

1,30
1€

Sale los martes

Motor16.com

G.P. DE ESPAÑA DE F-1: DOMINIO

**APLASTANTE
DE MERCEDES,
CUARTO
DOBLETE
CONSECUTIVO**



Lo último: Nissan e-NV200, El eléctrico más útil ya se fabrica en Barcelona

Reportaje: Consejos de conducción para ahorrar hasta 1.000 euros al año



0.1593

Nº1.593

Del 13 al 19 de mayo de 2014.

Especial Ahorro

LOS COCHES QUE MENOS GASTAN

Utilitarios, compactos, berlinas, monovolumen y todocaminos

**PROBAMOS EL COCHE
A LA VENTA QUE MENOS CONSUME
VW GOLF BLUEMOTION**



**VW Polo
TDI/BlueMotion**

**Skoda
Octavia
GreenLine**

**Citroën
C4 Picasso
e-HDi 90**

**Peugeot 308
BlueHdi 120**

**Citroën
C4 Cactus
BlueHdi 100**

**Sólo
3,2
l/100km**





NUEVO FORD B-MAX

> Puertas de Fácil Acceso

Ingenioso e innovador, así es el Nuevo Ford B-MAX, el primer OpenCar de la historia. Es el único turismo con tecnología inteligente que crea un acceso lateral de 1,5m y sin obstáculos. ford.es

Por 11.990€

Sin obstáculos, sin límites.



Go Further

Gama Ford B-MAX consumo medio combinado de 4,0 a 6,4 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 104 a 149 g/km.

Ford B-MAX Ambiente 1.4 90CV (66kw) con aire, radio CD MP3. La oferta incluye IVA, I.M., transp., dto. promocional, Aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E. a través de su campaña "Venta a Ford Credit", permanencia mínima 24 meses. Sujeto a la aportación del Plan PIVE del Gobierno. Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos. El modelo visionado podría no coincidir con el ofertado.

entre nosotros

Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com



El trueque

La proliferación de servicios de transporte sin regular a través de la red, muy de estos tiempos, supone una competencia desleal para empresas de transporte, taxistas...

También llamado intercambio o como se dice ahora, 'consumo colaborativo'. Un modelo de supervivencia tan viejo como el mundo que disminuye o aumenta en función del momento que a cada uno le toca vivir. Y el que tenga duda que pregunte en esos pueblos en los que en otros tiempos cambiaban ayudas y servicios por productos de la matanza o la huerta. Algo que con diferentes matices ocurre cada vez más en la actualidad. Buena prueba de esto es que según el 'Observatorio Europeo Cetelem', que analiza las tendencias de consumo en Europa, un 52 por ciento de los ciudadanos entrevistados en 12 países, incluido España, son partidarios de utilizar plataformas que faciliten los intercambios y abaraten el consumo. Esto, engendra una proliferación de intercambios de bienes y servicios en la red que son utilizados por casi un 60 por ciento de los usuarios. Asimismo, las mejores cifras de negocio en la red son las de los sectores relacionados con el deporte, ocio y, especialmente el del automóvil. En este punto sirvan como ejemplo las webs que ponen en contacto a viajeros que yendo en una misma dirección, estén dispuestos a ahorrar dinero viajando en el mismo vehículo. Algo parecido ocurre con los coches, que conducidos por sus propietarios te pueden llevar donde quieras como un trabajo extra que cuesta menos y tienen menos recargos.

La clave de estas aplicaciones de móvil como las de las plataformas dedicadas al 'consumo colaborativo', no son calificadas como empresas de transporte público, ya que ellas consideran que lo único que hacen es poner en contacto a las personas. Eso sí, cobrando una comisión que oscila entre el 10 y el 15 por ciento. De hecho, según la revista Forbes, el flujo de dinero que va a moverse este año por medio de estas páginas web, ronda los 2.500 millones de euros. Cuestión diferente es lo que piensan las empresas de transporte de viajeros por carretera y los taxistas de las diferentes ciudades, que ven cómo mengua su negocio. En el primer caso, Fonebus ya ha puesto una denuncia contra Blablacar, una plataforma que opera en toda Europa, mientras que el gremio de taxistas de Barcelona ha hecho lo propio con Uber, que opera en 100 ciudades del mundo. En definitiva, que es de los más normal que las personas se pongan de acuerdo para hacer un viaje juntos y compartir gastos. Lo que no es de recibo es cobrar comisiones, aprovechando la mala situación económica y la falta de regulación de estas actividades. No sólo porque sea competencia desleal, sino también porque carecen de licencia, regulación fiscal y lo que es peor, no ofrecen ninguna garantía desde el punto de vista de la seguridad.

carta de la semana

PEAJE GRATIS PARA EVITAR ATASCOS

Soy uno de los conductores que la pasada Semana Santa han sufrido en sus carnes un monumental atasco en la salida de Madrid hacia Valencia. Mi familia y yo queríamos, como tantas otras personas, disfrutar de unos días de descanso aprovechando el buen tiempo. Y lo que nos hemos encontrado es uno de aquellos tapones monumentales de los de antes de la crisis.

He de reconocer que, en ese sentido, estábamos un poco mal acostumbrados, pues en los últimos años han sido raros los problemas de embotellamientos en las carreteras. Pero lo peor es comprobar cómo las famosas autopistas de peaje de salida de Madrid, las radiales, en concreto la R-3 –en la misma dirección a la que yo me dirigía– estaba prácticamente

vacía. No me extraña que por ese motivo haya quebrado. Pero me cabrea realmente mucho que el Gobierno, con mi dinero, vaya a rescatarla de la quiebra. Y mientras yo me desespero en un atasco, ellos sigan cobrando la tarifa de peaje completa. ¿Por qué nadie se ha planteado que en estos días, ya que los estamos rescatando entre todos, podrían dar acceso gratis –o a precio reducido– a los conductores? Sería una manera de paliar los atascos, de aumentar los ingresos y de devolver a todos los ciudadanos ese dinero que nos ha tocado invertir en la subsistencia de unas infraestructuras creadas con muy poco sentido en una época de vacas gordas.

José Ángel Mejías Madrid

no te lo pierdas

ES HORA DE AHORRAR



La evolución de los automóviles ha sido espectacular en las últimas décadas en muchos aspectos: en seguridad, en confort, en refinamiento, en prestaciones... y por supuesto en consumo. Porque desde hace unos años el gasto de combustible se ha reducido, a todos los niveles de manera aplastante. Por ejemplo, si hace unos años Volkswagen vendía, como abanderado de la eficiencia un utilitario supertecnológico como el Lupo 3L, ahora son casi legión las marcas que ofrecen coches casi de todos los tamaños capaces de igualar las cifras de ese Lupo. Coches que hace 20 años gastaban 8 litros cada 100 kilómetros son ahora modelos de menos de 5 litros. Porque son tiempos de ahorrar, los fabricantes se han afanado en ofrecer soluciones para que la conducción sea más barata.

Y lo mejor es que a ese ahorro también podemos contribuir todos los conductores con una serie de pequeñas normas, de fácil puesta en marcha, que nos permitirán reducir nuestro gasto de combustible hasta 1.000 euros al año. Todo sea por la máxima eficiencia, ésa que consiguen los 50 modelos más ahorradores de nuestro mercado, coches que protagonizan las páginas de esta revista.



Síguenos en...



@motor16_ /Motor16



Motor16.tv
Motor16



QUÉ PASA

6
VOLKSWAGEN GOLF SPORTSVAN

La variante más familiar

La gama del Volkswagen Golf sigue creciendo ahora con la llegada del Sportsvan, variante monovolumen de clara vocación familiar. El

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 Benoit - mjbenoit@motor16.com
Diseño:
Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores:
Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.
Publicidad:
publicidad@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-661 917 361
Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones:
C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas.
28918 Leganés, Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
Correo electrónico: motor16@motor16.com

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



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



CUATRO RUEDAS
20

NISSAN E-NV200

Transporte electrificado
La planta de Nissan en Barcelona acaba de iniciar la fabricación en serie de su comercial ligero e-NV200 para todo el mundo. A partir de junio este vehículo eléctrico estará a la venta en tres tipos de carrocería. Ofrece un motor de 109 CV con una autonomía de 170 kilómetros.

14
UTILITARIOS
VW POLO, CITROËN DS3, LANCIA YPSILON, PEUGEOT 208, SEAT MII

18
COMPACTOS
PEUGEOT 308, AUDI A3, FORD FOCUS, VW GOLF

18
BERLINAS
SKODA OCTAVIA, AUDI A3 SEDÁN

20
MONOVOLUMEN
CITROËN C4 PICASSO, FIAT 500L

22
CROSSOVER
CITROËN C4 CACTUS

24
TECNOLOGÍA
Todo para gastar menos
La mayoría de las marcas cuentan con una denominación propia, a veces de nombre pegadizo, para sus modelos más eficientes. Todas ellas son diferentes, pero buscan un fin único, nutriéndose habitualmente de las mismas tecnologías para exprimir al máximo cada gota de combustible.

26
CONSEJOS DE CONDUCCIÓN
Ahorrar 1.000 euros al año es posible
Rebajar el consumo está en manos del conductor gracias a unas sencillas

CUATRO RUEDAS

28
VOLKSWAGEN GOLF BLUEMOTION 1.6 TDI 110CV

El Golf de los 3,2 l/100 km

El Golf BlueMotion es por ahora, hasta que llegue el Peugeot 308 BlueHDI 120 CV, el coche que menos consume del mercado. Gracias a su motor 1.6 TDI con 110 CV y el cambio manual de seis marchas logra, además de un gran ahorro un excelente comportamiento desde el punto de vista dinámico.



normas, pautas de comportamiento habituales. Cambiar los hábitos puede bajar el gasto hasta 1.000 euros al año.

DE CARRERAS

38
FÓRMULA 1

Otro paseo de Mercedes

Lewis Hamilton logró su cuarta victoria consecutiva y ya es líder de un Mundial que Mercedes domina con mano de hierro. No hay nadie que sea capaz de hacerle sombra.

42
A TODO GAS

Últimas noticias del deporte del motor

SABER COMPRAR Y VENDER

46

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

De principio a fin

Qué pasa	6
De buena fuente	10
En portada	12
Cuatro ruedas	32
La semana	34
A la última	36
De carreras	38
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

ALFA ROMEO	10
AUDI	19
CITROËN	14, 20, 22
FORD	15
JEEP	11
LANCIA	15
NISSAN	32
PEUGEOT	18
SEAT	15
SKODA	18
VOLKSWAGEN	6, 28

66

EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Habrá también versión BlueMotion El **Sportsvan**, un Golf con muchos argumentos

La familia Golf sigue creciendo, y el último integrante se llama Sportsvan, un monovolumen compacto de cinco plazas con 434 centímetros de longitud –13 más que el Golf Plus al que sustituye–, 181 de anchura y 158 de altura que adopta la moderna plataforma MQB y protagoniza una rebaja de peso importante: 90 kilos. Además, Volkswagen anuncia un aumento de la habitabilidad, pues la longitud interna crece 35 milímetros, y la segunda fila ofrece una versatilidad aún mayor que en el Golf Plus, pues la banqueta –con división 60/40– puede desplazarse 18 centímetros a lo largo –antes eran 16– y el respaldo –con división 40/20/40– tiene inclinación regulable por partes. También el maletero sale beneficiado, pues el Sportsvan anuncia 500 litros de volumen normal, que crece a 590 si avanzamos por

completo la segunda fila y a 1.520 si la abatimos. Y como el respaldo del acompañante delantero podrá abatirse también –dependiendo de la versión–, podrán transportarse objetos de 2,54 metros. En cuanto a los motores, y a falta de conocerse los detalles para España, se anuncian cuatro opciones de gasolina –1.2 TSI de 85 y 110 CV, y 1.4 TSI de 125 y 150 CV– y dos diésel –1.6 TDI de 110 CV y 2.0 TDI de 150–. Más adelante, además, llegará un Golf Sportsvan BlueMotion, con el diésel de 110 CV, que gastará 3,6 l/100 km.



► El Golf Sportsvan adopta la plataforma MQB, que ayuda a rebajar el peso 90 kilos frente al Golf Plus. El maletero cubica 500 litros, 76 más que antes, y avanzando la segunda fila alcanza los 590 litros.



Gasto medio desde 3,7 l/100 km Ford Tourneo Courier: ahorro y practicidad

La firma del óvalo acaba de presentar el Tourneo Courier, un versátil vehículo de sólo 4,16 metros de longitud que ofrece cinco plazas y un maletero de 708 litros, volumen que crece hasta 1.656 litros si abatimos la segunda fila, con partición 60/40. La gama incluye un

motor diésel 1.6 TDCi de 95 CV, con el que gasta sólo 3,7 l/100 km y emite 97 g/km, y el 1.0 EcoBoost de gasolina, con 100 CV, consumo de 5,2 l/100 km y emisiones de 119 g/km. No obstante, el cliente podrá pedir también el diésel 1.5 TDCi de 75 CV, que gasta 3,9 l/100 km.

Debutará el 17 de agosto El **M4 Coupé**, nuevo 'safety car' en el DTM

y un equipo de comunicación especial. Bajo el capó mantiene el seis cilindros M TwinPower Turbo de 431 CV con el que alcanza 100 km/h en 4,1 segundos.

El 17 de agosto debutará en Nürburgring el nuevo 'safety car' del Campeonato Alemán de Turismos, un M4 Coupé en el que BMW M ha trabajado todo el invierno para adecuarlo a las necesidades de este tipo de vehículos. Así, se han suprimido las plazas traseras y se han instalado asientos Recaro de competición con arneses de seguridad Schroth, así como una jaula de protección para piloto y copiloto. Además, lleva faros y luces de techo con tecnología LED,



¿VAS O VIENES?



Bendita contradicción.

Audi A3 Adrenalin desde 19.500 €.
O disfrútalo por 199 €/mes*
Entrada 5.909 €. Cuota final 9.186 €. TAE 9,21%.

¿Vas o vienes? ¿Te gusta ir solo, acompañado o muy bien acompañado? ¿Sabes dónde ir, o prefieres dejarte llevar? A veces, las contradicciones, significan tenerlo todo sin renunciar a nada. Así es el Audi A3 Adrenalin. Un modelo con el que no tendrás que elegir, porque disfrutarás del acabado deportivo S line, llantas de 17", motores más eficientes, tamaño compacto para la ciudad y una gran capacidad para cuando te escapes de ella, y ahora además con 4 años de mantenimiento incluido. Audi A3 Adrenalin. Disfruta tus contradicciones. www.audi.es/a3adrenalin

Audi A3 de 110 a 184 CV (81 a 135 kW). Emisión CO₂ (g/Km): de 85 a 149. Consumo medio (l/100 Km) 3,2 a 6,5. Información Audi: 902 45 45 75.

/audispain

Red de Concesionarios Oficiales Audi

*PVP recomendado para Península y Baleares para Audi A3 Adrenalin 1.2 TFSI 110 CV (81 kW) (IVA, impuesto de matriculación, transporte, descuento promocional y Plan PIVE 5 incluidos) para clientes particulares, empresas y autónomos que financian a través de Audi Financial Services (según condiciones contractuales) un capital mínimo de 11.000 € con una duración y permanencia mínima de la financiación de 36 meses. Mantenimiento Audi incluido durante 4 años o 60.000 km. Con la modalidad "Opción Futuro" también puede tenerlo por 199 € al mes en 35 cuotas, con una entrada de 5.909 € y si lo desea podrá cambiarlo por otro modelo, devolverlo, o quedárselo pagando la cuota final. Cuota final: 9.186 €. TAE 9,21%. TIN 7,50%. Comisión de apertura 407,75 €. Precio total a plazos 22.482 €. Modelo visualizado no corresponde con la oferta. Oferta válida hasta el 30/06/2014. Audi Financial Services es una marca comercializada por VOLKSWAGEN FINANCE S.A. EFC.



◀ BMW le ha dotado de llantas bicolor de 20 pulgadas, con neumáticos 265/35 delante y 295/30 detrás.

La nueva versión '30 Jahre M5' rinde 600 CV Serie limitada de 300 unidades para celebrar los 30 años del M5

Para celebrar los primeros 30 años de historia del M5, BMW ha lanzado una serie limitada especial, denominada '30 Jahre M5', de la que sólo se

fabricarán 300 unidades y que se caracteriza por una mecánica aún más poderosa. Así, el motor V8 4.4 M TwinPower Turbo rinde 600

CV, 40 más que en el M5 normal, y el par máximo alcanza los 71,4 mkg, mientras que el consumo medio queda en 9,9 l/100 km y las emisiones son

de 231 g/km. Acelera de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos y equipa de serie el paquete Competition Package –disponible como opción en los M5 convencionales–, que incluye una puesta a punto del chasis más radical del chasis –muelles y amortiguación más firmes– que rebaja 10 milímetros la altura al suelo. A ello se

añade el diferencial activo M, una gestión específica de la dirección Servotronic que torna más directos los movimientos del volante y estabilizador DSC con modo M Dynamic. Dentro también hay cambios, y el cliente podrá elegir entre dos nuevos equipos de sonido: Harman Kardon de 600 vatios o Bang&Olufsen de 1.200.



Obra de McLaren Special Operations McLaren muestra el 650S Coupé MSO Concept

MSO, la división de McLaren Automotive encargada de los vehículos más especiales, desveló recientemente en China el 650S Coupé MSO Concept, una muestra de las posibilidades de personalización del McLaren 650S Coupé o de la variante descapotable, el 650S Spider. Entre las modificaciones más importantes destaca el nuevo difusor aerodinámico posterior, fabricado en fibra de carbono, material que se extiende también a los 'sideblades', piezas que enmarcan las entradas de aire para el motor ubicadas junto

a las puertas. Los diseñadores han tratado de dar al 650S un cierto aire de 'avión invisible' mediante la pintura especial de la carrocería en Negro Agrigan, que presenta otra particularidad: cambios de tono en función de la incidencia de la luz. Y aparecen nuevas piezas en el exterior que optimizan la aerodinámica, basándose en la experiencia de la marca británica con los coches de la clase GT3 que han participado en pruebas de Resistencia. Las llantas de aleación del 650S Coupé MSO Concept también son nuevas, y se



combinan con neumáticos Pirelli P Zero Corsa, mientras que el habitáculo se personaliza con unos asientos ultraligeros, cuya estructura es de fibra de carbono

para ahorrar 15 kilos y que proporcionan una postura aún más próxima al suelo. McLaren ya permite pedir

en opción algunos de estos elementos de MSO, como los 'sideblades' laterales o el difusor trasero.

Nuevo GLA 45 AMG.

Va por ti, Newton.

Y es que cuando hablamos de fuerza y movimiento, el nuevo todoterreno compacto de Mercedes es único. Con un motor sobrealimentado de 4 cilindros, el más potente fabricado en serie, con 360 CV y capaz de alcanzar un par motor de 450 Nm. Su increíble aceleración, 100 km/h en 4,8 segundos y su velocidad de 250 km/h (limitada electrónicamente) convierten al GLA en la máxima representación de la fuerza. Además su tracción integral AMG 4MATIC y el cambio deportivo de 7 velocidades SPEEDSHIFT DCT AMG son el remate perfecto para posicionar al GLA al nivel de los superdeportivos más potentes del mundo. Va por ti, Newton.



Mercedes-Benz

Consumo mixto 7,5 l/100 km y emisiones de CO₂ 175 g/km.



▶ El nuevo motor 1.2 e-THP de Peugeot es el fantástico tres cilindros de gasolina que acaba de debutar en el 308. Arroja una potencia de 130 CV y un consumo medio de 4,7 litros, pero lo mejor es su capacidad de trabajo a bajo régimen y su refinamiento en marcha.

Más con menos

El fenómeno 'downsizing' ha reducido hasta la mínima expresión a algunos motores de gasolina, con el fin de reducir el consumo, pero sin ceder potencia y prestaciones. Es el primer escalón, pero no el único, para lograr la máxima eficiencia

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

No hay una industria que haya reaccionado con tanta contundencia contra el efecto invernadero como la del automóvil. Desde hace años las normativas en materia de emisiones se han endurecido de tal modo que han obligado a los fabricantes a desarrollar soluciones que han recortado considerablemente el consumo de los vehículos. Es cierto que la manera de conducir de cada uno tiene un gran peso específico en este sentido, pero también es verdad que los avances tecnológicos han sido vitales en este sentido.

De esta manera, si somos cuidadosos e inteligentes con el acelerador y tenemos nuestro vehículo en perfecto estado ya tendremos mucho ganado. Sin embargo, para registrar los consumos que hoy día nos asombran, es necesario recurrir a soluciones como los sistemas 'Start/Stop', a unos desarrollos finales del cambio largos como un día sin pan, a una aerodinámica casi perfecta, a neumáticos de baja resistencia a la rodadura, a la desconexión automática de cilindros, a la navegación a 'vela', a la optimización de la inyección, a las direcciones eléctricas... y así podríamos estar horas, muchos pequeños detalles que han reducido la 'sed' de los automóviles.

Pero por encima de todo hay un término que ha sido el punto de partida de esta auténtica revolución. Se denomina 'down-

sizing' y el objetivo es rebajar el consumo pero sin renunciar a las prestaciones y a la potencia del motor. La solución es 'sencilla': reducir la cilindrada y las masas de los propulsores hasta casi la mínima expresión, pero con la garantía de que si pisamos el acelerador con ganas tendremos una respuesta contundente, por seguridad y para poder disfrutar de nuestro vehículo.

Reducir la cilindrada y el número de ci-



lindros es fácil, pero ¿cómo se mantiene o se superan los niveles de potencia o rendimiento? Pues con la optimización de la inyección directa y la presión, con la admisión y la distribución variable, el intercooler y, por supuesto, con una nueva generación de turbocompresores, más pequeños y eficaces a bajo régimen para conseguir una respuesta mucho más rápida.

Las grandes berlinas de representación, como la Clase S de Mercedes, presumen de V6 y V8 en sus entrañas, pero contemplan también ya motores de cuatro cilindros. En el segmento de los compactos, el que más tirón tiene en nuestro país a nivel de ventas, están desapareciendo las mecánicas de dos litros de hace unos años y la cilindrada media oscila entre los 1,2 y los 1,6 litros.

Quizás la marca que mejor ha sabido ex-



▶▶ Allan Mulally, consejero delegado de Ford, besa con mimo el galardonado motor 1.0 EcoBoost, un propulsor que sigue batiendo récords. Al lado, el motor bicilíndrico de Fiat, el caso más extremo de lo que entendemos por 'downsizing'.



HIBRIDOS 'PLUG-IN' Una homologación 'complicada'

Los vehículos híbridos están evolucionando hacia las versiones 'plug-in', híbridos enchufables que pueden circular de manera totalmente eléctrica durante un buen número de kilómetros (incluso más de 50). Por ese motivo homologan consumos muy bajos, como los 1,8 litros de media del nuevo Volvo

V60 Plug-in, que combina un motor diésel de 215 CV y otro eléctrico de 70. Si hacemos menos de 50 kilómetros al día el consumo será 'nulo' porque los cubriremos con la energía eléctrica, pero si los superamos las cifras se disparan, pudiendo firmar medias de 6,0 litros en viajes largos con total naturalidad.



▼ El sistema ACT de VW.

plotar el término 'downsizing' ha sido Ford, con su propulsor 1.0 EcoBoost tricilíndrico, una joya por su refinamiento, consumo y prestaciones. Los tres cilindros eran coto privado, hasta ahora, de los pequeños utilitarios. Nada más. Ahora mueven con soltura a vehículos del porte de un Ford Grand C-Max, un monovolumen de siete plazas, gracias al empuje de los 100 ó 125 caballos que ofrece, dependiendo de la versión.

