Tronic"	12.610	4,5	68	G	508 SW Style 1.6 THP 155cv	30.420	63	156
D	ASTRA 2.0 CDTi S 165 CV Excellence	25.100	4,6	165	D	INSIGNIA 2.0 CDTi ecoFLEX Start&Stop 120 Expression	26.175	3,7	120	G	ION ien	30.190	0	67	G	508 RXX Full Hybrid Diesel 200CV	42.750	41	200
D	ASTRA 2.0 CDTi S 165 CV Sportive	25.200	4,6	165	D	INSIGNIA 2.0 CDTi ecoFLEX Start&Stop 140 Excellence	30.725	3,7	140	D	208 3P ACCESS 14 HDi 68	14.360	3,8	68	D	RC2 2.0 HDi 160cv	33.550	53	163
G	ASTRA 14 Turbo Excellence	23.400	5,9	140	D	INSIGNIA 2.0 CDTi ecoFLEX Start&Stop 120 Selective	27.650	3,7	120	D	208 3P ACTIVE 14 HDi 68	15.860	3,8	68	G	RC2 1.6 THP 155cv	30.600	67	156
G	ASTRA 14 Turbo Excellence Auto	24.950	6,6	140	D	INSIGNIA 2.0 CDTi ecoFLEX Start&Stop 140 Selective	28.640	3,7	140	D	208 3P ACTIVE 1.6 e-HDi 92	16.710	3,8	92	G	RC2 1.6 THP 155cv Auto.Sec.6 vel.	32.500	73	156
G	ASTRA 14 Turbo Selective	21.600	5,9	140	D	INSIGNIA 2.0 CDTi ecoFLEX Start&Stop 140 Selective	28.640	3,7	140	D	208 3P ALLURE 1.6 e-HDi 115	18.950	3,8	115	G	RC2 1.6 THP 200cv	33.550	69	200
G	ASTRA 14 Turbo Sportive	23.500	5,9	140	D	INSIGNIA 2.0 CDTi ecoFLEX Start&Stop 140 Selective	28.640	3,7	140	D	208 3P ALLURE 1.6 e-HDi 92	18.250	3,8	92	G	RC2 1.6 THP 270	42.900	63	270
G	ASTRA 16 Selective	20.600	6,3	115	G	INSIGNIA 14 Turbo Start & Stop Excellence	29.115	5,2	140	D	208 5P ACCESS 14 HDi 68	14.860	3,8	68	D	3008 Access 1.6 e-HDi 115 FAP	24.340	4,8	115
G	ASTRA 16 Turbo S/S Sportive	25.150	5,9	170	G	INSIGNIA 14 Turbo Start & Stop Selective	27.035	5,2	140	D	208 5P ACTIVE 14 e-HDi 68 FAP CMP	17.000	3,4	68	D	3008 Active 1.6 e-HDi 115 FAP ETG6	26.430	4,2	115
L	ASTRA 14 Turbo GLP Selective	21.100	7,2	140	G	INSIGNIA 2.0 Turbo Start & Stop 4x4 Sportive	33.350	7,8	250	D	208 5P STYLE 14 HDi 68	16.360	3,8	68	D	3008 Active 1.6 HDi 115 FAP	25.830	4,8	115
D	ASTRA 1.7 CDTi S 5 Selective GTC	24.550	4,3	130	G	INSIGNIA 2.0 Turbo Start & Stop 4x4 Sportive	33.350	7,8	250	D	208 5P ACTIVE 1.6 e-HDi 92	17.710	3,8	92	D	3008 Active 2.0 HDi 150 FAP	27.810	5,3	150
D	ASTRA 1.7 CDTi S 5 Sportive GTC	26.350	4,3	130	L	INSIGNIA 2.0 Turbo Start & Stop 4x4 Sportive	33.350	7,8	250	D	208 5P ALLURE 1.6 e-HDi 115	19.250	3,8	115	D	3008 Allure 1.6 e-HDi 115 FAP ETG6 BLiOn	29.220	4,3	115
D	ASTRA 2.0 CDTi S 165 CV Sportive Auto GTC	28.950	5,7	165	L	INSIGNIA 2.0 Turbo Start & Stop 4x4 Sportive	33.350	7,8	250	D	208 5P ALLURE 1.6 e-HDi 92	18.550	3,8	92	D	3008 Allure 1.6 HDi 115 FAP	28.620	4,9	115
D	ASTRA 2.0 CDTi S 165 CV Sportive GTC	27.350	4,8	165	G	INSIGNIA ST 2.8 V6 Turbo OPC	49.415	11	325	D	208 5P ALLURE 1.6 e-HDi 92 ETG6	19.050	3,8	92	D	3008 Allure 2.0 HDi 150 FAP	30.600	5,3	150
D	ASTRA 2.0 CDTi S 195 CV Biturbo GTC	32.050	4,9	195	D	INSIGNIA ST 2.8 V6 Turbo OPC Auto	49.415	11	325	D	208 5P BUSINESS LINE 14 HDi 68	15.920	3,8	68	D	3008 Allure 2.0 HDi 160 FAP Automático	32.100	6,1	163
G	ASTRA 14 Turbo S/S Selective GTC	23.150	5,9	140	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	208 5P ROLAND GARROS 1.6 e-HDi 92	20.000	3,8	92	D	3008 Style 1.6 e-HDi 115 FAP ETG6	26.630	4,2	115
G	ASTRA 14 Turbo S/S Sportive GTC	24.950	5,9	140	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	208 5P STYLE 14 HDi 68	16.610	3,8	68	D	3008 Style 1.6 HDi 115 FAP	26.030	4,8	115
G	ASTRA 16 Turbo S/S 170 CV Sportive GTC	26.250	6,1	170	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	208 5P STYLE 1.6 e-HDi 92	17.460	3,8	92	D	3008 Style 2.0 HDi 150 FAP	28.010	5,3	150
G	ASTRA 16 Turbo S 200 CV Sportive GTC	28.250	6,6	200	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	208 5P ACCESS 1.0 VTi	12.610	4,3	68	D	3008 Hybrid4	35.000	3,8	200
G	ASTRA 2.0 Turbo S/S OPC GTC	37.150	8,1	280	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	208 3P ACCESS 1.2 VTi82	13.410	4,5	82	D	3008 Access 1.6 VTi 120	21.640	6,7	120
D	ASTRA 17 CDTi 110 CV Business	22.550	4,6	110	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	208 3P ACTIVE 1.2 VTi82	14.910	4,5	82	D	3008 Active 1.6 VTi 120	23.130	6,7	120
D	ASTRA 17 CDTi 130 CV Business	23.150	4,6	130	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	208 3P ALLURE 1.6 VTi 120	17.650	5,6	120	D	3008 Allure 1.6 THP 155	27.870	6,9	156
D	ASTRA 17 CDTi S 110 CV Business	22.550	4,3	110	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	208 3P ALLURE 1.0 VTi	13.110	4,3	68	D	3008 Allure 1.6 THP 155 Automático	29.870	7,6	156
D	ASTRA 17 CDTi S 110 CV Selective	22.200	4,3	110	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	208 3P ACCESS 1.2 VTi82	13.910	4,5	82	D	3008 Style 1.6 VTi 120	23.330	6,7	120
D	ASTRA 17 CDTi S 130 CV Excellence	24.600	4,3	130	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	208 3P ACTIVE 1.0 VTi	14.810	4,3	68	D	3008 Active 1.6 HDi 115 FAP	25.300	4,7	115
D	ASTRA 17 CDTi S 130 CV Selective	22.800	4,3	130	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	208 3P ACTIVE 1.2 e-VTi82 ETG5	16.010	4,2	82	D	3008 Active 1.6 e-HDi 115 FAP ETG6	27.590	4,2	115
G	ASTRA 14 Turbo Excellence	23.800	5,9	140	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	208 3P ACTIVE 1.2 VTi82	15.410	4,5	82	D	3008 Active 1.6 HDi 115 FAP	26.990	4,7	115