Muy similar por su rendimiento y refinamiento, Peugeot ha introducido hace unas semanas en el 308 su nuevo 1.2 e-THP PureTech de 130 CV, un tricilíndrico

que salpicará a otros modelos de la marca rápidamente.

Fabricantes como Renault, Opel, Mini, Hyundai, Citroën, Kia, Volkswagen, Seat, Skoda... también recurren a los motores de tres cilindros y escaso cubricaje como si tal cosa, pero quizás el caso más extremo llega de la mano de Fiat y su dos cilindros sobrealimentado y con tecnología TwinAir que, con sólo 900 cc, es capaz de rendir hasta 105 caballos de potencia y montarse en todo un 500L, modelo que acaricia los 1.400 kilos de peso.

La gasolina es la gran beneficiada del

'downsizing', pero basta con echar un vistazo a los motores diésel para comprobar que las cilindradas también se han ido reduciendo drásticamente y seguirán por el mismo camino, aunque la complejidad técnica es mayor. Cuestión de tiempo...

Y para que te hagas una idea de hasta dónde han llegado los fabricantes a la hora de reducir el consumo, a continuación hemos analizado los coches que menos gastan del mercado en gasolina y diésel y por segmentos, modelos con consumos sorprendentes que utilizan estas y otras tecnologías.

ALIADOS TECNOLÓGICOS AVALANCHA DE SOLUCIONES PARA REDUCIR EL CONSUMO

Los motores son pieza clave a la hora de homologar el consumo de un vehículo, pero cada vez son más los asistentes y las novedades tecnológicas que invaden nuestros vehículos con el objetivo de ser más eficientes y limpios. Y la 'guerra' continúa...



UTILITARIOS / DIÉSEL



3,1
l/100 km

VW POLO TDI BLUEMOTION

El recién actualizado Polo estrena los motores diésel 1.4 TDI tricilíndricos, inicialmente con 75 y 90 CV –homologan un gasto de 3,4 l/100 km y emisiones de 88 g/km–, aunque en breve habrá una variante con 105 CV. Será en junio, y entonces la gama recibirá también la nueva versión BlueMotion, dotada del 1.4 TDI 75 –rinde la potencia máxima entre 3.000 y 3.750 rpm– y que establece un nuevo récord de consumo con sus 3,1 l/100 km, que se traducen en sólo 82 g/km de CO₂. Para ello se ayuda de neumáticos de baja resistencia a la rodadura, bajos carenados, parrilla delantera con menos entradas de aire y spoiler frontal más aerodinámico. Tiene cambio manual de cinco marchas y, con los 45 litros de su depósito, anuncia una autonomía superior a los 1.400 kilómetros.

KIA RIO 1.1 CRDI ECO-DYNAMICS

Con la carrocería de tres puertas, más ligera, el modelo coreano ofrece esta versión Eco-Dynamics dotada del motor diésel 1.1 CRDI, un tricilíndrico con turbo de geometría variable que extrae 75 CV de sus 1.120 centímetros cúbicos, combinados con un cambio manual de seis marchas.

Alcanza 160 km/h, gasta 3,2 l/100 km y tiene emisiones de 85 g/km. Equipa sistema de ahorro 'Stop&Start' y neumáticos 185/65 R15 de baja resistencia.



3,2
l/100 km

OPEL CORSA 1.3 CDTI ECOFLEX S&S

El Corsa con motor 1.3 CDTI de 95 CV gasta, en su versión convencional, 4,4 l/100 km. Pero Opel redujo el consumo medio de forma espectacular en la variante especial ecoFlex, que incorpora sistema de parada y arranque automático 'Stop&Start', cambio manual de cinco marchas –el modelo 'normal' lleva uno de seis– y gestión electrónica del motor específica.

Monta neumáticos de medida 185/65 R15 y tiene emisiones de 88 g/km de CO₂.



3,3
l/100 km

RENAULT TWINGO DCI 75

No tiene función de ahorro 'Stop/Start', ni una aerodinámica diferente a la del resto de la gama, ni una mecánica pequeñísima dotada de tecnología punta –el 1.5 dCi 75 tiene culata de dos válvulas por cilindro y turbo de geometría fija–; y su cambio manual se conforma con cinco marchas.

Pero el Twingo diésel figura entre los más ahorradores con un gasto de 3,3 litros y emisiones de 85 g/km. Uno de sus secretos es su ligereza: 1.055 kilos.



3,3
l/100 km

SMART FORTWO 40 CDI

El coche más pequeño del mercado ofrece esta versión diésel que lleva años entre los líderes del ahorro. Como pesa muy poco –menos de 850 kilos– y tiene un motor de mínima cilindrada –es un tricilíndrico de 799 cc– el gasto medio se queda en 3,3 l/100 km. Y, curiosamente,

homologa ese mismo dato en los recorridos urbano y extraurbano. Tiene transmisión manual de cinco marchas, no recurre a la función de ahorro 'Stop/Start' y emite 86 g/km de CO₂.



3,3
l/100 km

5,3
l/100 km



EL UTILITARIO QUE MÁS GASÓLEO CONSUME

MINI COOPER SD AUTOMÁTICO. En julio llega a la gama del nuevo Mini la versión Cooper SD, con un diésel de 170 CV y un consumo más bajo que el actual Mini Cooper SD –izquierda–, que monta un 2.0 de 143 CV –seguirá usándose en los nuevos Countryman y Paceman– con el que gasta 5,3 l/100 km si lleva caja automática.



UTILITARIOS / GASOLINA



4,1
l/100 km

CITROËN DS3 E-VTI 82 ETG

El DS3 es uno de los modelos de PSA beneficiados por la moderna familia de motores tricilíndricos Pure Tech de gasolina. En concreto, el utilitario de Citroën equipa la variante de mayor cilindrada –1.199 centímetros cúbicos– y la más enérgica de las dos atmosféricas –sin

turbo–, con 82 CV y un consumo medio de 4,5 l/100 km si hablamos de la versión con caja manual. Pero si monta el nuevo cambio manual pilotado ETG de cinco marchas da lugar a la variante e-VTi, que homologa 4,1 l/100 km gracias a la función 'Stop/Start'. Sus emisiones, 95 g/km.

LANCIA YPSILON 0.9 TWINAIR DFN

Entre los modelos del grupo Fiat que incorporan la mecánica bicilíndrica TwinAir figura el Lancia Ypsilon, que recurre concretamente a la versión turboalimentada de 85 CV –a 5.500 revoluciones por minuto– y 14,8 mkg de par máximo –a sólo 1.900 rpm–. Pero

esta versión ahorradora cuenta con otros argumentos técnicos, como la función de ahorro 'Start&Stop' y el cambio automático DFN de cinco marchas, o un peso total que se queda en 1.055 kilos. Consume sólo 4,1 l/100 km de media y emite 97 g/km de dióxido de carbono.

4,1
l/100 km



4,1
l/100 km



PEUGEOT 208 E-VTI 82 ETG

Lo explicado para el Citroën DS3 e-VTi es válido también para el Peugeot 208, aunque con una salvedad: el utilitario de la marca del león también adopta el motor Pure Tech pequeño, un 1.0 VTI de 68 CV con el que gasta 4,3 l/100 km. En la versión 1.2 VTI, de 82 CV, el consumo es

de 4,5 l/100 km si lleva cambio manual, pero Peugeot ha creado una variante económica, denominada e-VTi, que combina el motor 1.2 VTI con la nueva caja manual pilotada ETG de cinco marchas, reduciendo el gasto medio a 4,1 l/100 km con ayuda de la función 'Stop/Start'.

SEAT Mii 1.0 MPI 60 ECOMOTIVE

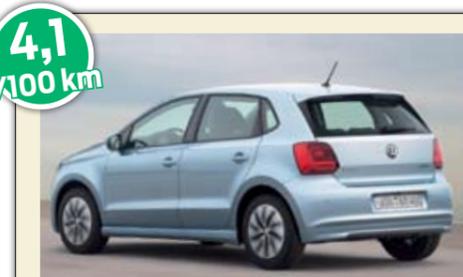
El trío formado por Seat Mii, Skoda Citigo y Volkswagen Up! comparte los motores tricilíndricos MPI de gasolina, con 999 cc y dos niveles de potencia: 60 y 75 CV. En condiciones normales ya gastan poco –4,5 y 4,7 l/100 km, respectivamente–, y el consumo baja aún más con el cambio

pilotado ASG, pues la versión de 60 CV baja a 4,4 l/100 km y el de 75 CV, a 4,4 litros. Pero Seat va más allá al ofrecer modelos Ecomotive, aún más austeros, con función automática de parada y arranque y promedios brillantes: 4,1 el MPI 60 Ecomotive y 4,2 el MPI 75 Ecomotive.

4,1
l/100 km



4,1
l/100 km



VOLKSWAGEN POLO 1.0 TSI BLUEMOTION

A mediados de año llega el primer Polo BlueMotion de gasolina de la historia. Y no tendrá una mecánica cualquiera, sino el nuevo 1.0 TSI, un tricilíndrico de 999 cc con turbo e inyección directa que rinde 95 CV y homologa un consumo sorprendente en un modelo de esta potencia: 4,1 l/100

km. En la variante con caja DSG, el gasto baja un 21 por ciento frente a la anterior versión 1.2 TSI de 90 CV dotado también de esa transmisión automática de doble embrague. Como el Polo BlueMotion TDI, el TSI se beneficia de mejoras aerodinámicas y neumáticos especiales.

7,5
l/100 km



EL UTILITARIO QUE MÁS GASOLINA CONSUME

VOLKSWAGEN POLO R WRC. Esta serie limitada, de la que se fabricaron sólo 2.500 unidades, presume de prestaciones gracias a sus 220 CV: 243 km/h de velocidad y paso de 0 a 100 km/h en 6,4 segundos. Pero el ahorro de combustible no es su fuerte: 10,1 l/100 km de gasto en ciudad, 6,0 en carretera y 7,5 de media.

COMPACTOS / DIÉSEL



3,1
l/100 km

PEUGEOT 308 BLUE HDI 120

El 308, flamante 'Car of the Year 2014', tiene en su gama variantes tan ahorradoras como la 1.6 e-HDi 115, que anuncia 3,7 l/100 km. Pero ese valor será pulverizado por la versión BlueHDi 120, que estrena la última evolución del 1.6 turbodiésel. Sus 3,1 l/100 km de media oficial, fruto de un gasto en ciudad de 3,5 litros y de los 2,9 homologados en ciclo extraurbano, se traducen en unas emisiones de sólo 82 g/km. Para lograr esa marca, récord en el segmento, se ayuda de la función de ahorro 'Stop&Start', de un cambio manual de seis velocidades y, por supuesto, del nuevo motor BlueHDi, que cumple Euro VI gracias al módulo SCR (Selective Catalytic Reduction), que al añadir al proceso de escape el aditivo AdBlue almacenado en un depósito, transforma los óxidos nitrosos en vapor de agua y nitrógeno.

AUDI A3 1.6 TDI ULTRA

La marca alemana ha introducido versiones de mínimo consumo de sus modelos A3, A4, A5 y A6, y siempre bajo la denominación Ultra. En el caso del A3, adopta el 1.6 TDI de 110 CV con caja manual de seis marchas, tiene mejor aerodinámica –faldones 'S line' y altura al suelo rebajada 15 milímetros– y monta neumáticos 205/55 R16 de baja resistencia. El A3 Ultra de tres puertas gasta 3,2 l/100 km, pero la versión Sportback se va a 3,3.



3,2
l/100 km

VOLKSWAGEN GOLF TDI BLUEMOTION

Lo probamos a fondo esta semana –páginas 28 a 31– y presume de un gasto bajísimo gracias a la incorporación del moderno 1.6 TDI en su versión de 110 CV, que se combina con un cambio de seis marchas con desarrollos específicos y diversos detalles que depuran su aerodinámica, pues tiene un Cx de 0,27. Además, equipa neumáticos de baja resistencia a la rodadura y anuncia 3,2 l/100 km con sus dos carrocerías: tres y cinco puertas.



3,2
l/100 km

SEAT LEÓN ECOMOTIVE, VOLKSWAGEN GOLF VARIANT BLUEMOTION

La marca española ofrece versiones Ecomotive con las tres carrocerías del León: cinco puertas, SC de tres y familiar ST. Y en todos los casos el gasto es

de 3,3 l/100 km, con 3,9 litros en ciudad y 3,1 en carretera. Sus claves están en el 1.6 TDI de 110 CV, la caja manual de seis marchas específica –sexta

bastante larga–, los neumáticos de baja resistencia al avance y una aerodinámica optimizada: bajos carenados, menor altura al suelo, parrilla con algunas

entradas cegadas, alerón posterior especial... Además, también anuncia 3,3 l/100 km el VW Golf Variant TDI BlueMotion, de inminente comercialización.



3,3
l/100 km

6,2
l/100 km



EL COMPACTO QUE MÁS GASÓLEO CONSUME

CHEVROLET CRUZE 2.0 VCDI AUTOMÁTICO. - No se pueden pedir peras al olmo: si combinamos una carrocería poco aerodinámica –Cx de 0,35– con un motor diésel de 163 CV veterano y no ayudamos con sistemas de ahorro como el 'Stop/Start', es normal que este Cruze gaste 5,2 l/100 km. Pero es que con la caja automática se va hasta 6,2 litros.

COMPACTOS / GASOLINA

4,7
l/100 km



AUDI A3 1.4 TFSI 140 CoD S TRONIC

Para meterse en el grupo de cabeza de los compactos de gasolina más ahorradores, en Audi ponen en juego mucha tecnología. Para empezar, el actual A3 es hasta 80 kilos más ligero que el anterior, de lo que es responsable en buena medida la plataforma MQB. Pero es que, además, entre sus motores figura este 1.4 TFSI, con turbo e inyección directa, cuya denominación CoD hace referencia al sistema 'Cylinder on Demand', que desconecta los cilindros 2 y 3 si no necesitamos mucha potencia: cuando entre 1.400 y 4.000 rpm no requerimos, mediante el acelerador, un par superior a 10,2 mkg. El resultado, 4,8 l/100 km de media, que bajan a 4,7 con el cambio S tronic de doble embrague y siete marchas.

4,7
l/100 km



PEUGEOT 308 1.2 E-THP 130

La moderna familia de motores PureTech sigue creciendo en PSA, y Peugeot será la primera marca en adoptar el nuevo 1.2 e-THP de gasolina, un tricilíndrico con inyección directa y turbo que llega al 308 en versión de 130 CV de potencia –valor logrado a 5.500 vueltas– y 23,5 mkg de par máximo –a sólo 1.750 rpm–. Eso le permite anunciar prestaciones excelentes, como una aceleración de 0 a 100 km/h en 9,6 segundos o una velocidad punta de 207 km/h, aunque lo más sorprendente es su bajo consumo: 4,7 l/100 km con la caja manual de seis marchas y la función Stop/Start. Sus emisiones se quedan en 109 g/km. En breve, además, habrá un 308 1.2 e-THP con 110 CV de potencia.



FORD FOCUS 1.0 ECOBOOST 100

En las dos últimas ediciones del premio 'Engine of the Year' Ford se ha hecho con el galardón al mejor motor del año gracias a su revolucionario tricilíndrico de gasolina 1.0 EcoBoost, dotado de inyección directa y turbo, y del que se ofrecen versiones de 100 y 125 CV que hallamos en modelos muy variados: desde el Fiesta o el B-Max hasta los C-Max y Grand C-Max, pasando por Ecosport, Tourneo Connect y Focus. En este último logra el gasto más bajo del segmento –4,7 l/100 km en la variante de 100 CV, con cambio manual de cinco marchas–, ayudado por el 'Auto-Start-Stop'. Y la firma del óvalo anuncia novedades: pronto llegará un Focus 1.0 EcoBoost de consumo aún menor y emisiones de 99 g/km.



4,7
l/100 km

VOLKSWAGEN GOLF 1.4 TSI 140 ACT

Aunque Volkswagen lo llama 1.4 TSI 140 ACT, se trata del motor que equipa el Audi A3 1.4 TFSI 140 CoD, con el que comparte el promedio de 4,7 l/100 km, tanto con caja manual de seis marchas como con la DSG de siete. Hablamos de una mecánica EA211 de cuatro cilindros, dotada de inyección directa y turbo, que casi nada tiene que ver con los primeros 1.4 TSI EA111, pues ahora van en posición distinta, son más ligeros –bloqueo de aluminio y otras mejoras– y tienen distribución por correa. Además, la versión ACT (Active Cylinder Management) se diferencia por el árbol de levas y el turbo, y sobre todo porque, para ahorrar, desconecta automáticamente dos cilindros en ciertas situaciones.



4,7
l/100 km

8,1
l/100 km



EL COMPACTO QUE MÁS GASOLINA CONSUME

OPEL ASTRA OPC. - Es uno de los compactos más brutales del momento, pues equipa un 2.0 turboalimentado de 280 CV que se combina con un cambio manual de seis marchas para acelerar de 0 a 100 km/h en 6,0 segundos. Y equipa función de ahorro 'Stop&Start'. Pero pesa mucho –1.550 kilos– y gasta en proporción.

BERLINAS / DIÉSEL



3,3
l/100 km

SKODA OCTAVIA GREENLINE

Los Octavia con motor 1.6 TDI 105 ya gastan poco –3,8 l/100 km con el cambio manual de cinco marchas y 3,9 con el automático DSG de siete–, pues además de ser aerodinámicos –Cx de 0,29– equipan función de ahorro ‘Stop/Start’. Pero la firma checa comercializa ya la nueva versión GreenLine, que rompe todos los récords en su clase: 3,3 l/100 km de media, con 3,9 de promedio en ciudad y 3,1 en carretera. Y las emisiones se quedan en 87 g/km. Para lograrlo, recurre al 1.6 TDI 110 del Golf BlueMotion, que complementa con un cambio manual de seis marchas que tiene una sexta bastante larga, mejoras aerodinámicas o neumáticos de baja resistencia al avance. Y buena noticia: el Octavia GreenLine con carrocería familiar Combi homologa también 3,3 litros de media.

OPEL INSIGNIA 2.0 CDTI ECOFLEX

Coincidiendo con la última actualización del Insignia, Opel dotó a su berlina de dos nuevas variantes del diésel 2.0 CDTI: una con 120 CV y otra con 140. Y en ambos casos vinculadas al nombre ecoFlex, sinónimo de poco gasto. De hecho, los Insignia equipados con esas mecánicas han sido, durante los últimos meses, ‘plusmarquistas’ del ahorro en el segmento con 3,7 l/100 km en las versiones de cuatro y cinco puertas –el familiar Sports Tourer anuncia 3,9–. Entre sus secretos destaca una aerodinámica ejemplar –Cx de 0,25 gracias a los bajos de carenados y la parrilla frontal con deflector activo–, la función ‘Start/Stop’ con motor de arranque reforzado y batería de mayor rendimiento, el recomendador de cambio de marcha o los neumáticos de baja resistencia. Y, por supuesto, ayuda el mejor rendimiento –sube la potencia y el par– de los nuevos 2.0 CDTI.



3,7
l/100 km

DACIA LOGAN DCI, SKODA OCTAVIA TDI 105, SKODA RAPID TDI 90, VOLVO S60 D4

Hace una década apenas había modelos que gastasen menos de cuatro litros, pero hoy son legión, e incluso proliferan entre las berlinas. Y no hay que pensar

en tecnologías sofisticadas y coches caros, pues también hay productos asequibles que ahorran. Ejemplo: el Dacia Logan con los motores dCi 75 y dCi 90

–ni aerodinámica mejorada, ni ‘Stop/Start’, y motor de origen Renault relativamente veterano–, con precios desde 10.550 euros. Gastan 3,8 l/100

km, igual que el Skoda Rapid 1.6 TDI 90 GreenLine, los Audi A3 Sedán y Skoda Octavia con motor 1.6 TDI 105 o el Volvo S60 D4, que lleva un 2.0 de 181 CV.

3,8
l/100 km



7,2
l/100 km

LA BERLINA QUE MÁS GASÓLEO CONSUME

CITROËN C5 TOURER 3.0 HDI V6.- En realidad, hay dos modelos en este segmento que gastan 7,2 litros. Uno es el C5 Tourer con motor 3.0 HDi V6 de 241 CV, que desde hace poco no está disponible en España –la versión diésel más energética es ahora la HDi 200 Aut6, que gasta 6,1 l/100 km– y otro es el Mercedes C 300 CDI Estate 4Matic, con 231 CV.

BERLINAS / GASOLINA



4,7
l/100 km

AUDI A3 SEDÁN 1.4 TFSI CoD

Por ahora no hay un A3 Sedán Ultra, pero a pesar de ello la nueva berlina compacta de Audi ronda los puestos de cabeza en esto de ahorrar. Si en diésel ya está entre los mejores, con los 3,8 l/100 km de las versiones 1.6 TDI 105 con cambio manual, en gasolina ocupa directamente el primer puesto. O sea, no hay otra berlina animada por un motor de gasolina –dejando a un lado los híbridos– que consuma tan poco. El honor le corresponde a la versión 1.4 TFSI CoD de 140 CV dotada de transmisión automática DSG de siete marchas, que homologa 4,7 l/100 km –con caja manual sube a 4,8–. La clave está en su sistema de desconexión de cilindros, que en determinadas situaciones ahorra hasta un 20 por ciento de combustible. Además, el A3 Sedán aporta un Cx de 0,29 y ‘Stop/Start’.

FORD FOCUS SEDÁN 1.0 ECOBOOST

El nuevo Focus, ya presentado, se pone a la venta en septiembre, aunque la ocasión se aprovechará en el mercado español para dejar de ofrecer la variante Sedán. Hasta entonces, sin embargo, tenemos ocasión de hacernos con el actual Focus Sedán, uno de los modelos más austeros de su clase cuando equipa el motor 1.0 EcoBoost de 100 CV, pues la presencia bajo el

capó de este revolucionario tricilíndrico, dotado de inyección directa, turbo y un sinfín de avanzadas soluciones más, ayuda a homologar un gasto medio de 4,8 l/100 km. Se ayuda de la función ‘Auto-Start-Stop’, y cuenta con caja manual de cinco marchas. El Focus Sedán también se ofrece con el 1.0 EcoBoost 125, ligado a una caja de seis velocidades, pero el consumo es mayor.



4,8
l/100 km

SKODA OCTAVIA Y RAPID 1.2 TSI

La firma checa no destaca sólo en el ranking diésel, pues mete en el ‘Top 5’ de los más ahorradores en gasolina a sus berlinas Octavia y Rapid. En el primer caso, cuando equipa el 1.2 TSI de 105 CV –cambio manual de seis marchas–, y en el segundo, con ese mismo motor pero en versión GreenTec.



4,9
l/100 km



DACIA LOGAN SKODA OCTAVIA

El Logan de carrocería Sedán no ofrece el motor 0.9 TCe tricilíndrico de 90 CV, pero sí lo hace la nueva versión familiar MCV, que con esta mecánica de Renault homologa 5,0 l/100 km. El mismo gasto que el Skoda Octavia con motor 1.4 TSI de 140 CV y cambio automático DSG de siete marchas.



5,0
l/100 km



12,2
l/100 km

LA BERLINA QUE MÁS GASOLINA CONSUME

MERCEDES C63 AMG EDITION 507 ESTATE.- Aquí lo importante son las prestaciones, pues el C63 AMG Edition 507 tiene un V8 de 6,2 litros de cilindrada que rinde 507 CV y le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 4,3 segundos. Tracción trasera y cambio automático de siete marchas para un deportivo con carrocería familiar que consume mucho: 12,2 l/100 km.

MONOVOLUMEN / DIÉSEL



3,8
l/100 km

CITROËN C4 PICASSO E-HDI

En la gama del C4 Picasso todas las versiones diésel gastan poco: 4,2 l/100 km el BlueHDI 150, 4,0 el e-HDi 115 y 4,2 con el motor básico HDi 90. Pero a partir de este último, que rinde en realidad 92 CV, la marca francesa ha creado una variante aún más económica, denominada e-HDi 90, que baja el promedio a 3,8 litros gracias al nuevo cambio manual pilotado ETG6, de seis marchas. Tiene la ayuda del 'Stop/Start', y se beneficia de las mejoras introducidas en esta segunda generación, como una aerodinámica brillante -Cx de 0,28- o un peso hasta 163 kilos menor que en el C4 Picasso anterior, de los que 70 corresponden a la nueva plataforma EMP2. No obstante, su liderato podría ser efímero: llega el Volkswagen Golf Sportsvan, y su versión TDI BlueMotion anuncia 3,6 l/100 km.

CITROËN C3 PICASSO, C4 PICASSO, C4 GRAND PICASSO, FIAT 500L, FORD B-MAX

Que haya tantos modelos monovolumen que homologan 4 litros no debe restar mérito a esta hazaña técnica. Porque hace una década ese registro era impensable en el segmento. Altura y peso 'reman' en contra del ahorro, pero estos modelos salvan el obstáculo, en primer lugar, con sus eficientes mecánicas diésel. Mención especial merece el Citroën Grand C4 Picasso e-HDi 115, un siete plazas de 4,60 metros, con motor de 115 CV, que tiene un Cx de 0,30 y homologa 4,5 l/100 km en ciudad y 3,8 en carretera. Idéntico diésel 1.6 e idéntico cambio manual de seis marchas hallamos en el C4 Picasso e-HDi 115, mientras que el C3 Picasso más austero es la versión HDi 90, con el 1.6 de 92 CV y sin 'Stop/Start'. Anuncian también 4,0 l/100 km los Fiat 500L -cinco plazas- y 500L Living -siete plazas- con motor 1.3 Multijet de 85 CV y cambio automático Dualogic de cinco velocidades, así como el Ford B-Max dotado del 1.5 TDCi de 95 CV y una caja manual de cinco marchas.



▲► Las potencias de los modelos que anuncian 4,0 l/100 km oscilan entre los 85 CV de los Fiat 500L y los 115 de los Citroën C4 Picasso.



4,0
l/100 km



8,9
l/100 km



EL MONOVOLUMEN QUE MÁS GASÓLEO GASTA

VW TRANSPORTER ROCKTON 2.0 TDI 140 4MOTION. - Como los milagros no existen -al menos desde un punto de vista científico-, es lógico que 'beba' bastante un vehículo del tamaño del Transporter si, además, equipa tracción total y va cinco centímetros más alto, como es el caso de la versión Rockton. El diésel de 140 CV, aún así, modera el gasto.

MONOVOLUMEN / GASOLINA



4,8
l/100 km

FIAT 500L 0.9 TWINAIR 105

Es un ejemplo perfecto para mostrar los beneficios del 'downsizing', tendencia consistente en la reducción del tamaño de los motores para minimizar el gasto y las emisiones, pero sin perder prestaciones a base de adoptar tecnologías que mantienen los niveles de potencia o par. Y es bajo el capó del 500L, un monovolumen de cinco plazas con 4,15 metros de largo y maletero de 412 litros, encontramos un diminuto bicilíndrico de 875 centímetros cúbicos que gracias al turbo rinde 105 CV a 5.500 rpm y entrega un par máximo de 14,8 mkg a 2.000 vueltas. Dotado de un cambio manual de seis marchas y función de ahorro 'Stop/Start', el modelo italiano se conforma con una media de 4,8 l/100 km, y sus emisiones, de 112 g/km, le libran de pagar impuesto de matriculación.

FORD B-MAX 1.0 ECOBOOST 125

Lo comparábamos hace poco -ver número 1.587- con los Fiesta, Focus y C-Max dotados de este mismo motor 1.0 EcoBoost de 125 CV, un tricilíndrico asombroso -20,4 mkg de par máximo entre 1.400 y 4.500 rpm- que aquí se combina con una caja manual de cinco marchas. Con ayuda del sistema 'Auto-Start-Stop', el pequeño monovolumen de Ford gasta 4,9 litros y emite 114 g/km. Mide 4,08 metros de largo y ofrece un maletero con 318 litros.



4,9
l/100 km

FORD B-MAX 1.0 ECOBOOST 100

Aunque gasta un poco más que su 'hermano' con 125 CV, el B-Max 1.0 EcoBoost 100 también se libra del impuesto de matriculación por sus emisiones de 119 g/km, resultado un consumo medio muy contenido: 5,1 l/100 km. Una de las claves está en la ausencia de sistema 'Auto-Start-Stop' en esta versión más asequible, pues eso marca la diferencia en ciudad: si el B-Max 1.0 de 125 CV gasta 6,0 l/100 km en ciclo urbano, el 1.0 de 100 CV se va a 6,6.



5,1
l/100 km

FORD C-MAX 1.0 ECOBOOST

Gasta 5,1 l/100 km de media sea cual sea el motor 1.0 EcoBoost elegido: 100 ó 125 CV. Porque, para empezar, en ambos casos equipa función de ahorro 'Auto-Start-Stop'. Y porque ambos, además, tienen cambio manual de seis marchas. Es, de hecho, el monovolumen medio -4,38 metros de largo y maletero de 471 litros- más ahorrador, aunque la llegada del VW Golf Sportsvan -bajará de los 5 litros de media- introducirá cambios en la clasificación.



5,1
l/100 km

FORD GRAND C-MAX 1.0 ECOBOOST

Si su 'hermano' C-Max es líder del ahorro entre los monovolumen de cierto tamaño, al Grand C-Max -4,52 metros de longitud- le corresponde otro honor: ser el modelo de este segmento que menos gasta entre los que ofrecen siete plazas. Porque todas las versiones 1.0 EcoBoost, tanto si llevan el motor de 100 ó 125 CV como si vienen con cinco o siete plazas, homologan idéntico promedio: 5,2 litros. Y todos incorporan el 'Auto-Start-Stop'.



5,2
l/100 km

11,9
l/100 km



EL MONOVOLUMEN QUE MÁS GASOLINA GASTA

MERCEDES VIANO 3.5 V6. - Motor V6 de gasolina con 258 CV, cambio automático de cinco marchas -ahora ya parecen pocas- y carrocería enorme no son buenos ingredientes para lograr un bajo consumo. Y es que este Viano se va a 11,9 l/100 km, aunque también sus prestaciones sorprenden: 217 km/h de punta y 10,4 segundos para alcanzar 100 km/h.

CROSSOVER / DIÉSEL



3,1
l/100 km

CITROËN C4 CACTUS BLUEHDI

¿Utilitario grande o compacto pequeño? ¿SUV urbano o turismo alto? No es fácil encasillar al C4 Cactus, y por eso la ve como anillo al dedo la denominación 'crossover', pues el nuevo modelo de Citroën, fabricado en Madrid en exclusiva, mezcla muchas ideas. De hecho, empezará rivalizando con Captur, 2008 o Juke, lo que ya da pistas. Y entre sus cartas de presentación, un gasto espectacular, como demuestra la variante BlueHDI 100, con caja manual de seis marchas y que estrena un diésel 1.6 –ya sin emisiones de óxidos nitrosos– con 100 CV a 3.750 rpm y 25,9 mkg de par máximo a 1.750 vueltas. Gasta 3,1 l/100 km de media –3,5 en ciudad y 3,0 en carretera– y emite 82 g/km, ayudado por el 'Stop/Start' y el moderado peso del conjunto: 1.145 kilos en esta versión.

RENAULT CAPTUR DCI 90 ECO2

En páginas anteriores hemos visto varios coches beneficiados por la sobriedad de los motores 1.5 dCi: Twingo, Logan... Y el Captur también se aprovecha de él para meterse en el podio de los 'crossover' diésel más económicos, pues en la versión con cambio manual de cinco marchas, dotada de función 'Stop/Start', se conforma con 3,7 l/100 km –4,2 en ciudad y 3,4 en carretera–, lo que se traduce en emisiones de 96 g/km. Su peso es de 1.170 kilos.

3,7
l/100 km



NISSAN QASHQAI 1.5 DCI 110 4X2

Citroën C4 Cactus y Renault Captur son modelos muy compactos, pero el nuevo Nissan Qashqai es ya un 'crossover' de talla media –4,38 metros de largo, 1,81 de ancho, 1,59 de alto y maletero de 439 litros–, lo que da realce a su gasto homologado: 3,8 l/100 km. Lo consigue con el 1.5 dCi de origen Renault, en versión de 110 CV, pero también con el sistema 'Stop/Start'. El nuevo Qashqai estrena plataforma y ofrece por encima otro motor diésel: el 1.6 dCi de 130 CV.

3,8
l/100 km



PEUGEOT 2008 E-HDI 92 ETG

El SUV derivado del 208 gasta poco cuando equipa el diésel 1.6 de 92 CV asociado al 'Stop&Start': 4,0 l/100 km con la transmisión manual de cinco marchas. Pero ese promedio baja dos décimas, hasta 3,8 litros, si equipa la nueva caja manual pilotada ETG6, de seis marchas. Aunque si de proporción entre gasto y prestaciones hablamos, el 2008 e-HDi 115 no se queda atrás, pues homologa 4,0 l/100 km gracias a su cambio manual de seis marchas y a la función 'Stop&Start'.

3,8
l/100 km



VOLVO V40 CROSS COUNTRY D2

Habrá quien no vea en él un SUV ni un 'crossover', pues en realidad se trata de un compacto con imagen todocamino y algo más de altura al suelo. Pero si ponemos a su lado un Mercedes GLA, ¿por qué negar al sueco la palabra SUV que sí merece el alemán? Aclarado esto, sólo resta alabar su bajo consumo, pues con el motor D2 –un 1.6 de 115 CV– gasta sólo 3,8 litros. Mide 4,37 metros, tiene un maletero de 337 litros y cuenta con la ayuda del 'Stop/Start'.

3,8
l/100 km



11,2
l/100 km



EL TODOTERRENO QUE MÁS GASÓLEO CONSUME

MERCEDES G 350 BLUETEC LARGO. Con un peso que rebasa los 2.500 kilos y una carrocería de aerodinámica horrible –Cx de 0,54– no se puede pedir más 'ahorro' al que, según muchos, es el mejor todoterreno del mundo. No hay 'Stop/Start' y su versión diésel equipa un 3.0 V6 de 211 CV con caja automática de siete marchas. Tiene un depósito de 96 litros.

CROSSOVER / GASOLINA



4,3
l/100 km

CITROËN C4 CACTUS E-VTI

Además de la versión BlueHDI 100, el C4 Cactus ofrece otra alternativa diésel –el e-HDi 92 con cambio pilotado ETG6, que gasta 3,5 l/100 km– y un motor de gasolina VTI 82 –es un tricilíndrico de 1.199 centímetros cúbicos– que se despliega en dos opciones: con cambio manual de cinco marchas y con el pilotado, en este caso de cinco velocidades. Y si en el primer caso ya consume poco –4,6 litros de media–, con la transmisión ETG presume de 4,3 l/100 km, valor que le sitúa como el 'crossover' más ahorrador en gasolina. Tiene 'Stop&Start', pesa sólo 1.050 kilos y es el primer modelo de este segmento que, con motor de gasolina, baja de 100 g/km: en concreto, 98 gramos de CO₂. El C4 Cactus mide 4,16 metros de largo por 1,73 de ancho y 1,48 de alto, y su maletero cubica 358 litros.

FIAT PANDA TREKKING 0.9 TWINAIR

Pese a su aire campero, el Panda Trekking no lleva la tracción total que encontramos en el Panda 4x4, pero eso no impedirá explorar los caminos, pues hay buena altura al suelo. Y bajo el capó encontramos el austero bicilíndrico 0.9 TwinAir, que gracias al turbo rinde 85 CV y deja el gasto en 4,6 l/100 km. También colaboran en ello la función 'Stop&Start' y el bajo peso: 1.050 kilos. El Panda 4x4 Climbing con este motor 0.9 TwinAir 85 homologa 4,9 litros.

4,6
l/100 km



PEUGEOT 2008 1.2 E-VTI 82 ETG5

El 2008 también se mete en el 'Top 5' de los SUV ahorradores con motor de gasolina gracias al motor PureTech tricilíndrico en su versión 1.2 de 82 CV. Cuando va unida al cambio manual de cinco marchas ya gasta poco –4,9 litros–, aunque no lleva 'Stop&Start' y por eso se llama 'VTI', y no 'e-VTI'. Sin embargo, si equipa la nueva caja manual pilotada ETG5, de cinco marchas, lleva función de arranque y parada, y el gasto baja a 4,8 litros. Su peso es de 1.120 kilos.

4,8
l/100 km



RENAULT CAPTUR TCE 90 ECO2

Equipa un motor tricilíndrico, como las versiones e-VTI 82 de sus rivales Citroën C4 Cactus y Peugeot 2008, pero el TCE de Renault es mucho más pequeño –898 centímetros cúbicos– y lo contrarresta con un turbo y un intercooler. El resultado, 90 CV a 5.250 rpm y un par máximo de 13,8 mkg a 2.500 vueltas. Sólo se ofrece con cambio manual de cinco marchas, monta 'Stop&Start' y homologa un consumo medio de 4,9 l/100 km.

4,9
l/100 km



FIAT 500L TREKKING 0.9 TWINAIR

Es el 500L, con carrocería de perfil monovolumen y cinco plazas, pero en versión de imagen 'off road'. Imagen, y algo más, pues va 15 mm más alto, tiene una suspensión distinta, cuenta con un control de tracción mejorado y monta neumáticos M+S. Por eso, y por su tamaño –4,27 metros de largo– o los 105 CV de su motor bicilíndrico turboalimentado, su gasto medio de 5,1 litros es meritorio. Emplea caja manual de seis marchas y tiene 'Stop&Start'.

5,1
l/100 km



14,9
l/100 km



EL TODOTERRENO QUE MÁS GASOLINA CONSUME

MERCEDES G 500 LARGO. Lo dicho para el Clase G de motor diésel es válido para esta variante de gasolina en cuanto a peso –más de dos toneladas y media– o forma de la carrocería. Pero aquí, encima, se mueve con un motor de gasolina, concretamente un V8 de 5.461 cc que, de media, requiere 14,9 l/100 km. Y en ciclo urbano, ojo: 20 litros exactos.



En busca del máximo ahorro

La mayoría de las marcas cuentan con una denominación propia, a veces de nombre pegadizo, para sus modelos más eficientes. Todas ellas son diferentes, pero buscan un fin único, nutriéndose habitualmente de las mismas tecnologías para exprimir al máximo cada gota de combustible.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Hablar de 'downsizing' no es nuevo. Estamos acostumbrados a que un motor de gasolina con un litro de cilindrada y tres cilindros genere 125 CV, o que un 1.6 diésel tenga una potencia que hace 20 años se conseguían exclusivamente con motores de 6 cilindros y mínimo, 2.500 centímetros cúbicos.

Las marcas evolucionan a pasos de gigante y desarrollan tecnologías que aglutinan bajo denominaciones comerciales.

Crean motores con inyección directa, capaces de medir cada gota pulverizada en unas cámaras de combustión precondicionadas gracias a una compleja

gestión térmica. Trabajan con marcas de lubricantes par reducir las fricciones –el motor 1.6 i-DTEC de Honda tiene un 40% menos de rozamiento que el 2.2 i-DTEC–, y también se crean neumáticos con menor resistencia al avance.

Elementos como las bombas de dirección o la propia bomba de refrigeración sólo actúan en caso necesario, y la climatización se puede ajustar para que funcione de manera eficiente desde los ya habituales programas preseleccionados –'Efficiency' en Audi, 'Eco Pro' en BMW, 'Eco' en Seat...–, que también varían el tacto del acelerador o la gestión del ya de por sí, eficiente motor.

▲ Todo material ligero vale para ahorrar peso. El nuevo Skoda Octavia pesa 102 kilos menos que antes.

Los nuevos cambios automáticos con hasta 8 y 9 marchas consumen menos que los manuales, y se combinan con el 'Start/Stop' –el primer coche en usarlo fue en 1984 el Fiat Regatta Citymatic– e incluso con la 'navegación a vela', que al quitar gas a más de 50 km/h, introdu-



▲ El Grupo Volkswagen utiliza en sus 1.4 TSI y 4.0 V8 TFSI la desconexión de cilindros para ahorrar hasta la última gota.



▲ El modo Eco Pro de BMW nos muestra los kilómetros de más que podemos hacer gracias a usarlo. Otras marcas puntúan nuestro estilo de conducción y tienen la 'osadía' de darnos consejos para mejorar nuestra eficiencia. Mejor hacerles caso.

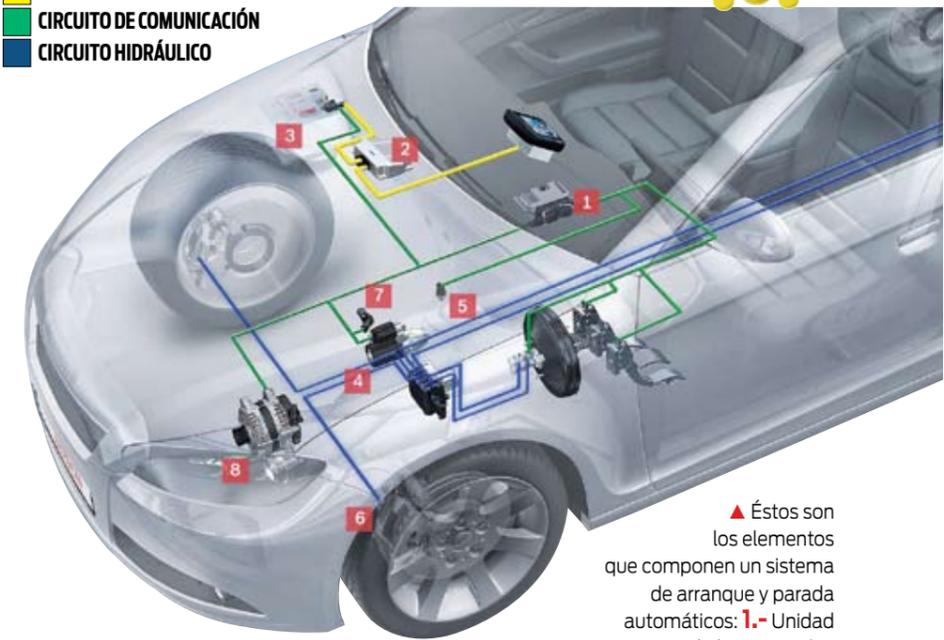


▲ Los modos predeterminados configuran nuestro vehículo para funcionar como un deportivo o con un eficiente utilitario.



▲ En las deceleraciones y frenadas, el alternador recupera energía y se envía a la batería para ser consumida posteriormente.

ALIMENTACIÓN A 12 V
CIRCUITO DE COMUNICACIÓN
CIRCUITO HIDRÁULICO



▲ Éstos son los elementos que componen un sistema de arranque y parada automáticos: 1.- Unidad que controla la activación/desactivación del 'Start/Stop'; 2.- Conversor a corriente continua a 12 V; 3.- Sensor del estado de carga de la batería; 4.- Motor de arranque; 5.- Sensor en la caja de cambios para determinar el punto muerto; 6.- Sensor en la rueda para detectar que el vehículo se encuentra detenido; 7.- Sensor en el motor que memoriza la posición de los pistones para que el arranque sea más rápido; 8.- Alternador, capaz de recuperar la energía proveniente del sistema de frenos.

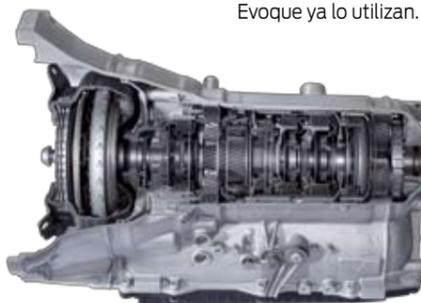


▲ El Mercedes CLA BlueEFFICIENCY tiene un coeficiente aerodinámico –Cx– de sólo 0,22. El Opel Insignia presume con un Cx de 0,26, justo lo mismo que obtenía el Calibra hace 25 años. Por contra, un Bugatti Veyron tiene un Cx de 0,41 para pegar sus 1.001 CV al asfalto a 407 km/h.

ce punto muerto para recorrer más metros al reducir los rozamientos.

El peso es un factor clave, si no ¿por qué pensais que se prescinde cada vez más de la rueda de repuesto? Pero tam-

▼ ZF ofrece ya cambios automáticos de 9 marchas que se combinan con el Start/Stop. El nuevo Jeep Cherokee y el Land Rover Evoque ya lo utilizan.



bién la aerodinámica. Un BMW Serie 3 Cabrio de 1987 tenía un Cx de 0,39 y el último Serie 3 Cabrio, presumía con 0,27. Esta mejora permite ahorrar 3 l/100 km a 140 km/h.

Por separado todas estas mejoras no supondrían un gran ahorro de combustible, pero la suma de todas permite que el nuevo Peugeot 308 BlueHDI con 120 CV homologue un gasto de 3,1 l/100 km, cuando un 306 1.9 STD de 92 CV gastaba 6,0 l/100 km hace 21 años. Decir que un BMW 530d en 2002 con sus 193 CV anunciaba un consumo medio de 8,3 l/100 km, cuando el actual con 258 CV se conforma con 5,1 l/100 km, o que el nuevo Golf BlueMotion homologue una media sólo dos décimas superior a la de un pionero en esto del ahorro como fue el VW Lupo 3L TDI.



Ahorrar 1.000€, en manos del conductor

Más allá de los motores eficientes y las tecnologías que ayudan a rebajar el consumo, el ahorro de combustible está en manos del conductor. Unas sencillas normas, que debemos asimilar como pautas de comportamiento habituales, ayudarán a conseguir ese ahorro que todos buscamos cada día más. Cambiar los hábitos puede bajar el gasto hasta 1.000 euros al año.

Mª Jesús Beneit | mjbeneit@motor16.com

Analizando las tendencias de 5.711 europeos, Ford ha podido deducir que cambiando cuatro sencillos hábitos, como llevar carga innecesaria en el vehículo (supone un 2% adicional), quitar el portaequipajes cuando no se utilice (suma un 20% al gasto), buscar las mejores ofertas de combustible (ahorra un 7%) y contar con la presión adecuada en los neumáticos (mejora el consumo un 4%), que suman una rebaja del 33 por ciento, se podría reducir hasta 1.000 euros la factura anual de un gasto medio de 3.000 euros en combustible.

Son actuaciones cotidianas de gran parte

de los conductores, como se desprende de la encuesta realizada por Opinión Matters en abril de 2014 a petición de Ford Motor Company en Alemania, España, Francia, Italia y Reino Unido (los cinco grandes mercados europeos). Los datos recabados colocan en el 76 por ciento el porcentaje de los que no comprueban las presiones regularmente, en el 38% los que nunca quitan el portaequipajes, en el 18% los que no comparan precios del combustible y en el 17% los que no se molestan en quitar los bultos que sobran en el maletero.