G	ASTRA 14 Turbo Excellence Auto	25.350	6,6	140	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	208 3P ALLURE 1.2 VTi82	16.750	4,5	82	D	3008 Active 2.0 HDi 150 FAP	28.970	5,3	150
G	ASTRA 14 Turbo Selective	22.000	5,9	140	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	208 3P ALLURE 1.6 VTi 120	17.950	5,6	120	D	3008 Allure 1.6 e-HDi 115 FAP ETG6 BLiOn	30.580	4,8	115
G	ASTRA 16 Selective	21.000	6,3	115	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	208 5P BUSINESS LINE 1.0 VTi	14.370	4,3	68	D	3008 Allure 1.6 HDi 115 FAP	29.980	4,9	115
D	ASTRA 16 CDTi S 5 110 CV Excellence ST	22.450	3,7	110	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	208 5P ROLAND GARROS 1.2 VTi82	18.200	4,5	82	D	3008 Allure 2.0 HDi 150 FAP	31.960	5,4	150
D	ASTRA 16 CDTi S 5 110 CV Selective ST	24.650	3,7	110	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	208 5P STYLE 1.2 VTi82	15.660	4,5	82	D	3008 Allure 2.0 HDi 160 FAP Automático	34.020	6,3	163
D	ASTRA 16 CDTi S 5 136 CV Excellence ST	25.050	3,9	136	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	208 5P GTi 200cv	22.900	5,9	200	D	3008 Style 1.6 e-HDi 115 FAP ETG6	27.880	4,2	115
D	ASTRA 16 CDTi S 5 136 CV Selective ST	23.250	3,9	136	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	207 + 14 HDi 68cv FAP	15.340	4,2	68	D	3008 Style 1.6 HDi 115 FAP	27.280	4,7	115
D	ASTRA 16 CDTi S 5 136 CV Sportive ST	23.500	3,9	136	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	207 CC 1.6 HDi 112 FAP	24.390	4,8	112	D	3008 Style 2.0 HDi 150 FAP	29.260	5,3	150
D	ASTRA 17 CDTi 110CV Business ST	23.000	4,6	110	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	207 CC 1.6 VTi 16v 120	21.590	6,4	120	D	3008 Access 1.6 VTi 120	22.910	6,9	120
D	ASTRA 17 CDTi 130CV Business ST	23.600	4,6	130	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	2008 Active 1.6 e-HDi 92	18.600	4	92	D	3008 Access 1.6 VTi 120	22.910	6,9	120
D	ASTRA 17 CDTi S 110CV Business ST	23.000	4,4	110	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	2008 Active 1.6 e-HDi 115	21.400	4	115	D	3008 Active 1.6 VTi 120	24.590	6,9	120
D	ASTRA 2.0 CDTi 165 CV Excellence	27.500	5,9	165	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	2008 Allure 1.6 e-HDi 92	20.700	4	92	D	3008 Allure 1.6 THP 155	29.520	6,9	156
D	ASTRA 2.0 CDTi 165 CV Excellence ST	25.950	5,1	165	D	INSIGNIA ST 2.0 CDTi 130 CV Selective Auto	32.520	5,4	130	D	2008 Access 1.2 VTi82	15.100	4,9	82	D	3008 Allure 1.6 THP 155 Automático	31.520	7,6	156
D	ASTRA 2.0 CDTi 165 CV Sportive ST	26.050	5,1	165	L	INSIGNIA ST 14 Turbo ecoFLEX GLP Selective	28.950	6,1	140	D	2008 Active 1.2 VTi82 ETG5	17.200	4,8	82	D	3008 Style 1.6 VTi 120	24.880	6,9	120
D	ASTRA 2.0 CDTi S 195 CV Biturbo ST	30.600	5,1	195	D	INSIGNIA ST 14 Turbo ecoFLEX GLP Selective	28.950	6,1	140	D	2008 Allure 1.6 e-HDi 115 FAP	20.700	4	115	D	807 Style 1.6 THP 136 FAP	27.290	5,9	136
G	ASTRA 14 Turbo Excellence Auto ST	25.800	6,8	140	D	INSIGNIA ST 14 Turbo ecoFLEX GLP Selective	28.950	6,1	140	D	2008 Access 1.6 VTi 120	19.100	3,8	120	D	807 Style 2.0 HDi 160 FAP	38.650	5,9	163
G	ASTRA 14 Turbo Excellence ST	24.250	6,1	140	D	INSIGNIA ST 14 Turbo ecoFLEX GLP Selective	28.950	6,1	140	D	2008 Access 1.6 VTi 120	19.100	3,8	120	D	4008 Allure 4x4 1.6 HDi 115 S&S	31.550	4,9	115
G	ASTRA 14 Turbo Selective	22.450	6,1	140	D	INSIGNIA ST 14 Turbo ecoFLEX GLP Selective	28.950	6,1	140	D	2008 Access 1.6 e-HDi 115	20.650	3,7	115	D	4008 Allure 4x4 1.8 HDi 150 S&S	33.570	5,6	150
G	ASTRA 14 Turbo Sportive ST	24.350	6,1	140	D	INSIGNIA ST 14 Turbo ecoFLEX GLP Selective	28.950	6,1	140	D	308 Access 1.6 HDi 92 FAP	19.250	3,7	92					
G	ASTRA 16 Turbo S/S Sportive ST	26.000	6,1	170	D	INSIGNIA ST 14 Turbo ecoFLEX GLP Selective	28.950	6,1	140	D	308 Active 1.6 e-HDi 115	22.300	3,7	115					
L	ASTRA 14 Turbo GLP Selective ST	21.950	7,3	140	D	INSIGNIA ST 14 Turbo ecoFLEX GLP Selective	28.950	6,1	140	D	308 Active 1.6 HDi 92 FAP	20.900	3,7	92					
D	CABRIO 2.0 CDTi 165 CV Excellence Auto	34.500	6,2	165	D	INSIGNIA ST 14 Turbo ecoFLEX GLP Selective	28.950	6,1	140	D	308 Allure 1.6 e-HDi 115	24.150	3,7	115					
D	CABRIO 2.0 CDTi S 165 CV Excellence	32.800	5,2	165	D	INSIGNIA ST 14 Turbo ecoFLEX GLP Selective	28.950	6,1	140	D	308 Allure 1.6 HDi 92 FAP	22.750	3,7	92					
D	CABRIO 2.0 CDTi S 195 CV Excellence	34.800	5,3	195	D	INSIGNIA ST 14 Turbo ecoFLEX GLP Selective	28.950	6,1	140	D	308 Business Line 1.6 e-HDi 115	21.200	3,7	115					
G	CABRIO 14 T S Excellence	30.100	6,3	140	D	INSIGNIA ST 14 Turbo ecoFLEX GLP Selective	28.950	6,1	140	D	308 Business Line 1.6 HDi 92 FAP	19.800	3,7	92					
G	CABRIO 16 T Excellence Auto	33.400	7,2	170	D	INSIGNIA ST 14 Turbo ecoFLEX GLP Selective	28.950	6,1	140	D	308 Access 1.2 VTi82	17.100	4	82					
G	CABRIO 16 T S Excellence	31.900	6,3	170	D	INSIGNIA ST 14 Turbo ecoFLEX GLP Selective	28.950	6,1	140	D	308 Active 1.6 THP 125	19.050	5,6	125					
E	AMPERA 14 Excellence	39.900	12	150	D	INSIGNIA ST 14 Turbo ecoFLEX GLP Selective	28.950												