El estudio también apunta que la mayoría de los automovilistas también incre-

▶▶ Superar los límites, no mantener las presiones adecuadas, dejar el portaequipajes cuando no es necesario o transportar bultos inútiles son hábitos que es necesario cambiar cuando hablamos de ahorro de combustible.



MUY IMPORTANTE TAMBIÉN Otros pasos que ayudan a reducir el gasto

Cuando de ahorrar combustible se trata mantener el coche en buen estado es un punto de vital importancia, pues un motor en perfectas condiciones puede suponer hasta un 4% menos de gasto, mientras que una mala puesta a punto, unas bujías en mal estado o un filtro de aire sucio afectan negativamente al ahorro que buscamos.

En hacer algunos kilómetros más con el mismo depósito también contribuye utilizar siempre la marcha más larga que se pueda, y anticiparse a la situación manteniendo un campo de visión que integre los dos o tres coches que van delante; se evitarán acelerones y frenazos repentinos, que pueden suponer hasta un 20% más de combustible que una conducción suave y uniforme. Lo mejor es circular a velocidad sostenida, en la marcha más larga posible y a punta de gas, evitando reducciones innecesarias. Cuando se preve una detención y hay sitio para hacerlo con tiempo, se puede **decelerar simplemente levantando el pie del acelerador** y dejando la marcha metida para reducir lo más tarde posible o frenar con suavidad si la ocasión lo requiere; no se debe olvidar que las bajadas requieren especial atención para evitar que el vehículo se embale si lo dejamos demasiado suelto.

También es un consejo efectivo evitar un tiempo al ralentí excesivo, **apagar el motor cuando la parada se prolongue más de un minuto** si el coche no dispone de 'start stop' y utilizar el control de velocidad configurándolo

en la cota más eficiente a cada recorrido. A la hora de arrancar, siempre ayuda a reducir el gasto mantener el embrague pisado para que, al estar desacoplada la caja de cambios, al motor de arranque le cueste menos cumplir su función. Por el contrario, pisar el acelerador además de innecesario es un gasto añadido. Si se trata de un gasolina se puede iniciar la marcha una vez realizado el arranque, pero si el motor es diésel conviene esperar unos segundos antes engranar primera y empezar a rodar.

Otro punto importante que no siempre tenemos presente y ayuda a evitar problemas o perder combustible es **comprobar que el depósito ha quedado bien cerrado tras efectuar el repostaje**. También se debe utilizar el octanaje correcto, puesto que uno más alto que el recomendado por el fabricante es más caro y no beneficia a la mayoría de los vehículos.

En cuanto a calefacción, luces y aire acondicionado, el gasto de los dos primeros resulta prácticamente inapreciable, mientras que mantener frío el interior del coche requiere un esfuerzo del motor cuando debe accionar el compresor. Sin embargo, con calor o circulando a cierta velocidad es **más aconsejable poner el aire o el climatizador que llevar las ventanillas bajadas**, porque el vehículo ofrece menos resistencia al viento y, además, se evita la entrada de insectos. Lo mismo se aplica al techo corredizo, que cerrado ofrece menos resistencia.



mentan el consumo al superar los límites de velocidad establecidos o no elegir la ruta más económica para sus trayectos, como admiten el 71 y 42 por ciento, respectivamente. Además, hay un 39 por ciento que confiesa conducir de manera agresiva y un 14 por ciento que nunca quita el aire acondicionado. Y, aunque no está directamente relacionado con el consumo de carburante, el estudio resalta que más de la mitad de los consultados reconocen aumentar el gasto con compras impulsivas en las estaciones de servicio, con los alemanes encabezando la lista (63%).

En cuanto a las otras tendencias, son los italianos los más reacios a deshacerse de la carga innecesaria (23%), dejar puesto el portaequipajes permanentemente (43%) y



UN ERROR MUY COMUN Punto muerto no es el menor consumo

Contra la creencia arraigada, circular en punto muerto supone un pequeño gasto de combustible, necesario para mantener el ralentí. Sin embargo, cuando se mantiene un velocidad engranada sin pisar el acelerador el consumo en retención es nulo en la gran mayoría de los modelos actuales. A eso se añade el peligro que supone desplazarse en punto muerto, situación en la que prácticamente se pierde el control del vehículo al no contar con el freno motor. Y una puntualización importante: nunca poner en peligro la seguridad por ahorrar unos euros.

no preocuparse en buscar la ruta más económica (51%). Cuando se trata de superar los límites de velocidad, los alemanes son los que se muestran más proclives (89%), al igual que cuando se trata de conducir de manera agresiva (57%). Los franceses encabezan la lista en la despreocupación por las presiones (sólo la revisa un 18%) y en el Reino Unido es donde menos se comparan precios del combustible en distintas estaciones (apenas lo hace el 26%). Para los españoles, con el 19%, nos queda el 'honor' de ser los europeos más habituados a mantener siempre puesto el aire acondicionado.

Tacaño de toda la vida

Hasta que desembarque en España el Peugeot 308 BlueHDi 120, con sus 3,1 l/100 km de media oficial, no hay un compacto que gaste menos que el Golf BlueMotion, al que Volkswagen dota de un motor 1.6 TDI con 110 CV y un cambio manual de seis marchas que le sientan bien desde el punto de vista dinámico. Además, cumple el objetivo esencial, pues raciona el gasóleo con pasmosa eficiencia.



Pedro Martín | pmartin@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

La primera generación del Golf BlueMotion, lanzada en 2007 y dotada del motor 1.9 TDI 105, se erigió en referente de la eficiencia con su consumo de 4,5 l/100 km o sus emisiones de CO₂ de 119 g/km. Pero ambos datos quedaron pulverizados cuando en 2009 apareció el segundo Golf BlueMotion, ya con el 1.6 TDI 105, que homologaba 3,8 litros y emitía sólo 99 g/km. ¿Inmejorable? Esa palabra no existe para

un ingeniero, y la prueba la tenemos en nuestro protagonista, pues el tercer Golf BlueMotion de la historia llega con una carta de presentación espectacular: consumo de 3,2 l/100 km –supone una mejora del 15 por ciento– y emisiones de 85 g/km. O sea, ‘tacaño entre los tacaños’ en eso de gastar combustible. De hecho, no encontramos en el mercado un diésel –dejando a un lado los de mecánica híbrida– que consuma menos, aunque en breve serán varios los que batan su marca: los Citroën C4

Cactus y Peugeot 308 con motor BlueHDi y el Volkswagen Polo TDI BlueMotion, todos con 3,1 l/100 km. ¡Esto no para!

El Golf más ahorrador se sirve de numerosas tretas para ser austero; porque bajar de los 3,8 litros que homologa el Golf 1.6 TDI 105 ‘normal’ –cinco marchas y paquete ecológico BMT– a los 3,2 de la versión BlueMotion no es fácil. En la carrocería se ha conseguido reducir de 0,29 a 0,27 el índice de penetración aerodinámica, y los neumáticos son de baja resistencia al avan-

ce. Además, este nuevo Golf BlueMotion pesa 49 kilos menos que su antecesor.

En el plano mecánico, donde encontramos los sistemas ‘Start/Stop’ y de recuperación de la energía de frenado habituales en toda la gama del Golf VII, hay dos novedades relevantes: transmisión manual con una velocidad más –usa un nuevo aceite de baja viscosidad y tiene una sexta larga– y motor 1.6 TDI rediseñado. Si el normal rinde 105 CV a 3.000 rpm, en esta versión alcanza 110 CV entre 3.200 y 4.000 rpm,



PRECIO **22.680 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES:
85 G/KM
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN:
NO PAGA

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

Consumo real espectacular. Motor 1.6 TDI con 5 CV extra y cambio de seis marchas. Agradó general. Seguridad y confort. Calidad. Prestaciones razonables.

EN CONTRA

Equipo de confort justo y menos opciones que el resto de Golf. Un nivel de acabado. ‘Start/Stop’ mejorable. Distancias de frenado. Sin rueda de repuesto.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 TDI CR 110
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	79,5 x 80,5
Cilindrada (c.c.)	1.598
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	110 CV / 3.200-4.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.500-3.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera asistida, variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,75
Diámetro de giro (m)	10,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 288 mm / Discos 272 mm

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con triángulo inferior, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Semi-independiente, por eje torsional, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	195/65 R15 - 6,0Jx15"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.265
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.255 / 1.799 / 1.437
Capacidad maletero/depósito (l)	380-1.270 / 50

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	200 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	17,4
1.000 m salida parada	32,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,7 (10,5)

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,2
400 m desde 50 km/h en 6ª	22,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,3
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	42,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,2
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,8
De 80 a 120 km/h en 6ª	16,1

CONSUMOS

	l/100 km	km/litro
EN CIUDAD		
A 22,9 km/h de promedio	5,0	20,0
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	4,2	23,8
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	5,5	18,2
A 140 km/h de cruce	6,3	15,9

CONSUMO MEDIO PONDERADO	
Litros/100 km	4,8 20,8

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	991

CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	3,8 / 3,0 / 3,2

Prueba realizada con carburante BP Ultimate

Hasta 42 km más por depósito

La versión BlueMotion presume de mejor aerodinámica –Cx de 0,27– gracias a la reducción de la altura al suelo 15 milímetros, el alerón de techo especial, las dos parrillas frontales parcialmente cerradas, la conducción de aire de refrigeración optimizada y unos bajos más carenados.



▲ El Golf BlueMotion está disponible con tres puertas, por 22.060 euros, y con cinco –como nuestra unidad–, pagando 620 euros extra. Detrás caben tres adultos, aunque apretados, y las butacas delanteras sujetan y son cómodas, pese a un aspecto ‘poco racing’. El cambio de seis marchas es todo un acierto.

mizado. De hecho, el 1.6 TDI 110 –usado también en los nuevos Audi A3 Ultra, Seat León Ecomotive y Skoda Octavia Greenline– está tan bien resuelto que poco a poco irá relevando al 1.6 TDI 105: en los Golf ‘normales’, en el inminente Golf Sportsvan de perfil monovolumen...

También hay que aclarar, no obstante, que este diésel EA 288 nos ha gustado tanto porque en el Golf BlueMotion se ‘adereza’ con los ingredientes ya citados: aerodinámica, ligereza, cambio de seis marchas... Así se obtienen, por ejemplo, unas prestaciones más que correctas para ponerse en viaje a plena carga, con cuatro adultos a bordo, o dos adultos y tres chavales. El Golf BlueMotion prefiere autovías o despejadas carreteras nacionales, donde rueda como la seda utilizando una sexta que, pese a ser ‘larguita’, es muy utilizable por la buena respuesta del motor en regímenes medios. Y si la vía se retuerce bastará con echar mano con más frecuencia del cambio, de tac-

to correcto, para exprimir mejor cada uno de los 110 caballos, tarea en la que no será necesario pasar de las 4.000 rpm para sacar todo lo que este TDI lleva dentro. No hay una diferencia radical, pero sí notamos siempre más empuje que en un Golf 1.6 TDI de 105 CV. Pese a todo, conviene dejar claro que estamos ante el ‘Golf del ahorro’, y que las prestaciones son honestas, pero no deportivas: aceleración de 0 a 100 km/h en 10,7 segundos –la firma de Wolfsburg anuncia 10,5– o recuperación de 80 a 120 km/h en 8,2 segundos usando cuarta y en 10,8 con la quinta engranada.

La calificación sube del ‘bien’ al ‘sobresaliente’ si abordamos el capítulo del consumo, verdadero ‘leitmotiv’ del coche alemán. Porque nunca había pasado por nuestras manos un compacto de motor diésel que gastase tan poco en la práctica, pues los 4,8 l/100 km de promedio en nuestro test corresponden a un recorrido con mucha ciudad, carreteras que incluyen zonas

de montaña y tramos de autovía a ritmo legal... pero ‘ligerito’. Es decir, que aún podremos consumir menos si mimamos el acelerador, y habrá quien baje de los cuatro litros cada cien kilómetros a poco que se esmere y el escenario ayude.

Seguimos pensando, en cualquier caso, que Volkswagen aún podría mejorar un poco el funcionamiento del sistema de ahorro ‘Start/Stop’, pues el motor no arranca cuando el conductor abre su puerta o se desabrocha el cinturón, y el proceso de apagado/encendido no resulta tan redondo como en el dispositivo de PSA Peugeot-Citroën, que es el ejemplo a imitar.

Aunque el Golf BlueMotion no es una versión de corte prestacional, cumple con nota al hablar del dinamismo, pues comparte con el resto de la gama el agrado de uso y la facilidad de conducción. No equipa el eje trasero multibrazo de los Golf más potentes, beneficiados por un mejor compromiso entre estabilidad y confort inclu-

AUSTERIDAD
TANTO EN EL
CONSUMO COMO
EN EL ASPECTO
INTERIOR, MUY
SOBRIO. ES BUENO
EL ACABADO, PERO
LA DOTACIÓN DE
SERIE NO PASA DE
CORRECTA

MUY MEJORADO
EL 1.6 TDI DEL
GOLF BLUEMOTION
NO SÓLO GANA
CINCO CABALLOS,
TAMBIÉN EL
PAR MÁXIMO SE
MANTIENE MÁS
TIEMPO. Y ES QUE
VARÍA CASI TODO



◀ En lugar de la rueda de repuesto de tamaño minimizado, de serie en otros Golf, aquí encontramos sólo el kit reparapinchazos. El maletero cubica 380 litros, y puede ampliarse abatiendo el respaldo de tipo 40:60.



▲ Los Michelin Energy Saver en medida 195/65 R15 son específicos de esta versión. Y ahorran.

so sobre mal firme, pero su eje de torsión es eficaz y se lo ‘traga’ prácticamente todo. Sin recurrir a una suspensión blanda –como lleva el chasis deportivo balancea poco en curva–, el coche resulta cómodo ayudado por el generoso perfil de los neumáticos, unos 195/65 R15 que ahorran carburante pero que alargan un poquito las frenadas: los 54,8 metros para detenernos desde 120 km/h están bien, pero no muy bien.

No obstante, el comportamiento global del Golf BlueMotion es muy bueno, y la seguridad y la nobleza mandan. Ello se combina con un equipo de serie con muchos elementos de seguridad: nueve airbag –monta hasta el de rodilla para el conductor–, reposacabezas delanteros activos, anclajes Isofix para dos sillitas, estabilizador ESC con diferencial delantero XDS para limitar el subviraje en curva y frenado de emergencia anticollisiones múltiples, que detiene el coche tras el primer impacto para evitar posteriores choques.

Sin embargo, no brilla precisamente esta versión por su dotación de serie. Y eso que ahora disfruta gratuitamente del ‘Paquete Lanzamiento Nuevo Golf’, que incluye apoyabrazos central delantero, faros antiniebla con luz de giro o radio-CD Composition Media con MP3, ocho altavoces o pantalla táctil a color de 5,8 pulgadas. Pero el equipamiento básico corresponde al nivel Edition, el más bajo del Golf, y eso se nota: un aire acondicionado con mandos de coche barato –el climatizador bizona, que cuesta 340 euros, incluye guantera refrigerable–, ausencia de apoyabrazos central trasero o de revisteros en los respaldos, espejos en los parasoles sin luz... Podemos pedir la versión BlueMotion Business, 470 euros más cara y que viene a ser un acabado Edition ‘reforzado’, pero no sería mala idea ofrecer el Golf BlueMotion también con nivel Advance, más completo, o ampliar la lista de opciones disponibles, pues hay muchas menos que en el resto de la gama.



DE BARCELONA
Para todo el mundo

Nissan ha invertido en su fábrica de Barcelona 100 millones de euros para fabricar la versión eléctrica de la NV200 que se exportará a 20 mercados de todo el mundo incluido Japón. Además, Barcelona será la primera ciudad del planeta en introducir este vehículo como taxi cien por cien eléctrico. La producción de la e-NV200 está encomendada a 923 personas dentro de la planta.



◀▶ La e-NV200 tiene una autonomía de 170 kilómetros y la posición de las baterías bajo el piso ha permitido mantener la capacidad de carga de 770 kilos.

Transporte electrificado

La planta de Nissan en Barcelona acaba de iniciar la fabricación en serie de su comercial ligero e-NV200 para todo el mundo. A partir de junio este vehículo eléctrico estará a la venta en tres tipos de carrocería.

Andrés Mas | amas@motor16.com

La furgoneta e-NV200 eléctrica tiene un 30 por ciento de componentes nuevos respecto a la NV200 y hereda del Leaf todo su sistema de propulsión, es decir un motor eléctrico de 109 caballos y también su pack de baterías de iones de litio. Éste dispone de los mismos 48 módulos y la misma capacidad de 24 kWh, sólo que se han 'empaquetado' de otra forma para poderlo situar a lo largo del piso y mantener el mismo espacio de carga de una NV 'normal'. Y es que la furgoneta eléctrica de Nissan se ofrecerá en tres versiones, Van, Combi y Evalia y todas ellas están basadas en el proverbial espacio disponible

para carga o pasajeros de sus hermanas con motor térmico. Para la e-NV200 eléctrica se ha homologado una autonomía de 170 kilómetros con unas prestaciones que permitirán a la furgoneta de Nissan alcanzar los 120 km/h. Y, aunque en un enchufe normal el coche ten-

drá que estar toda la noche cargando, en determinados postes de recarga, se podrán cargar las baterías al 80 por ciento en tan sólo 30 minutos.

En el mes de septiembre del año pasado Motor 16 ya tuvo ocasión de probar en las afueras de Los Angeles y con oca-

sión del aniversario de Nissan, una unidad de la nueva furgoneta movida por electricidad y el resultado fue muy prometedor. Nos llamó la atención por ejemplo la suavidad de funcionamiento y el silencio de marcha, un silencio que parece debe ser casi obligado en un vehículo sin motor de combustión pero que en realidad hace que se 'potencien' sonidos normalmente ahogados por el ruido de un motor convencional. En la e-NV200 el aislamiento acústico es notable y la aceleración sobresaliente superando con mucho la lograda en las actuales versiones dCi.

La e-NV200 se pondrá a la venta el mes que viene a un precio por debajo de los 30.000 euros.



▶▶ En función del tipo de cargador, la e-NV200 puede recargarse en 8 horas, en 4 horas o en 30 minutos al 80 por ciento en un cargador rápido de 50 kW. El verano pasado Motor 16 ya había probado la e-NV200 en Los Angeles.



Puedes aparcar durante 2 horas o tener un Metropolis

POR **5€** AL DÍA
Entrada: 4.890€



PEUGEOT METROPOLIS

8.490€

Seguro por 105€/año*

0% DE INTERÉS 5,08% T.A.E.

PEUGEOT METROPOLIS

Invierte cada euro en este magnífico scooter. A medio camino entre el automóvil y el scooter, Peugeot Metropolis estrena la nueva motorización 400 cm³ LFE de 37,2 cv y garantiza un comportamiento excepcional gracias a su tren delantero DTW. Tu seguridad es fundamental, por ello, Metropolis incorpora sistema de frenada combinada (SBC), retrovisores esféricos y detector de presión de los neumáticos. Innovación y confort van de la mano en el nuevo tres ruedas de la gama que incorpora avances inéditos como la llave de proximidad Smart Key, freno de estacionamiento eléctrico, una firma luminosa única (DRL), respaldo regulable para el piloto y un amplio maletero con capacidad para dos cascos. Estable, seguro, confortable, eficaz y práctico, así es el nuevo Metropolis.

Financiación de PEUGEOT SCOOTERS MODELO METROPOLIS. Precio al contado 8.490,00 €. Entrada 4.890,00 €. Plazo 24 meses, 24 cuotas de 150,00 €. Tipo Deudor Fijo 0,00%, T.A.E. 5,08% (La T.A.E., podrá variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas) Intereses subvencionados por Peugeot. Comisión de Apertura 180,00 €, al contado. Importe Total del Crédito 3.680,00 €, Coste Total del Crédito 180,00€, Importe Total Adeudado 3.780,00 €. Siendo el día de contratación 5/04/2014 y primer pago el 5/05/2014. Oferta válida hasta 31/08/2014. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer, E.F.C., S.A.

(* Promoción válida hasta el 30 de junio del 2014. **Oferta para todos los conductores sin importar su edad o antigüedad de carnet.** Válido para Scooters de más de 250cc hasta 500cc de nueva matriculación de Peugeot Scooters. Prima 105,00€. Garantías incluidas: Responsabilidad Civil + Club Peugeot Scooters (Defensa Jurídica y Reclamación de Daños, Asistencia Jurídica Telefónica, Gestión de Multas y Save ID). Ampliación de coberturas disponibles a cargo del cliente. Promoción sujeta a cambios por parte de la compañía. Pont Grup, Correduría de Seguros, S.A. Inscrita en el Registro Mercantil de Málaga, Tomo 3131, Libro 2044, Folio 107, Hoja MA-58431. Autorización D.G.S. nº0250. CIF: A-58850793. Suscrita Póliza de Caución y Póliza de Responsabilidad Civil por 3 millones de Euros. Club Pont Grup, Asociación sin ánimo de lucro con C.I.F. G92817089 inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones Grupo1/Seccion1/Numero nacional 588305.



Escanea este código BIDI y disfruta de la experiencia.

Nombramientos Cambios en VW, RACE y Mitsubishi



▲ Víctor Sarasola



▲ Albert García

Siguen los cambios en la filial española del grupo alemán, con el nombramiento de **Víctor Sarasola** como director de ventas de VW Turismos y de **Albert García** como director de marketing de Skoda, dirección que ha ocupado Sarasola hasta asumir sus nuevas funciones. Por su parte, García cuenta con una dilatada experiencia en el área de marketing, tras diez años como responsable de publicidad de la marca, así como de eventos y patrocinios. También hay nuevo director, en este caso financiero, en el RACE, que ha elegido a **Joaquín de Entrambasaguas** como sustituto de Francisco González-Mariño, que ocupaba ese puesto desde 2003. Otro nombramiento reciente es el de **Javier de la Calzada** como director de comunicación y prensa de B&M Automóviles España, el importador oficial de Mitsubishi Motors y Fuso para el mercado español.

España Un mercado muy eficiente

Los efectos del PIVE sobre el medio ambiente se han dejado notar en lo que a la eficiencia del mercado español se refiere, puesto que, según la Agencia Europea del Medio Ambiente, la media de emisiones de CO₂ de los nuevos vehículos vendidos descendió a 122,4 g/km en 2013, frente a los 128,7 g/km de 2012, y mucho mejor que la media europea, que el pasado año estuvo en 127 g/km. La cifra nos coloca entre los



DUDAS QUE SUSCITA LA PROHIBICIÓN DE LOS DETECTORES DE RADAR

Siempre nos quedará el recurso

La entrada en vigor de la nueva Ley de Tráfico y la prohibición, de nuevo, de utilizar los detectores de radar, que la anterior reforma permitió, ha hecho saltar las dudas sobre cómo se comprobará que el aparato estaba activo al pasar por delante de un cinemómetro, ya que el texto aprobado penaliza el uso pero no la instalación. En la Guardia Civil de Tráfico, a través de su Gabinete de Prensa, aseguran que si los equipos de radar han detectado la señal no hay duda de que estaba conectado y ese uso está tipificado como sanción grave, que supone 200 euros y tres puntos.

Hasta aquí lo entendemos, pero el problema surge cuando el detector no emite señal. Entonces, dicen, se entiende que el aparato prohibido va activado y si se encuentra caerá la multa; al menos es lo que algunos agentes de tráfico nos han confesado que harán. En opinión de Mario Arnaldo, el presidente de Automovilistas Europeos Asociados (AEA), son muchas las lagunas en ese campo de una ley en la que no se han atrevido a prohibir la venta, como ocurre en Francia, donde está tipificada como delito, con una legislación que también contempla confiscar el aparato.