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en **preciosdecoches.motor16.com**

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros		Consumo (l/100km)		Potencia (CV)	
G LEON 2.0 TSI 280cv DSG-6 St&Sp CUPRA	34.410	6,6	280	G FABIA 1.2 TSI 60cv Ambition	12.830	5,5	60
G LEON 2.0 TSI 280cv St&Sp CUPRA	32.300	6,6	280	G FABIA 1.2 TSI 85cv Active	11.850	5,5	60
D LEON ST 1.6 TDI 105cv 4Drive St&Sp Style	24.920	4,5	105	G FABIA 1.2 TSI 85cv Urban	12.040	5,2	69
D LEON ST 1.6 TDI 105cv DSG-7 St&Sp Style	24.940	3,9	105	G FABIA 1.2 TSI 105 DSG Sport Ed. (particulares)	17.150	5,3	105
D LEON ST 1.6 TDI 105cv St&Sp Reference	21.300	3,8	105	G FABIA 1.2 TSI 105 Sport Edition Plus	15.890	5,1	105
D LEON ST 1.6 TDI 105cv St&Sp Reference Plus	22.328	3,8	105	G FABIA 1.2 TSI 105cv DSG Elegance	17.090	5,3	105
D LEON ST 1.6 TDI 105cv St&Sp Style	22.920	3,8	105	G FABIA 1.2 TSI 105cv Elegance	15.840	5,1	105
D LEON ST 1.6 TDI 110cv St&Sp Reference Eco	22.370	3,3	110	G FABIA 1.2 TSI 105cv Montecarlo	18.110	5,1	105
D LEON ST 1.6 TDI 110cv St&Sp Style	23.840	3,3	110	G FABIA 1.2 TSI 85 Sport Edition (particulares)	15.210	5,1	86
D LEON ST 1.6 TDI 90cv Reference	20.760	4,1	90	G FABIA 1.2 TSI 85cv Ambition	14.030	5,1	86
D LEON ST 1.6 TDI 90cv Reference Plus	21.788	4,1	90	G FABIA 1.2 TSI 85cv Ambition 2ª homolog.	13.780	5,1	86
D LEON ST 2.0 TDI 150cv DSG-6 St&Sp Style	26.310	4,5	150	G FABIA 1.2 TSI 85cv Elegance	15.140	5,1	86
D LEON ST 2.0 TDI 150cv St&Sp Style	24.280	4,1	150	G FABIA 1.2 TSI 85cv Elegance 2ª homologación	14.880	5,1	86
G LEON ST 1.2 TSI 105cv DSG-7 St&Sp Style	22.830	5	105	G FABIA 1.4 TSI 180cv RS	21.130	6,2	180
G LEON ST 1.2 TSI 105cv St&Sp Reference	19.190	4,9	105	D ROOMSTER 1.2 TDI CR 75cv Ambition	16.620	4,5	75
G LEON ST 1.2 TSI 105cv St&Sp Reference Plus	20.218	4,9	105	D ROOMSTER 1.2 TDI CR 75cv Greenline	17.770	4,2	75
G LEON ST 1.2 TSI 105cv St&Sp Style	20.810	4,9	105	D ROOMSTER 1.6 TDI CR 105cv Elegance	18.790	4,7	105
G LEON ST 1.2 TSI 86cv Reference	18.530	5,2	86	D ROOMSTER 1.6 TDI CR 90cv Ambition	17.120	4,7	90
G LEON ST 1.2 TSI 86cv Reference Plus	19.558	5,2	86	D ROOMSTER 1.6 TDI CR 90cv Elegance	18.240	4,7	90
G LEON ST 1.4 TSI 122cv St&Sp Style	21.330	5,2	122	G ROOMSTER 1.2 TSI 105cv DSG Elegance	18.250	5,7	105
G LEON ST 1.4 TSI 140cv St&Sp Style	21.870	5,2	140	G ROOMSTER 1.2 TSI 105cv Elegance	17.330	5,7	105
D LEON ST 2.0 TDI 150cv DSG-6 St&Sp FR	21.780	4,5	150	G ROOMSTER 1.2 TSI 85cv Ambition	15.600	5,7	86
D LEON ST 2.0 TDI 150cv St&Sp FR	25.760	4,1	150	G ROOMSTER 1.2 TSI 85cv Elegance	16.750	5,7	86
D LEON ST 2.0 TDI 184cv DSG-6 St&Sp FR	28.790	4,7	184	D ROOMSTER 1.6 TDI CR 105cv Scout	20.300	4,7	105
D LEON ST 2.0 TDI 184cv St&Sp FR	26.760	4,3	184	G ROOMSTER 1.2 TSI 105cv DSG Scout	19.990	5,7	105
G LEON ST 1.4 TSI 122cv St&Sp FR	22.800	5,2	122	G ROOMSTER 1.2 TSI 105cv Scout	18.860	5,7	105
G LEON ST 1.4 TSI 140cv St&Sp FR	23.350	5,2	140	D FABIA Kombi 1.6 TDI 105 Sport Ed. (Particulares)	18.630	4,2	105
G LEON ST 1.8 TSI 180cv DSG-7 St&Sp FR	26.590	5,7	180	D FABIA Kombi 1.2 TDI CR 75cv Greenline	17.090	3,4	75
G LEON ST 1.8 TSI 180cv St&Sp FR	24.570	5,9	180	D FABIA Kombi 1.6 TDI 105cv Ambition	17.450	4,2	105
D ALTEA 1.6 TDI 105cv I-Tech DSG	23.400	4,9	105	D FABIA Kombi 1.6 TDI 105cv Elegance	18.480	4,2	105
D ALTEA 1.6 TDI 105cv S&S I-Tech E-Ecomotive	21.398	4,5	105	D FABIA Kombi 1.6 TDI 75 Sport Ed. (Particulares)	16.980	4,2	75
D ALTEA 2.0 TDI 140cv I-Tech	23.352	4,9	140	D FABIA Kombi 1.6 TDI 75cv Ambition	15.800	4,2	75
G ALTEA 1.2 TSI Start&Stop I-Tech	19.302	5,7	105	D FABIA Kombi 1.6 TDI 90 Sport Ed. (Particulares)	18.040	4,2	90
G ALTEA 1.4 TSI 125cv I-Tech	19.752	6,5	125	D FABIA Kombi 1.6 TDI 90cv Ambition	16.860	4,2	90
D ALTEA XL 1.6 TDI 105cv I-Tech DSG	24.502	4,9	105	D FABIA Kombi 1.6 TDI 90cv Elegance	17.970	4,2	90
D ALTEA XL 1.6 TDI 105cv S&S E-Ecomotive I-Tech	22.498	4,5	105	G FABIA Kombi 1.2 TSI 85cv Ambition	14.210	5,5	70
D ALTEA XL 2.0 TDI 140cv I-Tech	24.452	4,9	140	G FABIA Kombi 1.2 TSI 105cv DSG Elegance	17.970	5,3	105
G ALTEA XL 1.2 TSI Start&Stop I-Tech	20.402	5,7	105	G FABIA Kombi 1.2 TSI 105cv Elegance	16.720	5,3	105
G ALTEA XL 1.4 TSI 125cv I-Tech	20.852	6,5	125	G FABIA Kombi 1.2 TSI 85v Ambition	14.910	5,2	86
D ALTEA FREERACK 2.0 TDI 140cv 4WD	29.820	5,9	140	G FABIA Kombi 1.2 TSI 85v Ambition 2ª homolog.	14.570	5,2	86
D TOLÉDO 1.6 TDI 105cv Reference	19.870	4,4	105	G FABIA Kombi 1.2 TSI 85v Elegance	16.020	5,2	86
D TOLÉDO 1.6 TDI 105cv St&Sp Reference	20.320	3,9	105	G FABIA Kombi 1.2 TSI 85v Elegance 2ª homolog.	15.730	5,2	86
D TOLÉDO 1.6 TDI 105cv St&Sp Style	22.270	4	105	D RAPID 1.6 TDI 90v DSG Style	19.670	3,9	90
D TOLÉDO 1.6 TDI 105cv Style	21.870	4,4	105	D RAPID 1.6 TDI 90v Elegance Green Tec	20.870	3,9	90
D TOLÉDO 1.6 TDI 90cv DSG Reference	21.140	4,5	90	D RAPID 1.6 TDI CR 105 Active Green TEC	19.290	3,9	105
D TOLÉDO 1.6 TDI 90cv DSG Style	23.140	4,5	90	D RAPID 1.6 TDI CR 105 Ambition Green TEC Spaceback	20.370	3,9	105
D TOLÉDO 1.6 TDI 90cv Reference	19.470	4,4	90	D RAPID 1.6 TDI CR 105 Elegance Green Tec Spaceback	21.570	3,9	105
G TOLÉDO 1.2 TSI 105cv St&Sp Reference	19.070	5,1	105	D RAPID 1.6 TDI CR 105v Active Spaceback	18.980	4,4	105
G TOLÉDO 1.2 TSI 105cv St&Sp Style	21.070	5,1	105	D RAPID 1.6 TDI CR 105v Ambition	20.060	4,4	105
G TOLÉDO 1.2 TSI 85cv Reference	17.970	5,1	85	D RAPID 1.6 TDI CR 105v Elegance Spaceback	21.310	4,4	105
G TOLÉDO 1.4 TSI 122cv DSG Style	22.740	5,8	122	D RAPID 1.6 TDI CR 90 Active Green Tec	18.590	3,9	90
D EXEO 2.0 TDI CR 143 CV Style Last Edition Eco	28.150	4,5	143	D RAPID 1.6 TDI CR 90 Greenline Spaceback	18.910	3,6	90
D EXEO ST 2.0 TDI CR 143 CV Style Last Edit Eco	29.550	4,5	143	D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active DSG	19.930	4,5	90
D ALHAMBRA 2.0 TDI 115 CV Start&Stop Reference	33.270	5,5	115	D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active Spaceback	18.280	5,2	90
D ALHAMBRA 2.0 TDI 140 CV 4Drive Start&Stop Style	40.720	6	140	D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Ambition DSG	21.010	4,5	90
D ALHAMBRA 2.0 TDI 140 CV Ecomotive Reference	34.120	5,5	140	D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Ambition Spaceback	19.360	5,2	90
D ALHAMBRA 2.0 TDI 140 CV Ecomotive Style	36.670	5,5	140	D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Elegance DSG	22.260	4,5	90
D ALHAMBRA 2.0 TDI 140 CV Start&Stop Style DSG	40.770	5,7	140	D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Elegance Spaceback	20.610	5,2	90
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Style	40.620	5,8	177	D RAPID 1.6 TDI CR 105 Ambition Green Tec	18.720	5	105
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Style DSG	42.720	5,9	177	D RAPID 1.6 TDI 105 Elegance Green Tec Spaceback	19.970	5	105
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop Reference	32.520	7,2	150	G RAPID 1.2 TSI 105cv Active Green Tec Spaceback	17.640	5	105
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop Style	36.970	7,2	150	G RAPID 1.2 TSI 85cv Active Spaceback	16.940	5,1	86
G SKODA KODIAQ 1.4 TSI 150 CV DSG Style	41.720	8,4	200	G RAPID 1.2 TSI 85cv Elegance Spaceback	18.020	5,1	86
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Active	9.740	4,5	60	G RAPID 1.2 TSI 85cv Elegance Spaceback	19.270	5,1	86
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Active	10.050	4,5	60	G RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Active Spaceback	20.090	5,8	122
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.030	4,5	60	G RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Ambition	21.170	5,8	122
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.330	4,5	60	G SUPERB 1.4 TSI Active	22.420	5,8	122
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active	10.490	4,4	60	G RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Elegance	22.420	5,8	122
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active	10.800	4,4	60	G SUPERB 1.8 TSI 4x4 Ambition	33.400	8	160
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition	11.770	4,4	60	G SUPERB 1.8 TSI 4x4 Elegance	33.400	8	160
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition	12.080	4,4	60	G SUPERB 1.8 TSI Ambition	27.970	6	160
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	11.560	4,7	75	G SUPERB 1.8 TSI DSG Ambition	30.430	7	160
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	11.870	4,7	75	G SUPERB 1.8 TSI DSG Elegance	33.280	7	160
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition	12.310	4,5	75	G SUPERB 1.8 TSI Elegance	30.820	6,8	160
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition	12.610	4,5	75	G SUPERB 2.0 TSI DSG Elegance	34.960	7,9	200
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Elegance	12.820	4,5	75	G SUPERB 2.0 TDI CR 140cv DSG L&K	37.510	7,9	200
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Elegance	13.130	4,5	75	G SUPERB 3.6 V6 FSI 260cv DSG 4x4 Elegance	39.840	9,3	260
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Elegance	12.070	4,7	75	G SUPERB 3.6 V6 FSI DSG 4x4 L&K	42.390	9,3	260
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Elegance	12.380	4,7	75	D SUPERB Kombi 1.6 TDI CR Active	26.380	4,3	105
D FABIA 1.2 TDI CR 75cv Greenline	16.470	3,4	75	D SUPERB Kombi 1.6 TDI CR Active Greenline	26.610	4,3	105
D FABIA 1.6 TDI 105 Sport Edition (Particulares)	17.730	4,2	105	D SUPERB Kombi 1.6 TDI CR Ambition	27.300	4,3	105
D FABIA 1.6 TDI 105cv Elegance	17.590	4,2	105	D SUPERB Kombi 1.6 TDI CR Ambition Greenline	27.520	4,3	105
D FABIA 1.6 TDI 75 Sport Edition (Particulares)	16.100	4,2	75	D SUPERB Kombi 2.0 TDI CR 140cv 4x4 Ambition	32.070	5,3	140
D FABIA 1.6 TDI 75cv Ambition	14.920	4,2	75	D SUPERB Kombi 2.0 TDI CR 140cv 4x4 Elegance	34.920	5,3	140
D FABIA 1.6 TDI 75cv Fresh (Particulares)	15.840	4,2	75	D SUPERB Kombi 2.0 TDI CR 140cv Active	28.870	4,6	140
D FABIA 1.6 TDI 90 Sport Edition (Particulares)	17.160	4,2	90	D SUPERB Kombi 2.0 TDI CR 140cv Ambition	29.810	4,6	140
D FABIA 1.6 TDI 90cv Ambition	15.980	4,2	90	D SUPERB Kombi 2.0 TDI CR 140cv DSG Active	31.090	5,2	140
D FABIA 1.6 TDI 90cv Elegance	17.080	4,2	90				
D FABIA 1.6 TDI CR 105cv Montecarlo	19.820	4,2	105				