Con la nueva norma, aventura el presidente de AEA, se volverán a acumular denuncias en los tribunales para pedir la anulación de los expedientes sancionadores incoados por llevar un detector en el vehículo, como ya ocurría antes de 2009 cuando esos aparatos estaban prohibidos. Para Arnaldo no faltarán motivos para fundamentar los recursos contra esas multas por la confusa redacción del texto, que dará lugar a problemas jurídicos por falta de definición exacta (reglamento técnico) de los aparatos prohibidos. También se podrá acoger el recurso a la dificultad de

demostrar su utilización tanto desde el punto de vista de prueba como del jurídico. Otro punto que puede crear confusión es que el texto de la ley hace referencia a «eludir o interferir» al referirse a la prohibición del detector, cuando el avisador, que está permitido, también elude y los detectores pueden definirse como un mecanismo de aviso.

A eso se añade que para muchos agentes no está ni siquiera claro cuándo se trata de un detector o de un inhibidor, a juzgar por los recursos pendientes interpuestos por AEA ante denuncias a detectores tomados por inhibidores, cuando los primeros no estaban prohibidos. Lo que hace imaginar posibles confusiones entre detectores y avisadores, mucho más cuando existen detectores que no «rastrean mediante ondas la localización de los radares».

Claro que la proliferación de los cinemómetros láser puede acabar con la polémica, porque son equipos difícilmente localizables por los sistemas actuales. Son los que se están incorporando por ser, además, más baratos, más fiables y con menos averías.

mercados más eficientes (sólo Francia nos supera) y los que más han reducido.

Foro del Automóvil Más PIVE y competitividad

Cuando el actual programa de incentivos a la compra de automóviles ha consumido dos tercios del presupuesto, se impone una renovación que asegure el rejuvenecimiento de un parque cuya edad media supera los diez años. Lo dice Germán López Madrid, el presidente de Aniacam (importadores) y de Volvo

FORO AUTOMOCIÓN



Car España, que aprovechó su intervención en el XXIII Foro de Automoción para solicitar que el PIVE se mantenga durante dos

o tres años. También en ese foro, organizado por IE Business School y Volvo, López Madrid precisó que ese 1,3 millones de matriculaciones anuales en que está el volumen natural del mercado nacional no se alcanzará hasta 2017 y resaltó la necesidad de una competitividad estructural sostenible basada en la eficacia para el sector. Precisamente, sobre los tres pilares en que se asienta la competitividad, Francisco Aparicio, presidente de la Asociación Española de Profesionales de Automoción (Asepa), resaltó el buen nivel de España en formación, que contra-

restan innovación, el punto débil, e investigación.

Martorell La planta más productiva

Con 114.000 unidades, que suponen un 11% más sobre el primer trimestre del año anterior, la planta de Seat ha cerrado esos meses de 2014 como la fábrica de automóviles más productiva de España. La segunda posición la ocupó el centro de PSA en Vigo, con 108.000 unidades (+3%), completando el podio VW Navarra, donde se montaron 90.000 coches (+15%).

el puntazo

Se anulan sanciones de tráfico en Madrid, que imponen las cámaras de un semáforo o las de zonas restringidas.

La asesoría jurídica Pyramid Consulting asegura haber conseguido numerosas sentencias favorables a los recursos presentados contra multas impuestas por las cámaras ubicadas en los semáforos (200 euros y 4 puntos) o en zonas de circulación restringida. Los jueces consideran que se vulnera el principio de presunción de inocencia al apoyarse la denuncia en medios que no cumplen con la normativa vigente, pues las cámaras que se emplean no están sometidas a control metrológico.

la imagen

Barcelona inicia la producción de la e-NV200 a lo grande

La primera e-NV200 salida de la cadena de montaje de la planta que Nissan tiene en España fue recibida con todos los honores. No quisieron perderse el acontecimiento el ministro de Industria, José Manuel Soria, el presidente de la Generalitat de Cataluña, Artur Mas, y el alcalde de Barcelona, Xavier Trias, que fueron recibidos por el consejero director general de Nissan en España, Frank Torres, y el vicepresidente ejecutivo de Nissan Motor, Andy Palmer, que se desplazó a la Ciudad Condal para dar la bienvenida al segundo vehículo eléctrico de la marca japonesa. No en vano, esa furgoneta eléctrica, que se fabricará en Barcelona para todo el mundo, incluido Japón, ha supuesto una inversión de 100 millones de euros y la creación de unos 700 empleos.



la frase

Mario Armero. Vicepresidente Ejecutivo de Anfac (Fabricantes de Automóviles y Camiones).

«Para la industria del automóvil la seguridad vial y la movilidad sostenible son más que una estrategia, es un compromiso con la sociedad actual».

la cifra

3.500

millones de euros pagarán los automovilistas españoles por el impuesto municipal de sus vehículos. Una vez más, el informe de Automovilistas Europeos Asociados (AEA) refleja grandes diferencias en esa fiscalidad municipal, destacando diferencias de más del 400% en un vehículo de tipo medio de once caballos fiscales. La capital de provincia más cara es San Sebastián y la más barata Melilla.

PSA Peugeot Citroën DS ya es marca independiente

Lo anunció Carlos Tavares, el consejero delegado de PSA, hace unas semanas y el 1 de junio se hará realidad el despegue de DS como marca independiente. Para dirigirla, se ha elegido a Yves Bonnefont, que asumirá la dirección general de DS para acelerar su desarrollo en el segmento premium. Otro cambio en la cúpula de PSA es la llegada de Linda Jackson como sustituta de Frederic Banzet al frente de Citroën, mientras Máxime Picat se mantiene al frente de Peugeot. Los tres, bajo la dirección de Carlos Tavares, deberán poner en marcha el plan estratégico «Back in the Race».



▲ Máxime Picat



▲ Linda Jackson



▲ Yves Bonnefont

HOLDEN



Holden Los Opel australianos

A partir de 2015 los Astra GTC y VXR (OPC), el Insignia OPC y el Cabrio fabricados por Opel en Europa serán comercializados en Australia y Nueva Zelanda bajo el nombre de Holden, la marca local de GM en esos países. El anuncio se hizo poco después de tomarse la decisión de producir en Rüsselsheim (Alemania) modelos Buick para el mercado americano.

DUNLOP



CARRERAS DEL FUTURO

Dunlop ha puesto en marcha un reto en el que invita a todos los aficionados y entusiastas del diseño a crear el coche de carreras del futuro. El proyecto, denominado 'Future Race Car Challenge', se puede seguir a través de la página de Facebook de la marca de neumáticos, donde también invitan a los aficionados al motor a compartir sus opiniones e ideas sobre el futuro de la aerodinámica, los motores, los frenos y los neumáticos.

HARLEY Y JEEP SOCIOS EN EUROPA

Como socio de Harley-Davidson, Jeep ha participado en el festival de música Harley-Davidson Euro que se celebró en Saint Tropez (Francia), donde ha



instalado una pista de mil metros cuadrados en la que los asistentes han probado las capacidades todoterreno de modelos como el Wrangler, el Cherokee y el Grand Cherokee.



ATENTOS A... DEL 30/5 AL 1/6

El ganador del Desafío Sportbrake de Jaguar se enfrentará a las diferentes pruebas que componen el reto, entre ellas un descenso en bicicleta junto a la campeona del Open de España de Enduro 2013, Eva Castro.

TOYOTA

Los seleccionados españoles tienen la oportunidad de ganar un viaje a Japón.



Más de 900 niños han participado en el concurso este año.



EL TOYOTA DE TUS SUEÑOS

El 'Coche de fuego', el 'Coche de la Felicidad', el 'Coche cohete castillo' o el 'Super coche pinta paisajes' son los títulos de algunos de los dibujos ganadores en la edición nacional del concurso infantil 'Toyota Dream Car Art Contest', que organiza la marca a nivel mundial y en el que participan niños y jóvenes de entre 4 y 15 años de todo el mundo.

En esta octava edición, más de 900 chavales españoles han enviado sus dibujos a la marca, que ha seleccionado nueve para participar en la fase internacional, donde los ganadores optan a ganar un viaje—con avión y estancia para ellos y sus padres— para asistir a la entrega final de premios del concurso, que se celebra en Japón el próximo mes de agosto.

En esta edición nacional los primeros seleccionados de cada categoría (de menos de 8 años, de 8 a 11 años y de 12 a 15 años) han recibido un iPad Mini, los segundos han sido premiados con cuatro entradas para el Parque Warner y los terceros, con materiales de dibujo.

El año pasado, Toyota recibió en todo el mundo más de 612.000 dibujos.

RALLY DE REGULARIDAD

CLÁSICA ENTRE VALLES

Ya se ha abierto el plazo de inscripción para la 'Primera Clásica Entre Valles', que se disputará el sábado 24 de mayo en las provincias de Madrid, Ávila y Toledo. Este Rally de Regularidad, organizado por la escudería Et-



cétera, está abierto a vehículos clásicos que tengan más de 25 años y recorran más de 310 kilómetros.

PEUGEOT

Peugeot plantará 10.000 árboles en la Amazonia brasileña que corresponden a los 10.000 besos que los fans de todo el mundo han dado al balón del proyecto 'Kick it to Brazil'.

FORD MUSTANG

SE ADMITEN RESERVAS

Ford le ha puesto un aliante más a la Final de la Champions League que jugarán el Atlético de Madrid y el Real Madrid el próximo 24 de mayo en Lisboa. La marca dará a sus seguidores la oportunidad de reservar las 500 primeras unidades del nuevo Mustang sólo durante el tiempo que dure el partido.

Aquellos que quieran hacerse con una de las unidades de este mítico modelo, que llegará por primera vez a Europa el próximo año, tendrán que registrarse online en la página web de la marca. Estas 500 unidades incluirán además un paquete especial y un certificado de edición limitada.



El nuevo Ford Mustang se podrá reservar sólo durante la Final de la Champions League.

PASTOR MALDONADO, EN MADRID

EXPERIENCIAS DE UN PILOTO

El piloto Pastor Maldonado visitó la sede de Renault en Madrid donde habló con los alumnos de un colegio cercano de su experiencia en la Fórmula 1.

Pastor Maldonado, piloto de la escudería Lotus de F1, visitó la sede de Renault en Madrid y respondió a las preguntas de 80 niños de sexto de Primaria de un colegio cercano, que le interrogaron sobre su experiencia en la F-1 con cuestiones como «¿Por qué elegiste los coches y no las motos?, ¿qué se siente en un F-1 a más de

300 km/h? o ¿tienes un amuleto de la suerte para ganar carreras?». El piloto venezolano explicó que la pretemporada le ha ido «muy mal» a la escudería, que ha tenido «muchos problemas con el coche», pero también insistió en que Lotus es «la escudería que más ha progresado desde el inicio del campeonato».



El piloto venezolano respondió a las preguntas de 80 chavales de Primaria.



Maldonado, junto a un Twizy decorado con su nombre.

KIA

HISTORIAS DE FÚTBOL

Los modelos de Kia -Soul, Sportage y Sorento- son protagonistas de la serie televisiva 'Camino a Río', que viajará a seis países de América del Sur para descubrir los secretos del fútbol y se emitirá en 40 cadenas de televisión de todo el mundo. La

marca coreana es patrocinadora de la FIFA desde 2007 y recientemente ha ampliado su acuerdo con esta organización hasta el año 2022.



NAVEGADORES

Todos los nuevos dispositivos TomTom GO ofrecen ahora el servicio TomTom Traffic para toda la vida, con información de tráfico en tiempo real y rutas alternativas.

ultimate logo and text: Tu vehículo puede consumir menos con BP Ultimate. ¿SABÍAS QUE...? El evento BP Ultimate Freestyle se celebra el próximo 20 de junio en el Gran Canaria Arena, donde los espectadores podrán disfrutar del mejor espectáculo de motor, luz y sonido de todo Canarias.



LA SENSACIÓN ES QUE MERCEDES PUEDE GANARLO TODO. ADEMÁS, CON UNA CRECIENTE RIVALIDAD ENTRE HAMILTON Y ROSBERG



◀ Red Bull ha dado un salto adelante. Ricciardo fue tercero y Vettel, cuarto, tras salir en el puesto 15º. Bottas, con Williams, logró el quinto puesto.

Si no quieres caldo, pues toma dos tazas

Si del Gran Premio de España se esperaba un acercamiento de los rivales a Mercedes, nada más lejos de la realidad. El equipo alemán sigue en otra dimensión al igual que, desgraciadamente, Ferrari. Con cuatro dobles seguidos, el título se antoja a día de hoy territorio acotado para Hamilton y Rosberg

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

Todas y cada una de las carreras del actual Campeonato del Mundo han sido lideradas por el mismo monoplaza. Cuatro dobles y cinco victorias coronan el dato. Mercedes está a tres puntos de los 200, y dobla al segundo clasificado. ¿A alguien le extraña que tras el Gran Premio de España Fernando Alonso hablara de que el equipo alemán podría ganar todas las carreras de la temporada?

La tradicional letanía sobre Montmeló se quedó en agua de borrajas. Desde China, los mensajes que deslizaba

el equipo alemán rezumaban confianza. Y su superioridad fue incluso más contundente. Para Ferrari, de forma cruelmente demoledora. Porque tanto Mercedes como el equipo italiano son los dos únicos que han desarrollado chasis y monoplaza de forma integrada y bajo el mismo techo, pero el primero dobló al segundo sin contemplaciones en la carrera

Desgraciadamente, el campeonato parece volverse ya de color plateado sólo tras la quinta carrera. Con debates de fondo sobre el espectáculo que tanto la vertiente deportiva como la técnica está ofreciendo

esta temporada, la Fórmula 1 afronta una dura temporada si no cambian las tornas y el dominio de Hamilton y Rosberg mantiene semejante cariz. Pero éste es otro tema.

Paradójicamente, el actual campeonato es tremendamente intenso... Pero en el seno del equipo Mercedes. El duelo absoluto entre sus dos pilotos prácticamente no tiene antecedentes con otros monoplazas dominadores del pasado. Ni en la época de Ferrari con Schumacher y Barrichello, ni con el dominio inicial de Brawn en 2009. Tan sólo cabe acudir a 1988, cuando McLaren ganó todas las carre-

ras menos una. Fue en el Gran Premio de Italia, precisamente en aquel en el que Ferrari logró su último triunfo con un motor turbo. No parece que el equipo italiano pueda romper esa barrera por el momento.

«Tengo que alcanzar la perfección en cada carrera, porque el duelo con Rosberg es muy intenso», recordaba Lewis Hamilton antes de la carrera. Efectivamente, tanto en el asfalto como con los ingenieros, el enfrentamiento deportivo entre ambos pilotos es extraordinario. Cada uno ha de extraer la última gota de jugo al W05, y al mínimo despiste un piloto se monta

sobre el otro. El Gran Premio de España fue otra prueba de ello.

Si el viernes Hamilton no tuvo rival en Rosberg —que perdió parte de la primera sesión—, el sábado ocurrió lo contrario. El británico realizó pequeños cambios en su monoplaza que no funcionaron y su compañero le superó durante toda la jornada. También durante el Q1 y Q2. Milagrosamente, Hamilton sacó de la manga una vuelta final extraordinaria y logró la pole cuando apuntaba a lo contrario. Fue un resultado vital para la carrera.

El británico corrió con enorme tensión y cierta inseguridad, como pusieron en evidencia sus numerosas comunicaciones por radio. Ambos pilotos elegían estrategias diferentes de neumático que



▲ Cinco carreras y cuatro dobles de Mercedes. Hamilton ya es el nuevo líder del campeonato tras lograr su primer triunfo en Montmeló.

confluían al final de la prueba, y Rosberg estaba en el cogote del británico en el último giro. «Una vuelta más y...», se lamentaba el alemán. En la meta, Hamilton de nuevo dio la sensación de que había vuelto a 'robar' a su compañero una

victoria que también Rosberg hubiera merecido.

«No era lo suficientemente rápido hoy, Nico fue más rápido», reconoció a final de la prueba, «tuve muchos problemas con el equilibrio del monoplaza y hube de acudir a

mis ingenieros mucho más para intentar ver dónde encontrar tiempo, y también con la puesta a punto, tocándolos constantemente para intentar encontrar tiempo extra, pero Nico generalmente fue más rápido este fin de semana».

Lo cierto es que el péndulo puede oscilar hacia el otro lado en cualquier momento, tal es la igualdad entre ambos pilotos, y a pesar de las cuatro victorias que el británico acumula a su favor. «La carrera se perdió en los entrenamientos y en la salida», reconoció Rosberg tras la prueba, «esas fueron las dos oportunidades», como prueba de lo extraordinariamente reñida que es la lucha entre ambos pilotos.

«El sábado estuvo todo muy igualado, tuve incluso un pequeño problema que encontramos después, donde perdí



FERRARI TAL COMO VAN LAS COSAS, PUEDE PASARSE UN AÑO EN BLANCO. EN MONTMELÓ RAIKKONEN FUE DOBLADO Y ALONSO, CASI

FERNANDO ALONSO / FERRARI

Un año sin victorias, y lo que queda...

«No estoy contento con la situación. Quiero estar más cerca del equipo y de Marco Mattiacci, que acaba de aterrizar. Ya estuve cuatro o cinco meses junto a Jean Todt cuando llegó a Ferrari en 1992 porque no era un experto y ahora quiero hacer lo mismo». Así justificó Luca Montezemolo su presencia en el Gran Premio de España. Tampoco esta vez se quedó para ver la carrera. Se ahorró el disgusto de presenciar in situ cómo Kimi Raikkonen fue doblado por Mercedes.

«Aquí, para ser sinceros, necesitamos esperar y ver, y sentado aquí, si os dijera que lucharé por el podio, probablemente mentiría, y no quiero hacer eso para la gente que venga». Alonso fue contundente el jueves, pero el rendimiento de Ferrari confirmó las peores expectativas. A pesar de los avisos del español, nadie podía imaginar que los Mercedes doblaran a uno de los monoplazas italianos. Y casi también al otro.

Atrapado Alonso en el tráfico desde el principio de la carrera, con Raikkonen y Grosjean por delante, los Ferrari sólo pudieron competir entre sí. El finlandés había terminado por delante del español por primera vez en entrenamientos («es algo que no me importa mientras estemos tan atrás», declaraba el sábado), pero fue superado por la estrategia a tres paradas de Alonso. Al final, ambos fueron sexto y séptimo respectivamente en una carrera para olvidar. O mejor, para tomar buena nota, pero en Ferrari comienza a dar la sensación de que el F14 T tiene poco futuro esta temporada. Ojalá no sea así, pero pocas razones se han visto para pensar de otra manera.

«Sé que la diferencia de rendimiento y la de puntos es bastante grande respecto a Mercedes», confesaba un resignado Alonso, «están haciendo un trabajo fantástico, y



nuestro pensamiento ahora es trabajar mucho en el coche con todo el equipo en Maranello, intentar hacernos más competitivos e intentar hacer las cosas un poco más difíciles para Mercedes». No parece que sea Ferrari quien pueda conseguirlo, desde luego. «Tal vez no ganar pero quedarnos a menos de un minuto de ellos para intentar complicarle las cosas un poquito». Tampoco es un futuro muy halagüeño...

«Es cierto que el campeonato está en sus manos, porque tienen una gran ventaja, pero no creo que haya ninguna diferencia con cualquier otro deporte o cualquier otro año», explicaba Alonso ante una hipotética proyección de Ferrari hacia el futuro, «en la jornada cinco o seis de la Liga española, vas a jugar y no sabes cómo terminará. Probablemente, el Barcelona, el Madrid o el Atlético ganarán la Liga, pero aún así juegas pese a ello, así que

vamos a Mónaco y Canadá pensando que necesitamos mejorar nuestro rendimiento. Luego, los puntos en el campeonato los veremos al final».

Fernando Alonso lleva ya un año sin victorias. Y aunque quiso eliminar de cuajo cualquier expectativa antes del Gran Premio de España no es posible hacer lo mismo a tan temprana fase del campeonato con las posibilidades de Ferrari. Pero su lenguaje apunta hacia dónde pueden ir los tiros. Quizás Mónaco sea una excepción, pero mucho ha de cambiar el panorama para que Ferrari puede optar al triunfo en una carrera esta temporada y, por supuesto al título. Hay margen temporal para ello, pero es evidente que Marco Mattiacci y los suyos tienen un inmenso trabajo por delante. Sólo hay que recordar cómo los dos Mercedes pasaban por encima de Kimi Raikkonen en Montmeló.

un poco de potencia en la recta, pero la diferencia no fue suficiente para lograr la pole, aunque todo estaba más apretado de lo que parecía». Todo ello, tras dominar a Hamilton durante la jornada. «Y luego tuve una salida mala, así que ahí perdí las dos oportunidades que tenía...». «Como la piel de un diente» están las cosas entre Hamilton y Webber, como reza un dicho británico.

El brutal dominio de Mercedes enmascaró el paso adelante de algunos equipos, que

necesitará su confirmación en el futuro, aunque la llegada de pistas tan singulares como Mónaco y Montreal supondrá un paréntesis al respecto. Red Bull fue una de las escuadras que más progresó. El RB10 terminó el fin de semana a una media de seis décimas por detrás del W05, diferencia sensiblemente inferior a la de China. «Podremos alcanzarles y darles guerra», declaraba Vettel al final de la carrera. Aunque al margen de las pistas mencionadas, no parece tan probable por el momento.

En Montmeló, los monoplazas austriacos se instalaron cómodamente en la segunda posición de la jerarquía, y Daniel Ricciardo fue el tercer mejor piloto del fin de semana, aunque por razones ajenas al desencuentro que Vettel mantenía con el RB10 en carreras anteriores. «Sabíamos que la carrera sería aburrida para nosotros», recordaría después el piloto australiano. El alemán arrancó desde la decimoquinta posición por sus problemas técnicos, y Ricciardo se encontró en tierra de nadie en una

prueba en la que «sabíamos que no teníamos el ritmo de Mercedes, sólo teníamos que concentrarnos en cuidar los neumáticos para que duraran para dos paradas».

Aunque el australiano sigue en la cresta de la ola, Vettel realizó una extraordinaria carrera que, por otro lado, le evitó el enfrentamiento directo con su compañero. Con una estrategia a tres paradas, el piloto alemán voló hasta la cuarta posición final, que puso en evidencia más si cabe a Ferrari. Alonso también



▲ Los Williams han dado un salto adelante, aunque Massa no tuvo excesiva suerte.



▲ Lotus ha mejorado y Grosjean ha refrendado esa mejora con el octavo puesto.



▲ Force India sigue dando alegrías. Sergio Pérez, en la foto, fue noveno y Hulkenberg, décimo.

acudió a tres paradas, pero terminó 11 segundos por detrás de Vettel, que contaba con dos juegos nuevos de gomas blandas por sus problemas del sábado.

Williams fue uno de los equipos de mayor progresión en Montmeló. Pero con la jerarquía de la parrilla variando según las características del trazado, habrá que esperar a confirmación en el futuro. Massa ya había anticipado su esperanza con las novedades en el monoplaza británico, con algunos problemas de adherencia en el tren trasero en carreras anteriores. Precisamente el brasileño, que contribuyó al éxito del equipo con su experiencia y reglajes, no pudo recoger los frutos.