REPSOL/FINCONSUM

TRANSFORMAR A GLP

Repsol da un paso más en su apuesta por el GLP y lo hace en colaboración con Finconsum, la filial de CaixaBank. El acuerdo alcanzado se centra en ofrecer financiación en condiciones preferentes y directamente

en el taller para adaptar los vehículos de gasolina a la utilización de ese carburante alternativo.



VOLVO

Connected Edition, más y mejor equipamiento

Hasta el 31 de julio y siempre que se aplase el pago a 60 meses con Volvo Car Finance, está a la venta una edición limitada de los S60 y V60, que combina una mejora de equipamiento con un atractivo precio. Partiendo del acabado Kinetic, el motor D3 de 136 caballos, cambio manual y avanzados sistemas de seguridad, los Connected Edition suman Sensus Connect Alto Rendimiento, control de distancia de aparcamiento trasero, retrovisores retractables eléctricamente con iluminación interior y llantas de aluminio de 17 pulgadas Pandora, Sadia o Rex.

S60 D3 Kinetic por 25.890€

V60 D3 Kinetic por 27.415€



saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en **preciosdecoches.motor16.com**

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros		Consumo (l/100km)		Potencia (CV)	
PORTWO Cabrio 62 Pulse	15.350	4,9	84	D ARIA 2.2 4x4	23.990	7,2	150
PORTWO Cabrio 62 Ushuala	19.621	4,9	84	D XENON Pick Up Cabina Doble 2.2 4x4	22.379	7,4	150
PORTWO Cabrio Brabus	20.875	5,2	102	Toyota			
PORTWO Cabrio Brabus Xclusive	24.138	5,2	102	Importador: Toyota España, S.L.U. Arde de Biscaya, 27 Edificio Saurer 28018 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 91 93 30 30. Garantías: asistencia 100.000 kilómetros. Resolvid postventa: 180 puntos de atención dentro España. Web: www.toyota.es			
PORTWO Coupé 40 CDI Passion	14.251	3,3	54	G IQ10 L	13.250	4,4	68
PORTWO Coupé 40 CDI Pure	12.125	3,3	54	G IQ10 S-133 MultiDrive	17.350	5,2	98
PORTWO Coupé 45 MHD Pure	10.150	4,2	61	G IQ10 S-133 MultiDrive	15.300	5,2	98
PORTWO Coupé 45 MHD BoConcept	12.990	4,3	71	G AYGO 70 City	11.000	4,5	68
PORTWO Coupé 52 mhd For FUN	12.150	4,2	71	G AYGO 70 City	11.300	4,5	68
PORTWO Coupé 52 mhd Passion	12.766	4,3	71	G AYGO 70 City	9.250	4,3	68
PORTWO Coupé 52 mhd Pulse	12.006	4,2	71	G AYGO 70 City	9.550	4,3	68
PORTWO Coupé 52 mhd Pure	10.640	4,2	71	D YARIS 90D ACTIVE	17.000	3,8	90
PORTWO Coupé 62 Passion	13.328	4,9	84	D YARIS 90D ACTIVE	17.500	3,8	90
PORTWO Coupé 62 Pulse	12.600	4,9	84	D YARIS 90D CITY	16.350	3,8	90
PORTWO Coupé 62 Ushuala	16.871	4,9	84	D YARIS 90D CITY	16.850	3,8	90
PORTWO Coupé Brabus	18.125	5,2	102	D YARIS 90D SOHO	18.550	4,1	90
PORTWO Coupé Brabus Xclusive	21.388	5,2	102	D YARIS 100 ACTIVE	15.900	5,2	99
Ssang Yong				G YARIS 100 CITY (particulares)	15.250	5,2	99
Importador: SsangYong España, S.A. C/ Felipe IV 2, 28014 (Madrid). Teléfono: 91 51 05 65. Garantías: 10 años o 100.000 kilómetros. Resolvid postventa: 180 puntos de atención dentro España. Web: www.ssangyong.es				G YARIS 100 CITY (particulares)	15.750	5,2	99
KORANDO D20T 149cv Limited 4x2	23.700	5,8	149	G YARIS 100 Multidrive ACTIVE	16.900	5,2	99
KORANDO D20T 149cv Premium 4x2	21.700	5,8	149	G YARIS 100 Multidrive ACTIVE	17.400	5,2	99
KORANDO D20T 149cv Premium 4x4	23.700	6,2	149	G YARIS 100 Multidrive SOHO	18.450	5,1	99
KORANDO D20T 175cv Limited Auto 4x2	26.200	7,3	175	G YARIS 70 ACTIVE	14.900	4,8	69
KORANDO D20T 175cv Limited Auto 4x4	28.200	7,5	175	G YARIS 70 ACTIVE	15.400	4,8	69
KORANDO D20T 175cv Premium Auto 4x2	24.200	7,3	175	G YARIS 70 CITY	14.250	4,8	69
KORANDO G20 Line 4x2	18.450	7,5	149	G YARIS 70 CITY	14.750	4,8	69
KORANDO G20 Sport 4x2	20.200	7,5	149	G YARIS 70 LIVE (particulares)	13.650	5,2	69
REXTON 200 e-Xdi 4x2 Premium Plus	28.500	7,3	155	G YARIS 70 LIVE (particulares)	14.150	5,2	69
REXTON 200 e-Xdi 4x2 Premium Plus Aut.	30.500	7,5	155	E YARIS Hybrid Active	19.200	3,5	100
REXTON 200 e-Xdi 4x4 Limited	31.500	7,4	155	E YARIS Hybrid Active	21.000	3,7	100
REXTON 200 e-Xdi 4x4 Limited Aut.	35.900	7,8	155	G G786 G786	30.900	7,8	200
REXTON 200 e-Xdi 4x4 Limited Aut.	38.350	7,5	155	G G786 G786 automático	34.400	7,1	200
ACTYON SPORTS 200Xdi Limited	34.770	8	155	D AURIS 120D Active	22.050	4,3	124
ACTYON SPORTS 200Xdi Premium Auto	30.190	7,5	155	D AURIS 120D Active	24.850	4,3	124
RODIIUS e-Xdi	28.280	7,5	155	D AURIS 120D Live (particulares)	20.800	4,3	124
RODIIUS e-Xdi Limited	33.400	7,5	155	D AURIS 90D Active	20.850	3,8	90
RODIIUS e-Xdi Limited Auto	35.900	7,8	155	D AURIS 90D Active ComfortDrive	21.850	4,2	90
RODIIUS e-Xdi Limited Auto 4x4	38.900	8,1	155	D AURIS 90D Live	19.600	4,2	90
RODIIUS e-Xdi Premium	31.400	7,5	155	G AURIS Hybrid Active	23.350	3,8	136
RODIIUS e-Xdi Premium Auto	33.900	7,8	155	G AURIS Hybrid Active	25.850	3,9	136
Subaru				G AURIS 130 Active	20.350	5,9	132
Importador: Subaru España, S.A. C/ Alcantilla 5, P.º 1, 28014 (Madrid). Teléfono: 91 361 29 90. Garantías: 10 años o 100.000 kilómetros. Resolvid postventa: 30 puntos de atención dentro España. Web: www.subaru.es				G AURIS 130 Active MultiDrive	21.600	5,7	132
TREZIA 1.4D 5 LIMITED GMT	20.000	4,3	90	G AURIS 130 Live (particulares)	19.100	5,9	132
TREZIA 1.3i ADVANCE GMT	17.500	5,5	99	D AURIS 120D Active Touring Sports	23.250	4,4	124
BRZ 2.0R Executive	32.400	7,8	200	D AURIS 120D Active Touring Sports	26.050	4,4	124
BRZ 2.0R Sport	30.900	7,8	200	D AURIS 120D Live Touring Sports	22.000	4,4	124
XV 2.0D Executive	29.250	5,6	147	(particulares)	22.050	4,3	90
XV 2.0D Executive Plus	31.250	5,6	147	D AURIS 90D Active Touring Sports	20.800	4,3	90
XV 2.0D Sport	27.675	5,6	147	D AURIS Hybrid Active Touring Sports	24.500	3,7	136
XV 1.6i Advance	20.400	6,5	114	G AURIS Hybrid Active Touring Sports	27.050	4,3	136
XV 1.6i Executive	23.900	6,5	114	G AURIS 130 Active Touring Sports	21.550	6,1	132
XV 2.0D Executive Auto	27.200	6,6	150	G AURIS 130 Live Touring Sports	20.300	6,1	132
XV 2.0D Executive Plus Auto	29.200	6,6	150	D VERSO 1150D Advance 5pl.	25.900	4,5	112
XV 1.6i Bi-Fuel Advance	20.320	8,7	114	D VERSO 1150D Advance 7pl.	25.900	4,5	112
XV 1.6i Bi-Fuel Executive	26.520	8,7	114	D VERSO 1150D Comfort 5pl.	24.200	4,5	112
XV 2.0i Bi-Fuel Executive Auto	29.820	8,8	150	D VERSO 1150D Comfort 7pl.	24.900	4,5	112
XV 2.0i Bi-Fuel Executive Plus Auto	31.820	8,8	150	D VERSO 150D A-DRV Advance 7pl.	28.800	6,4	150
WRX STI 2.5T	44.290	10,5	300	D VERSO 1800D Advance 7pl.	27.950	5,8	177
FORESTER 2.0 TD Executive	36.000	5,7	147	D VERSO 130D Advance 5pl.	22.950	6,6	132
FORESTER 2.0 TD Executive Plus	37.500	5,9	147	D VERSO 130D Advance 7pl.	23.650	6,6	132
FORESTER 2.0 TD Sport	30.900	5,7	147	D VERSO 130D Comfort 5pl.	21.950	6,6	132
FORESTER 2.0 TD Sport Plus	33.400	5,7	147	D VERSO 130D Comfort 7pl.	22.650	6,6	132
FORESTER 2.0 CVT Executive	33.000	6,5	150	G VERSO 140M M-DRV Advance 7pl.	25.650	6,8	147
FORESTER 2.0 CVT Executive Plus	34.000	6,5	150	G PRILUS Advance	26.600	3,9	136
FORESTER 2.0 CVT Sport	27.900	6,5	150	G PRILUS Advance Plug-In	35.550	2,1	136
FORESTER 2.0 CVT Sport Plus	30.400	6,5	150	G PRILUS Eco	25.600	3,9	136
LEGACY 2.0 Diesel Executive S SW	33.300	5,8	150	G PRILUS Executive	32.300	4,3	136
LEGACY 2.0 Diesel Executive S SW	34.900	5,9	150	G PRILUS Executive Plug-In	43.250	2,1	136
OUTBACK 2.0 Diesel Executive	35.400	5,9	150	G PRILUS+ Advance	32.500	4,4	136
OUTBACK 2.0 Diesel Executive CVT	37.400	6,1	150	G PRILUS+ Eco	30.600	4,1	136
OUTBACK 2.0 Diesel Executive Plus	38.900	5,9	150	G PRILUS+ Executive	38.100	4,4	136
OUTBACK 2.0 Diesel Executive Plus	39.000	6,3	150	D AENVIS 120D Advance	26.800	4,5	124
OUTBACK 2.0 Diesel Sport	33.700	5,9	150	D AENVIS 120D Comfort	25.800	4,5	124
OUTBACK 2.5i Executive CVT Lineartronic	37.500	7,6	173	D AENVIS 120D Executive	32.200	4,5	124
OUTBACK 2.5i Executive Plus CVT	39.500	7,6	173	D AENVIS 150D Advance	28.800	5,4	150
OUTBACK 2.5i Executive Plus CVT	39.500	7,6	173	D AENVIS 150D Advance AutoDrive	31.400	6,2	150
OUTBACK 2.5i Executive Plus CVT	39.500	7,6	173	D AENVIS 150D Executive	34.800	5,4	150
OUTBACK 2.5i Executive Plus CVT	39.500	7,6	173	D AENVIS 150D Executive AutoDrive	37.400	6,2	150
OUTBACK 2.5i Executive Plus CVT	39.500	7,6	173	D AENVIS 180D Executive	36.200	5,9	177
Tata				Volkswagen			
Importador: NULPR Automóviles Sgo VOX S.L. C/ Remedios 3, Polígono Industrial de El Campesino, 28232 Las Rozas, Madrid. Teléfono: 91 49 32 21. Garantías: 10 años o 100.000 km. Resolvid postventa: 34 puntos de atención dentro España. Web: www.tatamotor.es				Fabricante/Importador: Volkswagen AG España, S.A./C/ de la Sileta, 2 Edificio Central P.º Macías, 28002 Puente de Vallecas, (Barcelona). Teléfono: 94 02 89 92. Garantías: 3 años o 100.000 km. Resolvid concesionarios: B.I. Web: www.volkswagen.es			
D INDICA 1.3 Diesel 95cv High	9.578	4,9	95	G UP 1.0 60cv ASG Fender up!	13.870	4,4	60
D INDICA 1.3 Diesel 95cv Lux	10.328	4,9	95	G UP 1.0 60cv ASG Fender up!	14.315	4,4	60
D INDICA 1.4 75cv High	8.548	5,9	75	G UP 1.0 60cv ASG High up!	12.600	4,4	60
D INDICA 1.4 75cv Lux	9.298	5,9	75	G UP 1.0 60cv ASG High up!	13.045	4,4	60
D ARIA 2.2 4x2	20.005	7,2	150	G UP 1.0 60cv ASG Move up!	11.470	4,4	60
				G UP 1.0 60cv ASG Move up!	11.915	4,4	60
				G UP 1.0 60cv Fender up!	12.990	4,5	60
				G UP 1.0 60cv Fender up!	13.435	4,5	60
				G UP 1.0 60cv High up!	11.710	4,5	60
				G UP 1.0 60cv High up!	12.155	4,5	60
				G UP 1.0 60cv Move up!	10.580	4,5	60
				G UP 1.0 60cv Move up!	11.025	4,5	60
				G UP 1.0 75cv ASG Fender up!	14.490	4,5	75
				G UP 1.0 75cv ASG Fender up!	14.935	4,5	75
				G UP 1.0 75cv ASG High up!	13.210	4,5	75
				G UP 1.0 75cv ASG High up!	13.655	4,5	75
				G UP 1.0 75cv ASG Move up!	12.080	4,5	75
				G UP 1.0 75cv ASG Move up!	12.525	4,5	75
				G UP 1.0 75cv Fender up!	13.600	4,7	75
				G UP 1.0 75cv Fender up!	14.045	4,7	75
				G UP 1.0 75cv High up!	12.320	4,7	75
				G UP 1.0 75cv High up!	12.765	4,7	75
				G UP 1.0 75cv Move up!	11.190	4,7	75
				G UP 1.0 75cv Move up!	11.635	4,7	75



¿SEAT LEÓN ST O PEUGEOT 308 SW?