En los momentos finales del sábado, Bottas recono-

ció acudir a la puesta a punto de Massa, que había realizado dos magníficas tandas clasificatorias. «Hicimos algunos cambios muy importantes que requirieron un cambio completamente diferente en el estilo de pilotaje, pero es algo que noté en el otro monoplaza, el de Felipe». Y mientras Bottas se colocaba quinto en la parrilla, un fallo al frenar en la curva 10 dejó a Massa fuera de juego. El domingo lo pagó caro.

«No podíamos haber logrado mejor resultado», declaraba Bottas, quien igualaba su mejor resultado en Fórmula 1, «la estrategia fue correcta y el equipo lo hizo muy bien en las paradas», reconoció al final de la carrera, mientras que Massa pagó el error de los entrenamientos y, en medio del tráfico

en los primeros compases de la carrera, no pudo expresar el magnífico ritmo del FW36 en Montmeló a pesar de que el equipo le llevó a las tres paradas para sacarle del tráfico.

Lotus pudo haber provocado una sensación incluso más embarazosa en Ferrari ante la progresión evidenciada en Montmeló. Quinto en los entrenamientos con Grosjean, se mantuvo por delante de los monoplazas italianos hasta que un sensor le hizo perder potencia y desencadenó otros problemas. Gerard López ya había anticipado que su equipo llevaba dos segundos más en su monoplaza, que hasta cierto punto se confirmaron en Montmeló. Sin embargo, el equipo británico también volvió a recordar sus problemas económicos cuando Renault

dejó entrever que algunas escuadras no estaban al día con el fabricante francés, y parece que Lotus está entre ellos. En la pista, sin embargo, el avance ha sido evidente tras un duro comienzo de temporada.

«¿Romperme mentalmente?, creo que va a tener problemas con ello», reconocía Nico Rosberg ante ese duelo con Lewis Hamilton que todavía no ha alcanzado toda su intensidad en el presente campeonato. «Está en la buena onda ahora (por Hamilton), pero tengo que intentar romperlo».

Sólo tres puntos separan a ambos pilotos camino del Gran Premio de Mónaco, donde Rosberg ganó el pasado año. «La ventaja que tenemos es que ya hemos hecho esto antes (en los karts), cuando teníamos 14 años, así que es una suerte de 'deja vu', entonces teníamos discusiones, pero siempre... luego la vida sigue», recordaba Rosberg tras la cita de Montmeló para explicar su relación con Hamilton. «Pero si las carreras siguen así, va a ser muy largo», reconocía el piloto británico. E, inevitablemente, polémico. Porque, en esta ocasión, aquellos niños se van a disputar entre ellos un título mundial en 2014. Y esto son palabras mayores...

EL MUNDIAL PILOTOS

- 1º. L. Hamilton (GBR)100 puntos
- 2º. Nico Rosberg (A) 97 pto.
- 3º. Fernando Alonso (E) 49 pto.
- 4º. Sebastian Vettel (A) 45 pto.
- 5º. Daniel Ricciardo (AUS) 39 pto.
- 6º. Nico Hulkenberg (A) 37 pto.
- 7º. Valtteri Bottas (FIN) 34 pto.
- 8º. Jenson Button (GBR) 23 pto.
- 9º. K. Magnussen (DIN) 20 pto.
- 10º. Sergio Perez (MEX) 20 pto.
- 11º. Kimi Raikkonen (FIN) 17 pto.
- 12º. Felipe Massa (BRA) 12 pto.

CONSTRUCTORES

- 1º. Mercedes197 puntos
- 2º. Red Bull-Renault 84 pto.
- 3º. Ferrari 66 pto.
- 4º. Force India-Mercedes 57 pto.
- 5º. Williams-Mercedes 46 pto.
- 6º. McLaren-Mercedes 43 pto.
- 7º. Toro Rosso-Renault 8 pto.
- 8º. Lotus-Renault 4 pto.

WRC RALLY DE ARGENTINA



Con su victoria, Latvala reduce a 24 puntos la ventaja que le saca su compañero Ogier en la general. La lluvia y la niebla fueron protagonistas.

montando Mikkelsen a todo ritmo. El noruego había tenido un problema con el alternador de su Polo R el primer día, cayendo hasta la séptima posición, pero una vez solucionado el problema brilló a gran nivel, con un 'scratch' y otros dos tramos entre los tres mejores. Al final cuarto, a 6 minutos y 18 segundos de Latvala. Meeke, tercero, entró también lejos del ganador: a 5 minutos y 54 segundos. En cuanto a los hombres de Hyundai, lo mejor fue el quinto puesto de Neuville y la primera jornada de Sordo, que abandonó el segundo día por avería de motor.

Esta vez, Latvala sí fue mejor que Ogier

Nuevo doblete de Volkswagen Motorsport en el Mundial de Rallys, y esta vez aderezado por la cuarta plaza sumada por el noruego Andreas Mikkelsen, lo que configura el mejor resultado del equipo alemán desde su debut a comienzos de la pasada temporada. Con ello no sólo aumenta la diferencia de Volkswagen sobre sus rivales –tiene 187 puntos, frente a los 90 de Citroën Total y los 68 de M-Sport–, sino que los tres pilotos de la marca de Wolfsburg pasan a encabezar la general, con Sebastien Ogier instalado en el liderato con sus 112 puntos, pero ahora marcado más de cerca por Jari-Matti Latvala, que tiene 88 puntos

tras su triunfo en Argentina. Y Mikkelsen es tercero con 48 puntos, los mismos que su compatriota Mads Ostberg (Citroën), que esta vez no sumó ningún punto debido a una lesión en la mano que le obligó a abandonar. De ahí que el equipo francés debiera confiar todas sus posibilidades en el británico Kris Meeke, y éste volvió a responder, pues logró un tercer puesto que le permite subir de nuevo al podio y que le aúpa a la sexta plaza del certamen, por detrás de Mikko Hirvonen. Desde el primer tramo los aficionados asistieron a un emocionante duelo entre Latvala y Ogier, que luchaban sin contemplaciones

sobre caminos en muy mal estado por culpa de la lluvia. El vigente campeón, Ogier, empezaba mejor, pero tras los dos primeros 'scratch' del francés llegó la reacción de su compañero, que lo bordaba en los tramos más largos y superaba en la general a Ogier. La igualdad era tal que antes del final del día, el liderato cambiaría de manos otras dos veces entre Latvala y Ogier. Pero Latvala dominó con cierta claridad la jornada del sábado, y también la del domingo, lo que se tradujo en una estadística muy superior: mientras Ogier sólo ganaba una especial en esos dos días, Latvala vencía en ocho. Y por detrás venía re-



▶▶▶ Tras la lesión de Ostberg, Meeke se convirtió en la única opción de Citroën. Y el británico cumplió, pues fue tercero. A la derecha, Mikkelsen, cuarto con el Volkswagen; y abajo Neuville, quinto con el Hyundai.



Ogier cedió casi 25 segundos ante Latvala, que le ganó la partida en las dos últimas jornadas: un solo 'scratch' para el francés, ocho para el finlandés.



INDYCAR 500 MILLAS INDIANÁPOLIS



Triunfo de Simon Pagenaud

En las 500 Millas de Indianápolis, cuarta cita de las IndyCar Series, la victoria fue para el francés Simon Pagenaud, del equipo Schmidt Peterson, completando el podio el local Ryan Hunter-Reay y el brasileño Helio Castroneves. Oriol Serviá entró en duodécima posición.

GP2 SERIES MONTMELÓ

Victorias de Cecotto y Nasr

El británico Jolyon Palmer (DAMS) sigue al frente de la general tras lograr dos segundos puestos en las carreras disputadas en Montmeló, segunda cita del año. En la primera, el triunfo fue para el venezolano Johnny Cecotto (Trident), y en la otra, para el brasileño Felipe Nasr (Carlin).



GP3 SERIES MONTMELÓ



Alex Lynn es el primer líder

El británico Alex Lynn (Carlin) lidera las GP3 Series tras la primera cita, en Montmeló. Lynn ganó la primera manga, de mayor puntuación, por delante del sueco Jimmy Eriksson, mientras que en la segunda venció el británico Dean Stoneman, seguido por el suizo Mathéo Tuscher.

WTCC ESLOVAQUIA



'Pechito' López besa el trofeo que le acredita como segundo clasificado, lo que le mantiene al frente del WTCC. A su lado, Sebastien Loeb, ganador en el circuito eslovaco.

Sebastien Loeb gana, en medio del diluvio, la única manga disputada

Doblete de Citroën en el circuito de Slovakia Ring, escenario de la cuarta cita del Mundial de Turismos y que contó con un invitado inesperado: la lluvia torrencial. Tanto cayó sobre la pista eslovaca que sólo pudo disputarse la primera de las dos mangas programadas para el domingo, pues las precipitaciones aumentaron durante la tarde y obligaron a suspender la segunda. El sábado, por el contrario, lucía un sol radiante, y bajo el brillo, una vez más, los Citroën C-Elysee WTCC, que coparon los tres primeros puestos de la clasificación en los entre-

namientos oficiales, con el argentino José María 'Pechito' López primero, seguido por los franceses Sébastien Loeb –a 372 milésimas– e Yvan Muller –629 milési-

mas de diferencia respecto a López, que también había logrado el mejor registro en las tres sesiones libres previas. La segunda línea de parrilla se completaba con



▲ Michelisz fue el mejor de los 'no Citroën', pues logró el cuarto tiempo en entrenamientos con el Honda Civic y subió al podio.

el húngaro Norbert Michelisz (Honda Civic). Los aguaceros habían comenzado de madrugada y todos los coches partían con reglajes de lluvia. En la salida, Loeb tracciona mejor y toma la delantera a 'Pechito', mientras que por detrás Michelisz puede con Muller pese a que el gallo se había adelantado unas décimas al semáforo, lo que le costó un 'drive through' y le relegó a la décima plaza final. Por delante, Loeb mantiene el liderato bajo el diluvio y se convierte en ganador cuando los comisarios cortan la prueba. Segundo es López, Michelisz completa el podio y los Chevrolet Cruze copan los tres puestos siguientes, con Coronel, Chilton y Morbidelli al volante.

RALLYS S. MORENA

Sergio Vallejo vence con el 911

Segunda cita del Campeonato de España de Rallys de Asfalto y segundo triunfo de Porsche, aunque en esta ocasión el ganador fue Sergio Vallejo, que terminaba



▲▲ Sobre estas líneas, Carchat, ganador en Grupo N. Arriba, el vencedor de la prueba cordobesa, Vallejo.

el Rally Sierra Morena con 26 segundos de ventaja sobre el Ford Fiesta R5 de Miguel Fuster, y un minuto y 14 segundos sobre el Mitsubishi Lancer de Surhayen Pernía. Joan Carchat, quinto clasificado con un Mitsubishi Lancer, fue el vencedor en Grupo N; mientras que Joan Vinyes, sexto con el Suzuki Swift S1600, se anotó el triunfo en la División II.

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

**SALÓN DEL
 AUTOMÓVIL
 DE MADRID**
20-25 MAYO 2014
 De 11 a 21 h.

El mercado español en abril

SEAT IBIZA, LÍDER EN OTRO MES AL ALZA

Con 80.174 matriculaciones cerraba abril, presentando un crecimiento del 28,7 por ciento y subiendo las ventas del cuatrimestre a 282.301 unidades (+16,2 % sobre ese cuatrimestre de 2013). Los efectos de PIVE y PIMA Aire se siguen notando para alcanzar esas cifras, unas las mejores de los últimos cuatro años, colocando al automóvil como referente en la recuperación del consumo por su efecto multiplicador y dinamizador de la economía española, como puntualizan fabricantes (Anfac), concesionarios (Faconauto) y vendedores (Ganvam). Si nos atenemos a los cálculos de Aniacam (importadores) en valores absolutos abril ha aportado el mejor dato en 25 meses, pese a contar con menos días hábiles que en 2013. Para obtener una imagen más real Aniacam propone eliminar la

estacionalidad sumando abril y marzo, suma que coloca el «crecimiento real del mercado en un 20%», según los importadores, que también destacan el 23 % de subida del canal de particulares sobre marzo-abril de 2013.

El análisis por segmentos refleja el buen comportamiento de las compras de particulares, que, impulsadas por las ayudas han supuesto 36.615 operaciones (+19,5% sobre el anterior abril) y llevado los cuatro primeros meses a 141.781 matriculaciones (+23,3%). Notable crecimiento también (75,5 %), propiciado por la Semana Santa, en las ventas a empresas de alquiler con 26.602 unidades y un acumulado d 73.653, que suponen +13,1% sobre 2013.

En cuanto a las preferencias de los españoles, destaca el tirón del Seat

Ibiza, que además de aventajar en más de mil unidades al segundo más vendido (ver

cuadro) se coloca a la cabeza del acumulado, intercambiando con el Citroën C4 la tercera plaza que ocupaba al final del primer trimestre.

VENTAS POR SEGMENTOS (ENERO-ABRIL)

MICRO			EJECUTIVO			MONOVOL. GRANDE		
Unidades	cuota	14/13%	Unidades	cuota	14/12%	Unidades	cuota	14/13%
16.710	5,9	2,9	3.952	1,4	28,9	3.529	1,3	36,4
FIAT 500	3.230 unid.		BMW SERIE 5	1.133 unid.		FORD S-MAX	771 unid.	
MINI	3.189		MERCEDES CLASE E	798		SEAT ALHAMBRA	708	
FIAT PANDA	2.763		AUDI A6	789		MERCEDES VIANO	363	
HYUNDAI I10	1.655		LEXUS IS	315		VW SHARAN	314	
TOYOTA AYGO	1.335		JAGUAR XF	295		SSANGYONG RODIUS	271	

PEQUEÑO			DEPORTIVO			TT PEQUEÑO/MEDIO		
Unidades	cuota	14/13%	Unidades	cuota	14/13%	Unidades	cuota	14/13%
60.132	28,7	13,2	505	0,2	-180	37.941	13,4	48,7
SEAT IBIZA	10.380 unid.		PORSCHE PANAMERA	73 unid.		VW TIGUAN	4.316 unid.	
OPEL CORSA	8.771		PORSCHE 911	67		KIA SPORTAGE	3.139	
VW POLO	7.509		BMW Z4	64		HYUNDAI IX35	2.916	
DACIA SANDERO	6.647		MERCEDES CLASE SLK	52		DACIA DUSTER	2.560	
PEUGEOT 208	5.969		MAZDA MX-5	27		PEUGEOT 2008	2.541	

MEDIO BAJO			LUJO			TT GRANDE		
Unidades	cuota	14/13%	Unidades	cuota	14/13%	Unidades	cuota	14/13%
75.701	26,8	7,8	588	0,2	35,2	730	0,3	3,0
SEAT LEON	9.544 unid.		AUDI A7	137 unid.		TOYOTA LAND CRUISER	261 unid.	
VW GOLF	8.329		MERCEDES CLASE S	102		JEEP GRAND CHEROKEE	166	
NISSAN QASHQAI	5.806		AUDI A8	96		MITSUBISHI MONTERO	111	
FORD FOCUS	5.564		MERCEDES CLASE CLS	82		NISSAN PATHFINDER	99	
OPEL ASTRA	5.528		BMW SERIE 7	82		LAND ROVER DISCOVERY	90	

MEDIO ALTO			MONOVOL. PEQUEÑO			TT LUJO		
Unidades	cuota	14/13%	Unidades	cuota	14/13%	Unidades	cuota	14/13%
26.915	9,5	-0,4	27.281	9,7	10,26	2.208	0,8	1,0
BMW SERIE 3	2.925 unid.		CITROËN C4 PICASSO	4.081 unid.		RANGE ROVER	496 unid.	
OPEL INSIGNIA	2.646		FORD C-MAX	3.490		BMW X5	453	
AUDI A4	2.401		PEUGEOT 3008	3.017		MERCEDES CLASE ML	278	
VW PASSAT	2.373		OPEL ZAFIRA	2.911		PORSCHE CAYENNE	226	
SKODA RAPID	1.845		SEAT ALTEA	2.023		VW TOUAREG	165	

*FUENTE: ANFAC

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS*

Abril	Enero-Abril
SEAT 8.512	VW 25.937
VW 7.805	SEAT 24.354
OPEL 6.766	OPEL 23.883
PEUGEOT 5.947	PEUGEOT 21.300
FORD 5.788	FORD 19.163
CITROËN 5.322	CITROËN 18.635
RENAULT 4.755	RENAULT 16.633
AUDI 3.448	AUDI 14.443
TOYOTA 3.383	TOYOTA 13.188
HYUNDAI 3.377	NISSAN 12.515

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS*

Abril	Enero-Abril
IBIZA 4.007	IBIZA 10.380
LEÓN 3.153	LEÓN 9.544
CORSA 3.047	C4 9.104
C4 2.561	CORSA 8.771
GOLF 2.552	GOLF 8.401
208 2.237	POLO 7.509
POLO 2.153	MÉGANE 7.324
MÉGANE 2.106	SANDERO 6.647
FOCUS 1.981	208 5.969
SANDERO 1.779	QASHQAI 5.806

**AUTO
 ILUSIONATE**
**AUTO
 APASIONATE**
**AUTO
 EXPERIMENTAL**
**AUTO
 REGALATELO**

VEHÍCULO NUEVO - VENTA DIRECTA
 www.salondemadrid.es

ORGANIZA

 IFEMA
 Feria de Madrid

Número 1 mundial en electrodomésticos Haier, a la conquista del mercado español

Haier, empresa china creada en 1984 que en estos 30 años se ha convertido en la primera marca mundial de electrodomésticos por volumen de mercado y está presente en más de 100 países, aumenta su presencia en España. El fabricante, cuya filosofía es ofrecer la máxima calidad al mejor precio y con el mejor servicio, cuenta con un centro de I+D en Alemania y una fábrica en Italia, desde donde quiere conquistar el mercado europeo y, por supuesto, el español, donde ya es una marca líder en sistemas de refrigeración. Haier cuenta con dos líneas de productos: gama blanca (frigoríficos, sistemas de

aire acondicionado, lavadoras y lavavajillas) y gama marrón, que agrupa televisores, smartphones o tablets. Para asegurar el crecimiento en nuestro país, Haier cuenta con unas oficinas centrales en Barcelona, un almacén de producto en Madrid y el Haier Service Center, con una superficie total de 1.500 m², que integra un almacén de recambios, un aula de formación, los departamentos de logística, un servicio post-venta, un laboratorio para pruebas y reparaciones y un showroom con las últimas novedades de productos.



LAS PREFERENCIAS DE LOS ESPAÑOLES Blanco, de gasolina y con cambio manual

A la hora de comprar un Ford, españoles (32%) y europeos (23%) se inclinan por el color blanco, que se mantiene por delante del negro, mientras que marrón y naranja van en ascenso. Además, el 54% de los españoles (58% en Europa) eligen motores de gasolina, aunque la mayor diferencia aparece en el cambio, con una demanda del 85% en los compradores europeos y del 95% en las peticiones de los españoles. Estos datos que refleja el estudio

de Tendencias de Compra de Ford muestran importantes diferencias de los hábitos de consumo entre países, como nuestra preferencia por el aire acondicionado (92%), frente a la elección del climatizador en países como Noruega (80%), Bélgica (77%) y Países Bajos (71%). Tampoco son muy populares en España techo solar y asientos calefactados, opciones con que cuentan el 99% de los coches nuevos en los países escandinavos.



Haier

MIDAS

Por un aire más sano

Bacterias, virus, gérmenes y hongos desaparecen del aire que respiramos en el vehículo con el Air Cars, el sistema de ionización de las partículas de oxígeno que Midas recomienda utilizar al menos dos veces al año. Al ser una tecnología que no emplea productos químicos está especialmente indicada para alérgicos y personas con problemas respiratorios crónicos. El servicio, que no requiere más de veinte minutos, pronto estará disponible en los 140 centros con que cuenta en España esa red de mantenimiento integral del automóvil.



Cuentakilómetros manipulados Cuidado al comprar un usado

A 343 millones de euros al año puede llegar el fraude por manipulación de los cuentakilómetros en los vehículos usados, según un informe del Real Automóvil Club de Catalunya (RACC), que también refleja que se trata de un problema que afecta toda Europa, elevando las consecuencias de ese fraude a 10.000 millones de euros anuales.

Ese timo, que sube el precio de los vehículos de ocasión e incrementa los costes de las reparaciones, también afecta a la seguridad vial y medio ambiente. El informe estima entre un 5 y un 12 por ciento el número de los vehículos de ocasión con esa manipulación en España, que en el caso de los modelos importados asciende al 30%.



Alfa Romeo con **EXTRA**

OLVIDATE DE TODO.
SIMPLEMENTE CONDUCE.

**NUEVO ALFA ROMEO GIULIETTA
POR 14.990€***

GAMA ALFA ROMEO GIULIETTA: CONSUMO MIXTO ENTRE 4,4 Y 7,6 (L/100 KM). EMISIONES CO₂ ENTRE 114 Y 177 (G/KM).

*Precio promocionado con aportación del concesionario y Fabricante, de FGA Capital Spain EFC, SAU y Plan PVE 5 del IDAE, para un Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 105 CV Súper (14.990€), oferta limitada a unidades disponibles en stock, excepto en Comunidades Autónomas con variación del Impuesto de Matriculación, para particulares que financien su vehículo con FGA Capital Spain EFC, SAU incluido entre descuento por aportación de FGA Capital Spain EFC, SAU, para unidades financiadas con esta entidad según condiciones contractuales por un mínimo de 10.000€ para Giulietta a un plazo mínimo de 48 meses y una permanencia mínima de 36 meses. IVA, transporte, impuesto y descuento promocional incluido. Estas condiciones incluyen garantía legal de 2 años sin límite de km más 2 años adicionales de garantía comercial sin límite de km desde la fecha de 1ª matriculación del vehículo sin coste adicional. Sólo para versiones incluidas en Plan PVE 5 del IDAE. La versión visualizada no se corresponde con la ofertada. Oferta válida hasta 31/05/2014 para unidades disponibles en stock o fin de existencias del Plan PVE 5.