Alfredo García

Estoy buscando un vehículo amplio, dinámico y económico que me sirva un poco para todo. No he tenido nunca un familiar, pero he visto tanto el Seat León ST como el Peugeot 308 SW y ambos me gustan mucho porque se ajustan a lo que busco. Sería con motor diésel y mi única duda es saber si el comportamiento es muy diferente al de una berlina. ¿Cuál sería su elección?

RESPUESTA

Son dos de los últimos modelo que han llegado al mercado y de las mejores opciones que puedes encontrar. No entraremos en aspectos estéticos (para gustos los colores) pero sí destacar que el Peugeot 308 SW es algo más largo (apenas cuatro centímetros), aunque en el interior el espacio es muy similar, tanto en las plazas delanteras como en las traseras, con ligera ventaja, curiosamente, para el Seat León ST.

Si abrimos el portón trasero y sumamos todos los huecos que nos encontramos en el maletero, el modelo francés gana a los puntos (610 litros frente a 587), aunque en cuestiones prácticas las diferencias vuelven a ser mínimas.

En el interior, en ambos casos la terminación y calidad son palpables, pero el 308 SW de desmarca con una presentación y unos acabados más sólidos que los de su rival, y con un salpicadero más limpio en el que han desaparecido prácticamente todos los mandos. Eso sí, debes sentarte y si el posible, conducirlo unos kilómetros, ya que su ergonomía es algo particular, pues el volante es muy pequeño en su diámetro y queda en una posición muy baja, con el cuadro de mandos por encima para, dicen, evitar distracciones. El puesto de conducción es tan particular que tiene defensores y detractores, por eso conviene que lo pruebes antes.

A la hora de elegir motor no tendrás demasiado problemas, aunque no nos especificas el abanico de potencia en diésel por el que te decantas. Creemos que el equilibrio perfecto lo marcan

CARTA DE LA SEMANA

los motores 1.6 litros, de 115 caballos en el 308 SW y de 105 en el León ST, aunque preferimos, pagando un poco más, el nuevo TDI de 110 CV Ecomotive que parte del mismo bloque.

La ventaja es que consume algo menos (3,3 litros de media frente a los 3,7 de su rival) y ofrece unas prestaciones algo más brillantes. En ambos casos el cambio es manual de seis relaciones, pero si nos fijamos en el refinamiento en marcha o la suavidad y efectividad del sistema 'Start/Stop' los puntos caen del lado del representante galo.

Dinámicamente los dos vehículos son una garantía pero el modelo de Seat transmite algo más porque tiene una dirección algo más precisa

y es muy estable en cualquier circunstancia. Por su parte, el Peugeot es un vehículo que destaca por lo fácil que resulta de conducir, el eje trasero ayuda a redondear los giros con naturalidad y su capacidad de frenada es casi un calco a la del León ST. Digamos que el francés tiene un compromiso más abierto entre confort y eficacia. Y destacar que el León se puede combinar con un sistema de tracción total 4Drive con los motores TDI de 105 y 150 caballos.

Si analizamos el equipamiento de serie y el precio con los acabados intermedios de sus gamas, y las ofertas actuales, las diferencias también son mínimas (20.100 euros el Seat y 20.900 el Peugeot).



CONSULTAS RÁPIDAS

SISTEMA DE ELEVACIÓN DELANTERO

Oscar Peñas

Digamos, para entendernos, que es una tecnología similar a una suspensión adaptativa, pero su función es diferente. El sistema de elevación delantero es un dispositivo neumático que se utiliza en modelos de corte deportivo y que permite elevar unos centímetros el morro con el fin de evitar que toque o se enganche en una rampa de garaje o en un bordillo, con la consecuente

avería. Se activa cuando lo desea el conductor y se desconecta automáticamente al superar una velocidad determinada. Modelos como el Lamborghini Huracán o algunos Porsche lo incorporan.

TIEMPO DE RECARGA EN LOS ELÉCTRICOS

Antonio Hernández

Pues resulta muy sencillo de explicar, ya que se debe a la capacidad de las baterías y a la 'intensidad' de la toma de corriente. Por eso las diferencias

en el tiempo de recarga son tan dispares. Es fácil de entender que un Renault Twizy tarde menos que un Nissan Leaf, porque la capacidad de sus baterías son muy diferentes. Y en un mismo vehículo el tiempo varía en función de la toma de corriente. No es lo mismo recargar en un enchufe de casa de 16 amperios, que en otro que tenga 32 y que resulta, lógicamente, más eficaz. Las cargas rápidas son tomas de unos 50 kw que limitan a media hora el tiempo y al 80 por ciento la recarga por seguridad.

CONSULTAS RÁPIDAS



EN LA CIUDAD DONDE VIVO HAY MUCHA COSTUMBRE DE DEJAR EL VEHÍCULO EN DOBLE FILA, SIN EL FRENO DE MANO Y EN PUNTO MUERTO PARA QUE SI IMPIDE LA SALIDA DE OTRO VEHÍCULO PUEDA SER DESPLAZADO SIN DIFICULTAD Y ASÍ DEJAR LIBRE EL PASO. ¿ME PODRÍAN MULTAR POR ELLO?

Evidentemente, dos son las infracciones que se cometen con esta simple acción. La primera se centra en que el estacionamiento en doble fila, como tal, está prohibido en la legislación reguladora de la circulación. Cierto es que en un municipio, la competencia es del Ayuntamiento que, mediante la correspondiente ordenanza municipal, regulará el tráfico en su territorio, por lo que, excepcionalmente, podría permitir ese tipo de estacionamiento en casos especiales y siempre que se cumplan los requisitos que se fijan en la propia ordenanza. Y en segundo lugar, no dejar puesto el freno de mano, supone una segunda infracción, ya que, en todo caso, el conductor siempre deberá evitar que el vehículo pueda ponerse en movimiento en su ausencia y, expresamente, así se indica en el Reglamento General de Circulación que, siempre, se deberá dejar accionado el freno de estacionamiento.

BUENA PREGUNTA

OBLIGACIONES A CUMPLIR EN CASO DE AVERÍA DE UN VEHÍCULO

Si voy circulando con mi vehículo ¿qué obligaciones debo cumplir en caso de avería?

RESPUESTA

Siempre que, por cualquier emergencia, un vehículo quede inmovilizado en la calzada, el conductor e, incluso, en la medida de lo posible, sus ocupantes, procurarán colocar el vehículo donde cause menor obstáculo a la circulación, pudiendo utilizar el arcén o la mediana, si fueran precisos.

Al mismo tiempo se deberán adoptar las medidas oportunas para que el vehículo sea retirado en el menor tiempo posible.

Se deberá encender la luz de emergencia y, previamente, al salir del vehículo, colocarse el chaleco reflectante, procediendo, posteriormente, a colocar los dispositivos de preseñalización de peligro reglamentarios (triángulos reflectantes) para advertir dicha circunstancia, debiéndose colocar uno por delante y otro por detrás del vehículo, como mínimo a 50 metros de distancia y, en forma tal que sean visibles por lo conductores que se aproximen desde 100 metros. En las calzadas de sentido único, o de más de tres carriles, bastará la colocación de un solo dispositivo, situado como mínimo 50 metros antes.

Si fuera preciso pedir auxilio y no se dispusiese de un teléfono móvil, se utilizará el poste de socorro más próximo, si la vía dispone de ellos. En caso contrario podrá solicitarse ayuda de otros usuarios, pero nunca invadiendo la calzada.



LÍMITES DE VELOCIDAD DIFERENTES

Tengo un vehículo mixto adaptable. He oído que para este tipo de vehículos los límites de velocidad son inferiores a los de un turismo. ¿Es cierto?

RESPUESTA

En primer lugar debemos señalar que un vehículo mixto adaptable es todo aquel automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de 9 incluido el conductor, en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos. Siempre es muy importante conocer el tipo de vehículo que se conduce y, tener muy en cuenta las características recogidas en la tarjeta de condiciones técnicas y de inspección del vehículo, donde efectivamente, constará si es un vehículo mixto adaptable.

En el caso que nuestro vehículo, el que conducimos, fuese uno de este tipo, debemos saber que, efectivamente, al igual que ocurre con otros tipos de vehículos, la limitación máxima de la velocidad genérica por el tipo de vía, es menor.

Así, en autopistas y autovías, mientras que para un turismo el límite será de 120 km/h, para este tipo de vehículos su límite máximo es de 100 km/h. En las carreteras convencionales, con un arcén pavimentado de 1,5 metros de ancho o más de un carril para alguno de los sentidos, los vehículos mixtos adaptables, no podrán superar los 90 km/h. En el resto de las vías fuera de poblado, sólo podrán circular, como máximo a 80 km/h.

Es muy importante tener en cuenta estos límites puesto que las sanciones por sobrepasar dichas velocidades implicará que la pérdida de puntos y la cuantía de la sanción económica sea mayor.

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



CONSIGA PROTECCIÓN EXTRA AL VOLANTE

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

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

CONTRATE HOY MISMO
LEGÁLITAS PROTECCIÓN AL CONDUCTOR

902 090 351

DESCUENTO EXCLUSIVO PARA LECTORES
15%
MOTOR 16



GRANDES BERLINAS VOLVO 760 Y MAZDA 929, PROBADOS EN M16



V8, lo más de Audi

Audi se asentaba como tercera marca en el mercado de coches de lujo gracias a modelos como el V8. Con su estilo discreto, su aporte de soluciones tecnológicas y su potente motor V8, este Audi iba a convertirse en la máxima referencia del fabricante alemán

Ramón Roca Maseda | Fundación Cultural RACE

Hace ahora 25 años íbamos a tener un verano de obras, pues uno de cada 5 kilómetros de la red viaria estatal iba a estar en obras, de modo que se podría contar con 946,7 kilómetros más de autovías y se habrían mejorado 7.509,8 kilómetros de carreteras al acabar dichas obras.

El coche probado era 'energía turbulenta', ya que así lo

sugería el motor turbo de 2393 c.c. del Alfa Romeo 75 2.4 TD (2.651.702 pesetas y 112 CV). Este Alfa destacaba por su comportamiento y también por sus consumos reducidos (8,2 litros cada 100 km a 120 km/h), así como por sus buenas prestaciones, no destacando tanto ni por su ruido, ni por los balances de su carrocería o por su

dificultad para engranar la primera.

Otro coche probado era 'un tracción total de lujo', es decir el nuevo Audi V8 (9.794.629 pesetas y 250 CV), modelo con el cual el grupo Volkswagen se asentaba como el tercer referente mundial de lujo y potencia, al lado de los consagrados Mercedes y BMW. Tal asentamiento en la cumbre era el resultado de una inteligentísima evolución a base de tecnología, calidad de presentación y marketing, todo ello obra del nieto de Porsche, quien lanzaba un discreto pero poderoso coche de lujo al que numerosos mandatarios adoptarían. Este nuevo Audi hacía de la tracción permanente y del automatismo sus cartas de presentación más cualificadas. En suma, el nuevo Audi V8 ofrecía comportamiento ruterio, frenos, equipo y terminación, pero su dirección de asistencia variable, su ausencia de cambio manual y sus ruidos aerodinámicos, eran defectos a valorar.

Remataba el capítulo de pruebas el Opel Corsa Don Algodón (1.201.808 pesetas y 55 CV), un Corsa GL 1200 con adornos en azul, que como era habitual ofrecía un buen acabado, asientos confortables y aceleraciones valorables, aunque también una dirección lenta, una baja velocidad máxima (148,9 km/h) y un tacto esponjoso de frenada.

La prueba comparativa se ocupaba de dos robustos TT para el campo, no para la ciudad. Eran el Jeep Mahindra C13 (1.590.000 pesetas y 75 CV) y el UAZ Martorelli (1.826.800 pesetas y 76 CV), ambos con motor diésel Peugeot. El Jeep destacaba por su mecánica fiable, por su robustez y por sus do-

Nº 296

24 JUNIO 1989

La portada



La portada de la semana daba cuenta de algunos de los avances que tendrían los coches del Siglo XXI. También, las pruebas (Audi V8 u Opel Corsa Don Algodón) y un repaso a las obras que en aquellos días se realizaban en nuestra red de carreteras.

tes en el campo, y no tanto por su acabado, su poca agilidad en carretera o sus prestaciones pobres (95 km/h de velocidad máxima y 23,82 y 46,63 segundos para recorrer desde parado los 400 m y el km). El UAZ ofrecía una mecánica robusta, espacio y agilidad en el campo, pero su acabado era igualmente mejorable, así como sus prestaciones y sus posibilidades en carretera.

En lo deportivo cabía recordar que en el GP de Canadá de Fórmula 1 el podio había sido para el Williams de Thierry Boutsen.

Aquí, en el consagrado Rally de Orense, el ganador resultó ser el BMW M3 de Bassas y Rodríguez.



Lee este número en 'La máquina del tiempo'

www.motor16.com/revistas

¡Haz que su comunión sea diferente!

El Zoo Aquarium de Madrid te propone un entorno único con atención personalizada y la compañía de tus animales preferidos. Serás el protagonista del día y darás un paseo en la barca con los delfines durante la exhibición.



INFORMACIÓN Y RESERVAS: 902 535 545

Zoo: marce@grpr.com

Faunia: eventos@faunia.es



Celebra y pasa todo el día de tu comunión en Faunia en compañía de tus animales preferidos. Un entorno único y diferente para tu celebración.

¿POR QUÉ PONER **AIRBUMP®** EN LAS PUERAS?



CITROËN *prefiere* **TOTAL**

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

NUEVO CITROËN C4 CACTUS CON PROTECCIÓN AIRBUMP®

El nuevo Citroën C4 Cactus es el coche que responde a las preguntas de hoy, porque ha sabido combinar a la perfección un diseño innovador y una tecnología útil. Gracias a los Airbump®, compuestos por microcápsulas de aire encapsulado cubiertas por una suave membrana de piel, el nuevo Citroën C4 Cactus te protege de los pequeños golpes de la vida cotidiana. Su innovación a nivel mundial así como la estética única del Airbump®, refuerzan la personalidad atrevida del nuevo Citroën C4 Cactus y multiplican las opciones de personalización, con cuatro colores diferentes para combinar junto con la carrocería.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



CITROËN