TAYRE C/ Príncipe de Vergara, 253. (Semiesquina Serrano) - Tel. 91 457 17 02 - www.tayre.es

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

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

G GIULIETTA 1.7 TBI 235cv Quadrifoglio Verde **31.590** 7,6 235
L GIULIETTA 1.4 T 120cv GLP Distinctive **25.670** 8,3 120
L GIULIETTA 1.4 T 120cv GLP Distinctive **25.990** 8,3 120

Aston Martin
 Importador: C. de Salamanca, 7/2do. Madrid.
 Teléfono: 94 39 493. *Garantía: Dos años sin límite de kilómetros.
 **Rede de postventa: 23 puntos de asistencia en toda España. *Web: www.astonmartin.com

G V12 VANTAGE Roadster Manual	231.772	16,4	517
G V8 VANTAGE Roadster Manual	145.603	13,8	426
G V8 VANTAGE Roadster Sportshift	152.115	12,6	426
G V12 VANTAGE Coupé Manual	207.962	16,4	517
G V8 VANTAGE Coupé Manual	131.714	13,8	426
G V8 VANTAGE Coupé Sportshift	138.265	12,6	426
G V8 VANTAGE S Roadster Sportshift	167.909	12,9	436
G V8 VANTAGE S Coupé Sportshift	155.477	12,9	436
G DB9 Volante	228.525	14,3	517
G DB9 Coupé	210.787	14,3	517
G VANQUISH Coupé Touchtronic	299.474	14,4	573
G RAPIDE Touchtronic	228.181	14,9	477

Audi
 Importador: Volkswagen Audi España, S.A. / Delo, Sella, Edificio Gemini Polígono Mas. Bta. 08800 El Prat de Llobregat (Barcelona).
 Teléfono: 934 028 962. *Garantía: Dos años sin límite de kilómetros. **Rede de postventa: 123 puntos. *Web: www.audi.es

D A1 1.6 TDI 105cv Adrenalin2	23.200	3,8	105
D A1 1.6 TDI 105cv Ambition	21.920	3,8	105
D A1 1.6 TDI 105cv Attraction	19.400	3,8	105
D A1 1.6 TDI 90cv Adrenalin2	20.000	3,8	90
D A1 1.6 TDI 90cv Adrenalin	22.190	3,8	90
D A1 1.6 TDI 90cv Ambition	20.910	3,8	90
D A1 1.6 TDI 90cv Attracted	18.940	3,8	90
D A1 1.6 TDI 90cv Attraction	18.390	3,8	90
D A1 1.6 TDI 90cv S tronic Adrenalin	21.770	4,2	90
D A1 1.6 TDI 90cv S tronic Adrenalin2	23.960	4,2	90
D A1 1.6 TDI 90cv S tronic Ambition	22.680	4,2	90
D A1 1.6 TDI 90cv S tronic Attracted	20.710	4,2	90
D A1 1.6 TDI 90cv S tronic Attraction	20.160	4,2	90
D A1 2.0 TDI 143cv Ambition	23.850	4,1	143
D A1 2.0 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 Adrenalin	22.540	4,2	90
D A1 Sportback 1.6 TDI 90 S tronic Attracted	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	4,2	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 Attracted	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
G A1 1.2 TFSI 86cv Adrenalin	18.400	5,1	86
G A1 1.2 TFSI 86cv Ambition	17.940	5,1	86
G A1 1.2 TFSI 86cv Attracted	17.340	5,1	86
G A1 1.2 TFSI 86cv Attraction	16.780	5,1	86
G A1 1.2 TFSI 86cv Adrenalin2	20.650	5,1	86
G A1 1.4 TFSI 122 Stonic 119g CO2 Adrenalin2	24.990	5,2	122
G A1 1.4 TFSI 122 Stonic 119g CO2 Attraction	20.570	5,2	122
G A1 1.4 TFSI 122cv Adrenalin2	23.750	5,3	122
G A1 1.4 TFSI 122cv Ambition	22.420	5,3	122
G A1 1.4 TFSI 122cv Attraction	19.800	5,3	122
G A1 1.4 TFSI 122cv S tronic Adrenalin2	25.590	5,3	122
G A1 1.4 TFSI 122cv S tronic Ambition	24.260	5,3	122
G A1 1.4 TFSI 122cv S tronic Attraction	21.640	5,3	122
G A1 1.4 TFSI 122cv Stonic 119g CO2 Ambition	23.310	5,2	122
G A1 1.4 TFSI 140cv CoD Ambition	22.660	4,7	140
G A1 1.4 TFSI 140cv CoD Attraction	20.140	4,7	140
G A1 1.4 TFSI 140cv CoD S tronic Ambition	24.340	4,7	140
G A1 1.4 TFSI 140cv CoD S tronic Attraction	21.910	4,7	140
G A1 1.4 TFSI 185cv S tronic Adrenalin2	29.830	5,9	185
G A1 1.4 TFSI 185cv S tronic Ambition	28.610	5,9	185
G A1 1.4 TFSI 185cv S tronic Attraction	23.940	4,7	140
G A1 1.4 TFSI 185cv S tronic Adrenalin2	25.710	4,7	140
G A1 Sportback 1.2 TFSI 86cv Adrenalin	19.170	5,1	86
G A1 Sportback 1.2 TFSI 86cv Ambition	20.100	5,1	86
G A1 Sportback 1.2 TFSI 86cv Attracted	18.770	5,1	86
G A1 Sportback 1.2 TFSI 86cv Attraction	17.410	5,1	86
G A1 Sportback 1.2 TFSI Adrenalin2	21.510	5,1	86
G A1 Sportback 1.4 TFSI 122 S tronic Adrenalin2	26.350	5,3	122
G A1 Sportback 1.4 TFSI 122 S tronic Ambition	24.990	5,3	122
G A1 Sportback 1.4 TFSI 122 S tronic Attraction	22.270	5,3	122
G A1 Sportback 1.4 TFSI 122cv Adrenalin2	24.510	5,4	122
G A1 Sportback 1.4 TFSI 122cv Ambition	23.350	5,4	122
G A1 Sportback 1.4 TFSI 122cv Attraction	20.530	5,4	122
G A1 Sportback 1.4 TFSI 140 CoD Stro Ambition	25.160	4,9	140
G A1 Sportback 1.4 TFSI 140 CoD Stro Attraction	22.640	4,9	140
G A1 Sportback 1.4 TFSI 140cv CoD Ambition	23.390	4,9	140
G A1 Sportback 1.4 TFSI 140cv CoD Attraction	20.870	4,9	140
G A1 Sportback 1.4 TFSI 185 S tronic Adrenalin2	30.590	5,9	185
G A1 Sportback 1.4 TFSI 185 S tronic Ambition	29.340	5,9	185
G A1 Sportback 1.4 TFSI 185 S tronic Attraction	24.700	4,9	140
G A1 Sportback 1.4 TFSI 185cv S tronic Adrenalin2	26.470	4,9	140
G S1 2.0 TFSI quattro	34.200	7	231
G S1 Sportback 2.0 TFSI quattro	34.930	7	231
D A3 1.6 TDI 105cv Ambiente	26.720	3,8	105
D A3 1.6 TDI 105cv Ambition	26.720	3,8	105
D A3 1.6 TDI 105cv Attraction	24.240	3,8	105
D A3 1.6 TDI 105cv S tronic Ambiente	28.870	3,9	105
D A3 1.6 TDI 105cv S tronic Ambition	28.870	3,9	105
D A3 1.6 TDI 105cv S tronic Attraction	26.390	3,9	105
D A3 1.6 TDI Adrenalin	24.550	3,8	105
D A3 1.6 TDI Attracted	23.260	3,8	105
D A3 1.6 TDI S line edition	28.090	3,8	105
D A3 1.6 TDI S tronic Adrenalin	26.700	3,9	105
D A3 1.6 TDI S tronic Attracted	25.410	3,9	105
D A3 1.6 TDI S tronic S line edition	30.240	3,9	105
D A3 1.6 TDI ultra Adrenalin	24.630	3,2	110
D A3 1.6 TDI ultra Attracted	23.260	3,2	110

D A3 1.6 TDI Ultra Attraction	24.240	3,2	110
D A3 2.0 TDI 150cv Ambiente	28.560	4,1	150
D A3 2.0 TDI 150cv Ambition	28.560	4,1	150
D A3 2.0 TDI 150cv Attraction	26.080	4,1	150
D A3 2.0 TDI 150cv quattro Ambiente	31.920	4,7	150
D A3 2.0 TDI 150cv quattro Ambition	31.920	4,7	150
D A3 2.0 TDI 150cv quattro Attraction	29.340	4,7	150
D A3 2.0 TDI 150cv S tronic Ambiente	30.710	4,4	150
D A3 2.0 TDI 150cv S tronic Ambition	30.710	4,4	150
D A3 2.0 TDI 150cv S tronic Attraction	28.230	4,4	150
D A3 2.0 TDI Adrenalin	26.390	4,1	150
D A3 2.0 TDI Attracted	25.100	4,1	150
D A3 2.0 TDI clean d. 184 Str quat Ambition	35.630	4,8	184
D A3 2.0 TDI clean die. 184 Str quat Ambiente	38.210	4,8	184
D A3 2.0 TDI clean die. 184 Str quat Ambition	38.210	4,8	184
D A3 2.0 TDI clean diesel 184cv Ambiente	32.460	4,1	184
D A3 2.0 TDI clean diesel 184cv Ambition	32.460	4,1	184
D A3 2.0 TDI clean diesel 184cv Attraction	29.980	4,1	184
D A3 2.0 TDI clean diesel S line edition	33.830	4,1	184
D A3 2.0 TDI clean diesel Stro quat S line ed	39.630	4,8	184
D A3 2.0 TDI quattro Attraction	29.660	4,7	150
D A3 2.0 TDI quattro Attracted	28.320	4,7	150
D A3 2.0 TDI quattro S line edition	33.340	4,7	150
D A3 2.0 TDI S line edition	29.930	4,1	150
D A3 2.0 TDI S tronic Adrenalin	28.540	4,4	150
D A3 2.0 TDI S tronic Attraction	27.250	4,4	150
D A3 2.0 TDI S tronic S line edition	32.080	4,4	150
G A3 1.2 TFSI 105cv Ambiente	24.990	4,9	105
G A3 1.2 TFSI 105cv Ambition	24.990	4,9	105
G A3 1.2 TFSI 105cv Attraction	22.510	4,9	105
G A3 1.2 TFSI 105cv S tronic Ambiente	27.140	4,9	105
G A3 1.2 TFSI 105cv S tronic Ambition	27.140	4,9	105
G A3 1.2 TFSI 105cv S tronic Attraction	24.660	4,9	105
G A3 1.2 TFSI Adrenalin	22.820	4,9	105
G A3 1.2 TFSI Attracted	21.530	4,9	105
G A3 1.2 TFSI S line edition	26.360	4,9	105
G A3 1.2 TFSI S tronic Adrenalin	24.970	4,9	105
G A3 1.2 TFSI S tronic Attracted	23.680	4,9	105
G A3 1.2 TFSI S tronic S line edition	28.510	4,9	105
G A3 1.4 TFSI 122cv Ambiente	25.910	5,2	122
G A3 1.4 TFSI 122cv Ambition	25.910	5,2	122
G A3 1.4 TFSI 122cv Attraction	23.430	5,2	122
G A3 1.4 TFSI 122cv S tronic Ambiente	28.060	4,9	122
G A3 1.4 TFSI 122cv S tronic Ambition	28.060	4,9	122
G A3 1.4 TFSI 122cv S tronic Attraction	25.580	4,9	122
G A3 1.4 TFSI 140cv CoD Ambiente	28.170	4,7	140
G A3 1.4 TFSI 140cv CoD Ambition	28.170	4,7	140
G A3 1.4 TFSI 140cv CoD Attraction	25.690	4,7	140
G A3 1.4 TFSI 140cv CoD S tronic Ambiente	30.320	4,7	140
G A3 1.4 TFSI 140cv CoD S tronic Ambition	30.320	4,7	140
G A3 1.4 TFSI 140cv CoD S tronic Attraction	27.840	4,7	140
G A3 1.4 TFSI Adrenalin	23.740	5,2	122
G A3 1.4 TFSI Attracted	22.450	5,2	122
G A3 1.4 TFSI CoD Adrenalin	26.000	4,7	140
G A3 1.4 TFSI CoD Attracted	24.710	4,7	140
G A3 1.4 TFSI CoD S line edition	29.540	4,7	140
G A3 1.4 TFSI CoD S tronic Adrenalin	28.150	4,7	140
G A3 1.4 TFSI CoD S tronic Attracted	26.860	4,7	140
G A3 1.4 TFSI CoD S tronic S line edition	31.690	4,7	140
G A3 1.4 TFSI S line edition	27.280	5,2	122
G A3 1.4 TFSI S tronic Adrenalin	25.890	4,9	122
G A3 1.4 TFSI S tronic Attracted	24.600	4,9	122
G A3 1.4 TFSI S tronic S line edition	29.430	4,9	122
G A3 1.8 TFSI 180cv Ambiente	30.470	5,8	180
G A3 1.8 TFSI 180cv Ambition	30.470	5,8	180
G A3 1.8 TFSI 180cv Attraction	27.890	5,8	180
G A3 1.8 TFSI 180cv S tronic Ambiente	32.700	5,6	180
G A3 1.8 TFSI 180cv S tronic Ambition	32.700	5,6	180
G A3 1.8 TFSI 180cv S tronic Attraction	30.120	5,6	180
G A3 1.8 TFSI 180cv S tronic quattro Ambiente	32.360	6,6	180
G A3 1.8 TFSI 180cv S tronic quattro Ambition	34.940	6,6	180
G A3 1.8 TFSI 180cv S tronic quattro Attraction	34.940	6,6	180
G A3 1.8 TFSI S line edition	31.890	5,8	180
G A3 1.8 TFSI S tronic quattro S line edition	36.360	6,6	180
G A3 1.8 TFSI S tronic S line edition	34.120	5,6	180
G S3 2.0 TFSI quattro	43.000	7	300
G S3 2.0 TFSI S tronic quattro	43.590	6,9	300
D A3 Sportback 1.6 TDI 105 S tronic Attraction	27.800	3,9	105
D A3 Sportback 1.6 TDI 105 S tronic Ambiente	30.280	3,9	105
D A3 Sportback 1.6 TDI 105 S tronic Ambition	30.280	3,9	105
D A3 Sportback 1.6 TDI 105cv Ambiente	28.130	3,8	105
D A3 Sportback 1.6 TDI 105cv Ambition	28.130	3,8	105
D A3 Sportback 1.6 TDI 105cv Attraction	25.650	3,8	105
D A3 Sportback 1.6 TDI Adrenalin	26.010	3,8	105

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D A3 Sedan 2.0 TDI Adrenalin	28.550	4,1	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI Attracted	27.270	4,1	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI clean diesel S line edit	41.960	4,2	184	
D A3 Sedan 2.0 TDI clean diesel S line edit	36.100	4,2	184	
D A3 Sedan 2.0 TDI quattro Adrenalin	31.890	4,7	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI quattro Attracted	30.550	4,7	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI quattro S line edition	35.680	4,7	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI S line edition	32.200	4,1	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI S tronic Adrenalin	30.700	4,5	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI S tronic Attracted	29.420	4,5	150	
D A3 Sedan 2.0 TDI S tronic S line edition	34.350	4,5	150	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambiente	28.000	5,3	125	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Ambition	28.000	5,3	125	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 125cv Attraction	25.540	5,3	125	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 140 CDD S tronic Attraction	29.950	4,7	140	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 140 CDD S tronic Ambiente	32.430	4,7	140	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 140 CDD S tronic Ambition	32.430	4,7	140	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 140cv COO Ambiente	30.280	4,8	140	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 140cv COO Ambition	30.280	4,8	140	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 140cv COO Attraction	27.800	4,8	140	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 140 CDD S tronic	28.160	4,8	140	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 140 CDD Attracted	26.880	4,8	140	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 140 CDD S line edition	31.810	4,8	140	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 140 CDD S tronic S line edition	33.960	4,8	140	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 140 CDD S tronic Adrenalin	30.310	4,7	140	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 140 CDD S tronic Attracted	29.030	4,7	140	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180 Stron quat Attraction	34.520	6,6	180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180 Stron quat Ambiente	30,60	6,6	180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180 Stron quat Ambition	37.010	6,6	180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180cv Ambiente	32,630	5,8	180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180cv Ambition	32,630	5,8	180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180cv Attraction	30,500	5,8	180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180cv S tronic Ambiente	34,860	5,6	180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180cv S tronic Ambition	34,860	5,6	180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180cv S tronic Attraction	32,280	5,6	180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI S line edition	34,220	5,8	180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI S tronic quat S line edit	38,690	6,6	180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI S tronic S line edition	36,450	6,6	180	
G A3 Sedan 2.0 TFSI quattro	45,220	7	300	
G A3 Sedan 2.0 TFSI S tronic quattro	45,750	6,9	300	
D A5 Cabrio 2.0 TDI 150cv	45,630	4,7	150	
D A5 Cabrio 2.0 TDI 150cv S line edition	48,990	4,7	150	
D A5 Cabrio 2.0 TDI 177cv	48,410	4,8	177	
D A5 Cabrio 2.0 TDI 177cv multitrón S line edit	54,260	5	177	
D A5 Cabrio 2.0 TDI 177cv multitrón S line edit	50,900	5	177	
D A5 Cabrio 2.0 TDI 177cv quattro	50,000	5,4	177	
D A5 Cabrio 2.0 TDI 177cv S line edition	53,960	5,4	177	
D A5 Cabrio 2.0 TDI 177cv S line edition	51,770	4,8	177	
D A5 Cabrio 3.0 TDI 204cv multitrón S line edit	57,550	5,2	204	
D A5 Cabrio 3.0 TDI 204cv multitrón	54,190	5,2	204	
D A5 Cabrio 3.0 TDI 245cv quat S line edit	63,490	5,9	245	
D A5 Cabrio 3.0 TDI 245cv quattro S tronic	60,130	5,9	245	
D A5 Cabrio 3.0 TDI clean diesel quat S tronic	61,650	5,9	245	
D A5 Cabrio 3.0 TDI clean diesel quat S tronic	65,000	5,9	245	
G A5 Cabrio 1.8 TFSI 170cv	44,330	6,2	170	
G A5 Cabrio 1.8 TFSI 170cv multitrón	46,820	6,2	170	
G A5 Cabrio 1.8 TFSI 170cv multitrón S line edit	50,180	6,2	170	
G A5 Cabrio 1.8 TFSI S line edition	47,690	6,2	170	
G A5 Cabrio 2.0 TFSI 225cv	50,590	6,3	225	
G A5 Cabrio 2.0 TFSI 225cv multitrón	53,080	6,2	225	
G A5 Cabrio 2.0 TFSI 225cv quattro S tronic	55,370	6,9	225	
G A5 Cabrio 2.0 TFSI multitrón S line edit	56,440	6,2	225	
G A5 Cabrio 2.0 TFSI quattro Stron S line edit	58,730	6,9	225	
G A5 Cabrio 2.0 TFSI S line edition	53,950	6,3	225	
G A5 Cabrio 3.0 TFSI 272cv quattro S tronic	62,370	6,5	272	
G A5 Cabrio 3.0 TFSI quattro Stron S line edit	65,850	6,5	272	
D A5 Coupé 2.0 TDI 177 multitrón S line edition	48,270	4,7	177	
D A5 Coupé 2.0 TDI 177 multitrón	45,230	4,7	177	
D A5 Coupé 2.0 TDI 177 quat Stron S line edit	50,460	5,3	177	
D A5 Coupé 2.0 TDI 177 quattro S line edition	47,970	5,1	177	
D A5 Coupé 2.0 TDI 177cv	41,130	4,6	177	
D A5 Coupé 2.0 TDI 177cv quattro	44,930	5,1	177	
D A5 Coupé 2.0 TDI 177cv quattro S tronic	47,420	5,3	177	
D A5 Coupé 2.0 TDI 177cv S line edition	44,060	4,6	177	
D A5 Coupé 3.0 TDI 204cv	45,990	5,1	204	
D A5 Coupé 3.0 TDI 204cv multitrón	48,180	4,9	204	
D A5 Coupé 3.0 TDI 204cv S line edition	49,030	5,1	204	
D A5 Coupé 3.0 TDI 204cv multitrón S line edit	51,220	4,9	204	
D A5 Coupé 3.0 TDI 245cv quat Str S line edit	57,400	5,7	245	
D A5 Coupé 3.0 TDI 245cv quattro	52,170	5,8	245	
D A5 Coupé 3.0 TDI 245cv quattro S line edit	55,200	5,8	245	
D A5 Coupé 3.0 TDI 245cv quattro S tronic	54,360	5,7	245	
D A5 Coupé 3.0 TDI clean diesel quat S tronic	56,700	5,7	245	
D A5 Coupé Advanced edit 2.0 TDI 177 quat Stron	49,910	5,3	177	
D A5 Coupé Advanced edit 2.0 TDI 177 multitrón	47,720	4,7	177	
D A5 Coupé Advanced edit 2.0 TDI 177 quat	47,420	5,1	177	
D A5 Coupé Advanced edit 2.0 TDI 177cv	43,520	4,6	177	
G A5 Coupé 1.8 TFSI 170cv	38,680	5,7	170	
G A5 Coupé 1.8 TFSI multitrón	41,170	5,8	170	
G A5 Coupé 1.8 TFSI multitrón S line edition	44,210	5,8	170	
G A5 Coupé 1.8 TFSI S line edition	41,720	5,7	170	
G A5 Coupé 2.0 TFSI 225cv	44,910	5,9	225	
G A5 Coupé 2.0 TFSI 225cv multitrón	47,400	5,8	225	
G A5 Coupé 2.0 TFSI 225cv quattro S tronic	47,100	6,6	225	
G A5 Coupé 2.0 TFSI 225cv quattro S tronic	49,590	6,7	225	
G A5 Coupé 2.0 TFSI multitrón S line edition	50,440	5,8	225	
G A5 Coupé 2.0 TFSI quattro S line edition	50,140	6,6	225	
G A5 Coupé 2.0 TFSI quattro Stron S line edit	52,630	6,7	225	
G A5 Coupé 2.0 TFSI S line edition	47,950	5,9	225	
G A5 Coupé 3.0 TFSI 272cv quattro S tronic	56,400	6,1	272	
G A5 Coupé 3.0 TFSI quattro Stron S line edit	59,550	6,1	272	
G A5 Coupé Advanced edit 1.8 TFSI 170 multitrón	43,660	5,8	170	
G A5 Coupé Advanced edit 1.8 TFSI 170cv	41,170	5,7	170	
G S5 Cabrio 3.0 TFSI 333cv quattro S tronic	74,920	8,5	333	
G S5 Coupé 3.0 TFSI 333cv quattro S tronic	68,890	8,1	333	
D S05 3.0 TDI 313cv quattro S tronic	69,990	6,8	313	
G R55 Cabrio 4.2 TFSI 450cv quattro S tronic	104,480	10,7	450	
G R55 4.2 TFSI 450cv quattro S tronic	91,730	10,5	450	
D A5 Sportback 2.0 TDI 150 multitrón S line edit	48,040	4,8	150	
D A5 Sportback 2.0 TDI 150cv	35,420	4,5	150	
D A5 Sportback 2.0 TDI 150cv multitrón	42,000	4,8	150	
D A5 Sportback 2.0 TDI 177cv quattro S tronic	44,240	4,8	177	
D A5 Sportback 2.0 TDI 177cv multitrón	43,360	4,8	177	
D A5 Sportback 2.0 TDI 177cv multitrón	44,320	4,8	177	
D A5 Sportback 2.0 TDI 177cv quattro	44,020	5,1	177	
D A5 Sportback 2.0 TDI 177cv quattro S tronic	46,510	5,6	177	
D A5 Sportback 2.0 TDI 177cv S line edition	49,170	5,9	245	
D A5 Sportback 3.0 TDI 204 multitrón S line edit	50,640	4,9	204	
D A5 Sportback 3.0 TDI 204cv	51,260	5,9	245	
D A5 Sportback 3.0 TDI 204cv multitrón	47,600	4,9	204	
D A5 Sportback 3.0 TDI 204cv S line edition	48,150	5,1	204	
D A5 Sportback 3.0 TDI 245 quat Str S line edit	56,850	5,7	245	
D A5 Sportback 3.0 TDI 245 quattro S line edit	54,360	5,8	245	
D A5 Sportback 3.0 TDI 245cv quattro	51,320	5,8	245	
D A5 Sportback 3.0 TDI 245cv quattro S tronic	53,810	5,7	245	
D A5 Sportback 3.0 TDI clean diesel quat Stro	55,550	5,7	245	
D A5 Sportback Adv edit 2.0 TDI 177 quat Stro	49,000	5,6	177	
D A5 Sportback Adv edit 2.0 TDI 150 multitrón	44,490	4,8	150	
D A5 Sportback Adv edit 2.0 TDI 177 multitrón	46,810	4,8	177	
D A5 Sportback Adv edit 2.0 TDI 177 quat	46,510	5,1	177	
D A5 Sportback Advanced edit 2.0 TDI 150cv	40,400	4,5	150	
D A5 Sportback Advanced edit 2.0 TDI 177cv	42,640	4,6	177	
G A5 Sportback 1.8 TFSI 170cv	37,740	5,8	170	
G A5 Sportback 1.8 TFSI 170cv multitrón	40,230	5,9	170	
G A5 Sportback 1.8 TFSI multitrón S line edit	43,250	5,9	170	
G A5 Sportback 1.8 TFSI S line edition	40,780	5,8	170	
G A5 Sportback 2.0 TFSI 225cv	44,010	5,9	225	
G A5 Sportback 2.0 TFSI 225cv multitrón	46,500	6	225	
G A5 Sportback 2.0 TFSI 225cv quattro S tronic	46,200	6,6	225	
G A5 Sportback 2.0 TFSI multitrón S line edit	48,590	6,7	225	
G A5 Sportback 2.0 TFSI multitrón S line edit	49,540	6	225	
G A5 Sportback 2.0 TFSI quat Stro S line edit	51,740	6,7	225	
G A5 Sportback 2.0 TFSI S line edition	49,230	6,6	225	
G A5 Sportback Adv edit 1.8 TFSI 170 multitrón	42,320	5,9	170	
G A5 Sportback Advanced edit 1.8 TFSI 170	40,240	5,8	170	
G S4 3.0 TFSI 333cv quattro S tronic	62,340	8,1	333	
G S5 Sportback 3.0 TFSI 333cv quattro S tronic	68,120	8,1	333	
G R54 Avant 4.2 TFSI 450cv quattro	88,720	10,7	450	
G R54 Avant 4.2 TFSI Stro quat Negro	101,200	10,7	450	
Selection				
G S4 Avant 3.0 TFSI 333cv quattro S tronic	64,100	8,4	333	
D A4 Avant 2.0 TDI 120cv	35,150	4,7	120	
D A4 2.0 TDI 120cv	32,200	4,5	120	
D A4 2.0 TDI 150 multitrón S line edition	37,210	4,8	150	
D A4 2.0 TDI 150cv	33,740	4,5	150	
D A4 2.0 TDI 150cv multitrón	37,180	4,8	150	
D A4 2.0 TDI 150cv quattro	37,590	5,1	150	
D A4 2.0 TDI 150cv quattro S line edition	37,620	5,1	150	
D A4 2.0 TDI 150cv S line edition	33,760	4,5	150	
D A4 2.0 TDI 177 quattro S tronic S line edit	42,580	5,3	177	
D A4 2.0 TDI 177cv	36,470	4,6	177	
D A4 2.0 TDI 177cv multitrón	40,020	4,8	177	
D A4 2.0 TDI 177cv multitrón S line edition	40,550	4,8	177	
D A4 2.0 TDI 177cv quattro	40,430	5,3	177	
D A4 2.0 TDI 177cv quattro S line edition	40,460	5,3	177	
D A4 2.0 TDI 177cv quattro S line edition	42,530	5,3	177	
D A4 2.0 TDI 177cv S line edition	36,490	4,6	177	
D A4 3.0 TDI 204cv	41,220	5,1	204	
D A4 3.0 TDI 204cv multitrón	43,340	4,9	204	
D A4 3.0 TDI 204cv multitrón S line edition	43,370	4,9	204	
D A4 3.0 TDI 204cv S line edition	41,250	5,1	204	
D A4 3.0 TDI 245 clean diesel quat Stro S line edit	51,310	5,7	245	
D A4 3.0 TDI 245cv quattro	47,450	5,8	245	
D A4 3.0 TDI 245cv quattro S line edition	47,480	5,8	245	
D A4 3.0 TDI 245cv quattro S tronic	49,570	5,7	245	
D A4 3.0 TDI 245cv quattro S tronic S line edit	49,600	5,7	245	
D A4 3.0 TDI clean diesel quat Stro S line edit	51,340	5,7	245	
G A4 1.8 TFSI 120cv	30,830	6,5	120	
G A4 1.8 TFSI 120cv multitrón	32,950	6,2	120	
G A4 1.8 TFSI 170cv	34,370	5,7	170	
G A4 1.8 TFSI 170cv multitrón	36,490	5,8	170	
G A4 1.8 TFSI 170cv quattro	36,900	6,2	170	
G A4 1.8 TFSI multitrón S line edition	36,520	5,8	170	
G A4 1.8 TFSI S line edition	36,930	6,2	170	
G A4 2.0 TFSI 225cv	38,490	5,9	225	
G A4 2.0 TFSI 225cv multitrón	40,610	5,8	225	
G A4 2.0 TFSI 225cv quattro	41,020	6,6	225	
G A4 2.0 TFSI 225cv quattro S tronic	43,340	6,7	225	
G A4 2.0 TFSI flexible fuel 180cv	36,400	8,5	180	
G A4 2.0 TFSI flexible fuel 180cv quattro	38,930	8,4	180	
G A4 2.0 TFSI flexible fuel S line edition	38,960	9,4	180	
G A4 2.0 TFSI flexible fuel S line edition	36,430	8,5	180	
G A4 2.0 TFSI multitrón S line edition	40,640	5,8	225	
G A4 2.0 TFSI S line edition	40,560	6,6	225	
G A4 2.0 TFSI S line edition	38,520	5,9	225	
G A4 3.0 TFSI 272cv quattro S tronic	51,570	8,1	272	
G A4 3.0 TFSI quattro S tronic S line edition	51,600	8,1	272	
G A4 2.0 TDI 136cv S line edition	35,370	4,4	136	
D A4 Avant 2.0 TDI 136cv S line edition	35,390	4,4	136	
D A4 Avant 2.0 TDI 150 multitrón S line edition	38,850	4,9	150	
D A4 Avant 2.0 TDI 150 quattro S line edition	39,260	5,3	150	
D A4 Avant 2.0 TDI 150cv	36,750	4,7	150	
D A4 Avant 2.0 TDI 150cv multitrón	38,870	4,9	150	
D A4 Avant 2.0 TDI 150cv quattro	39,280	5,3	150	
D A4 Avant 2.0 TDI 150cv S line edition	35,500	4,7	150	
D A4 Avant 2.0 TDI 163cv	38,100	4,5	163	
D A4 Avant 2.0 TDI 163cv S line edition	38,120	4,5	163	
D A4 Avant 2.0 TDI 177 multitrón S line edition	41,740	4,9	177	
D A4 Avant 2.0 TDI 177 quat Stro S line edit	44,270	5,7	177	
D A4 Avant 2.0 TDI 177 quattro S line edition	42,150	5,3	177	
D A4 Avant 2.0 TDI 177cv	39,590	4,8	177	
D A4 Avant 2.0 TDI 177cv multitrón	41,730	4,9	177	
D A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro	42,120	5,3	177	
D A4 Avant 2.0 TDI 177cv quattro S tronic	44,240	5,5	177	
D A4 Avant 2.0 TDI 204 multitrón S line edition	45,060	5,1	204	
D A4 Avant 2.0 TDI 204cv	42,910	5,2	204	
D A4 Avant 3.0 TDI 204cv multitrón	45,030	5,1	204	
D A4 Avant 3.0 TDI 204cv S line edition	42,940	5,2	204	
D A4 Avant 3.0 TDI 245 clean diesel quat Stro	53,000	5,9	245	
D A4 Avant 3.0 TDI 245 quat Stron S line edit	51,290	5,9	245	
D A4 Avant 3.0 TDI 245cv quattro	49,140	5,9	245	
D A4 Avant 3.0 TDI 245cv quattro S tronic	51,260	5,9	245	
D A4 Avant 3.0 TDI clean qua Stro S line edit	53,030	5,9	245	
G A4 Avant 3.0 TDI 245cv quattro S tronic	53,250	6,6	245	
G A4 Avant 3.0 TFSI 120cv multitrón	34,640	6,4	120	
G A4 Avant 3.0 TFSI 170cv	36,060	6,1	170	
G A4 Avant 1.8 TFSI 170cv multitrón	38,180	6		

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 X3eX3e35i	67.000	8,3	306	
G X6M	136.900	13,9	555	
D X6M50d	101.500	7,7	381	
D X6M30d	72.900	7,4	245	
D X6M40d	76.600	7,5	306	
G X6M30e35i	73.500	8,3	306	
G X6M30e35i	93.200	12,5	406	
D X6M50d	101.600	6,7	381	
D X6M25d	59.900	5,6	218	
D X6M25d	59.900	5,9	218	
D X6M30d	65.700	6,2	258	
D X6M40d	70.800	6,3	313	
G X6M30e35i	65.600	8,5	306	
G X6M50d	94.300	10,5	450	

Chevrolet
 Importador: Chevrolet España S.A. Avda. Europa, 27 Parque Empresarial La Moraleja, 28064 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 902 30900. Garantía: 3 años/100.000 km. *Rede de postventa: 183 puntos. Web: www.chevrolet.es

G SPARK 1.0 16v LS	9.200	5	68
G SPARK 1.0 16v LS	9.300	5	68
G SPARK 1.0 16v LT	10.780	5	68
G SPARK 1.0 16v LT	10.880	5	68
G SPARK 1.2 16v LT+	11.450	5	81
G SPARK 1.2 16v LT+	11.600	5	81
G SPARK 1.2 16v LT+	12.000	5	81
G SPARK 1.2 16v LTZ	12.150	5	81
D AVEO 1.3 75 CV LT	13.955	3,8	75
D AVEO 1.3 75 CV LT	14.175	3,8	75
D AVEO 1.3 95 CV LT+	14.655	3,6	95
D AVEO 1.3 95 CV LT+	14.905	3,6	95
D AVEO 1.3 95 CV LTZ	15.655	4,1	95
D AVEO 1.3 95 CV LTZ	15.755	4,1	95
G AVEO 1.2 LS	11.705	4,7	86
G AVEO 1.2 LS	11.705	4,7	86
G AVEO 1.2 LT	12.605	4,7	86
G AVEO 1.2 LT	12.825	4,7	86
G AVEO 1.4 LT+	13.255	5,3	100
G AVEO 1.4 LT+	13.505	5,3	100
G AVEO 1.4 LT+ Auto	14.255	6,3	100
G AVEO 1.4 LT+ Auto	14.505	6,3	100
G AVEO 1.4 LTZ	14.255	5,3	100
G AVEO 1.4 LTZ	14.505	5,3	100
D AVEO 1.6 75 CV LT+	14.825	3,7	75
D AVEO 1.6 75 CV LT+	15.075	3,7	75
D AVEO 1.6 95 CV LTZ	16.275	4,1	95
D AVEO 1.6 95 CV LTZ	16.375	4,1	95
G AVEO 1.2 LS	12.325	5,1	86
G AVEO 1.2 LS	13.225	5,1	86
G AVEO 1.2 LT	12.375	5,1	86
G AVEO 1.2 LT	13.275	5,1	86
G AVEO 1.4 LT+	14.675	6,2	100
G AVEO 1.4 LT+ Auto	15.125	6,2	100
G AVEO 1.4 LT+ Auto	14.875	5,3	100
G AVEO 1.4 LTZ	14.975	5,3	100
E VOLT 1A	44.525	12	150
E VOLT 1A	47.600	12	150
D CRUZE 1.7LS+ A/A	17.695	4,5	130
D CRUZE 1.7LS+ A/A	17.695	4,5	130
D CRUZE 1.7LT	18.160	4,5	130
D CRUZE 1.7LT	18.160	4,5	130
D CRUZE 2.0 VCDI LT	18.160	5,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LT	18.160	5,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LT+ Clima	19.445	5,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LT+ Clima	19.445	5,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LTZ	21.285	5,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LTZ	21.285	5,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LTZ Auto	22.405	6,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LTZ Auto	22.405	6,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LTZ Auto ECO	22.405	5,9	163
D CRUZE 2.0 VCDI LTZ Auto ECO	22.405	5,9	163
G CRUZE 1.4 LTZ	21.625	5,8	140
G CRUZE 1.4 LTZ	21.625	5,8	140
G CRUZE 1.6LS+ A/A	16.010	6,9	117
G CRUZE 1.6LS+ A/A	16.010	6,6	124
G CRUZE 1.6 LT	16.725	6,9	117
G CRUZE 1.6 LT	16.725	6,6	124
G CRUZE 1.6 LT+ Clima	18.010	6,9	117
G CRUZE 1.6 LT+ Clima	18.010	6,6	124
G CRUZE 1.8 LTZ Auto	21.445	7,1	141
G CRUZE 1.8 LTZ Auto	21.445	7,1	141
D CRUZE 1.7 LT	18.490	4,5	130
D CRUZE 1.7 LT	18.490	4,5	130
D CRUZE 2.0 VCDI LT	18.490	5,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LT	18.490	5,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LT+ Clima	19.925	5,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LT+ Clima	19.925	5,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LTZ	21.615	5,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LTZ	21.615	5,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LTZ Auto	22.735	6,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LTZ Auto	22.735	6,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LTZ Auto ECO	22.735	5,9	163
D CRUZE 2.0 VCDI LTZ Auto ECO	22.735	5,9	163
G CRUZE 1.6 LT	17.055	6,7	117
G CRUZE 1.6 LT	17.055	6,7	117
G CRUZE 1.6 LT+ Clima	18.490	6,7	117
G CRUZE 1.6 LT+ Clima	18.490	6,7	117
G CRUZE 1.8 LTZ	20.655	6,4	141
G CRUZE 1.8 LTZ	20.655	6,4	141
G CRUZE 1.8 LTZ Auto	21.775	7,1	141
G CRUZE 1.8 LTZ Auto	21.775	7,1	141
D CRUZE 1.7 LT	19.150	4,5	130
D CRUZE 1.7 LT	19.150	4,5	130
D CRUZE 2.0 VCDI LT+ Clima	20.585	5,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LT+ Clima	20.585	5,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LTZ	22.725	5,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LTZ	22.725	5,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LTZ Auto	23.395	6,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LTZ Auto	23.395	6,2	163
D CRUZE 2.0 VCDI LTZ Auto ECO	23.395	5,9	163
D CRUZE 2.0 VCDI LTZ Auto ECO	23.395	5,9	163

Citroën
 Fabricante/Importador: Citroën España, S.A. Doctor Esquerdo, 62, 28007 Madrid. Teléfono: 905 897000. Garantía: 3 años/100.000 km. *Rede de postventa: 1025 puntos. Web: www.citroen.es

G C10 Collection	12.220	4,3	68
G C10 Collection	11.700	4,3	68
G C10 Seduction	12.000	4,3	68
G C10 CMP Seduction	12.600	4,5	67
E C-ZERO Seduction	30.190	0	67
D C3 e-HDI 70 CMP Collection	20.400	3,8	68
D C3 e-HDI 70 CMP Collection	17.500	3,4	64
D C3 e-HDI 70 CMP Collection	17.600	3,4	68
D C3 e-HDI 90 CMP Exclusive	20.150	3,8	92
D C3 e-HDI 90 Exclusive	19.150	3,6	92
D C3 HDI 70 Attraction	14.850	3,8	68
D C3 HDI 70 Collection	16.500	3,8	68
D C3 HDI 70 Collection	16.600	3,8	68
D C3 HDI 70 Seduction	16.150	3,8	68
D C3 HDI 70 Tonic	15.950	3,8	68
D C3 HDI 70 Tonic	16.050	3,8	68
D C3 HDI 90 Collection	17.500	4	92
D C3 HDI 90 Collection	17.600	4	92
D C3 HDI 90 Exclusive	19.050	4	92
G C3 e-VTI 82cv ETG Collection	16.650	4,3	82
G C3 VTI 120 Exclusive	18.800	5,7	120
G C3 VTI 88cv Attraction	13.250	4,3	68
G C3 VTI 88cv Tonic	14.350	4,3	68
G C3 VTI 88cv Tonic	14.450	4,3	68
D C3 HDI 82cv Collection	15.550	4,5	82
G C3 VTI 82cv Collection	15.650	4,5	82
G C3 VTI 82cv Tonic	15.100	4,6	82
L C3 VTI 95cv GLP Seduction	17.600	8,1	91
D D3SE e-HDI 115 Sport	22.220	3,8	114
D D3SE e-HDI 90 CMP Style	20.120	3,8	92
D D3SE e-HDI 90 Electro Shot	20.200	3,6	92

D D3E e-HDI 90 Faubourg Addict	22.845	3,6	92
D D3E e-HDI 90 Limited Edition	19.700	3,6	92
D D3E e-HDI 90 Style	19.500	3,6	92
D D3E e-HDI 70cv Urban Shot	16.730	3,8	68
D D3E e-HDI 70cv Urban Shot	17.900	3,8	68
D D3E e-VTI 82 ETG Design	15.400	4,1	82
D D3E e-VTI 82 ETG Urban Shot	17.470	4,3	82
D D3E THP 155 Sport	21.750	6	156
D D3E Vti 120 CAS Style	19.670	6,5	120
D D3E Vti 120 Electro Shot	19.600	5,7	120
D D3E Vti 120 Limited Edition	19.100	5,7	120
D D3E Vti 120 Style	18.900	5,7	120
D D3E VTI 82 Design	15.530	4,5	82
D D3E VTI 82 Urban Shot	16.700	4,5	82
D D3E 1.6 e-HDI 90 CMP Sport	23.965	3,8	92
D D3E 1.6 e-HDI 90 CMP Style	22.560	3,8	92
D D3E 1.6 e-HDI 90 Sport	23.345	3,6	92
D D3E 1.6 e-HDI 90 Style	21.940	3,6	92
G D3E 1.2 VTI 82 Design	15.330	4,9	82
G D3E 1.2 VTI 155 Sport	24.250	5,9	156
G D3E 1.6 VTI 120 Style	21.700	5,7	120
D C3 PICASSO e-HDI 90cv CMP Seduction	20.405	4,3	92
D C3 PICASSO e-HDI 90cv CMP Seduction	20.405	4,3	92
D C3 PICASSO HDI 115cv FAP Airream	22.275	4,6	114
Exclusive			
D C3 PICASSO HDI 115cv FAP Airream	20.535	4,6	114
D C3 PICASSO HDI 115cv FAP Collection	20.995	4,6	114
D C3 PICASSO HDI 115cv FAP Collection	20.995	4,6	114
D C3 PICASSO HDI 90cv Airream Attraction	17.260	4	92
D C3 PICASSO HDI 90cv Airream Exclusive	21.165	4,1	92
D C3 PICASSO HDI 90cv Airream Seduction	19.425	4	92
D C3 PICASSO HDI 90cv Collection	19.885	4,1	92
D C3 PICASSO HDI 90cv Collection	19.885	4,1	92
G C3 PICASSO VTI 120cv CMP Seduction	19.255	5,7	120
G C3 PICASSO VTI 120cv Collection	18.895	6,4	120
G C3 PICASSO VTI 120cv Collection	18.895	6,4	120
G C3 PICASSO VTI 120cv Exclusive	20.175	6,4	120
G C3 PICASSO VTI 120cv Seduction	18.435	6,3	120
G C3 PICASSO VTI 95cv Attraction	15.550	6,1	95
G C3 PICASSO VTI 95cv Collection	18.175	6,3	95
G C3 PICASSO VTI 95cv Collection	18.175	6,3	95
G C3 PICASSO VTI 95cv Seduction	17.715	6,1	95
D D34 1.6 e-HDI 115cv ET66 Design	27.400	4,2	114
D D34 1.6 e-HDI 115cv ET66 Style	24.120	4,4	114
D D34 1.6 e-HDI 115cv Faubourg Addict	28.490	4,3	114
D D34 1.6 e-HDI 115cv STT Design	23.920	4,4	114
D D34 1.6 e-HDI 115cv STT Style	26.280	4,5	114
D D34 1.6 HDI 90cv Design	22.490	4,4	92
D D34 2.0 HDI 160cv Automatik Sport	30.930	5,7	163
D D34 2.0 HDI 160cv Sport	29.530	5,1	163
D D34 2.0 HDI 160cv Style	28.000	5,1	163
D D34 1.6 THP 155cv Aut. Style	28.020	7,7	163
D D34 1.6 THP 200cv Sport	29.840	6,4	200
D D34 1.6 THP 200cv Design	21.650	6,2	120
D D34 1.6 VTI 120cv Style	20.410	6,2	120
D C4 e-HDI 115cv CMP Collection	23.600	3,9	114
D C4 e-HDI 115cv Collection	22.750	3,8	114
D C4 e-HDI 115cv Collection	22.850	3,8	114
D C4 e-HDI 115cv ET66 Collection	23.700	3,9	114
D C4 e-HDI 115cv ET66 Exclusive	25.600	3,9	114
D C4 e-HDI 115cv Exclusive	24.750	3,8	114
D C4 e-HDI 115cv Tonic	22.200	3,7	114
D C4 e-HDI 115cv Tonic	21.550	3,7	114
D C4 e-HDI 90cv Business	19.700	4,1	92
D C4 e-HDI 90cv Collection	21.450	4,2	92
D C4 e-HDI 90cv Collection	21.550	4,2	92
D C4 e-HDI 90cv Seduction	20.900	4	92
D C4 e-HDI 90cv Tonic	20.250	4	92
D C4 PICASSO 1.6 e-HDI 115cv Exclusive	26.300	5	150
G C4 e-VTI 95cv Business	18.150	6,1	95
G C4 e-VTI 95cv Tonic	18.700	6,1	95
G C4 e-VTI 120cv Collection	24.600	6,4	120
G C4 e-VTI 120cv Collection	20.750	6,3	120
G C4 e-VTI 120cv Seduction	20.850	6,3	120
G C4 e-VTI 120cv Seduction	20.200	6,2	120
G C4 e-VTI 120cv Tonic	19.050	6,2	120
G C4 e-THP 180cv Collection	21.350	4,9	130
G C4 e-THP 180cv Exclusive	23.250	4,9	130
D C-ELYSEE HDI 90cv Exclusive	18.250	4,1	92
D C-ELYSEE HDI 90cv Exclusive	17.250	4,1	92
G C-ELYSEE VTI 115cv Exclusive	16.950	6,4	115
G C-ELYSEE VTI 115cv Exclusive	15.950	6,5	115

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

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various Ford models like Focus, Fiesta, and Mondeo with their specifications.



Ford
Fabricante / Importador: Ford Automóviles España, S.A.
C/ Caléndula, 13. 28109 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 915 675 458.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various Ford models like KA, Fiesta, Focus, and Mondeo.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various Hyundai models like Accent, Elantra, and Tucson.



Hyundai
Importador: Hyundai Motor España, S.A.
C/ Quintanapalza, 2. 28050 Madrid. Teléfono: 913620200.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various Hyundai models like Accent, Elantra, and Tucson.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various Honda models like Civic, Accord, and CR-V.



Honda
Importador: Honda Automóviles España, S.A.
C/ Donato Iribar, 10. 48901 Barakaldo (Bizkaia). Teléfono: 942 424 646.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various Honda models like Civic, Accord, and CR-V.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various Peugeot models like 208, 308, and 508.



Peugeot
Importador: Peugeot España, S.A.
C/ Alameda de las Artes, 10. 46100 Sagunto (Valencia). Teléfono: 96 38 00 00.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various Peugeot models like 208, 308, and 508.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various Renault models like Captur, Clio, and Kadjar.



Renault
Importador: Renault España, S.A.
C/ Alameda de las Artes, 10. 46100 Sagunto (Valencia). Teléfono: 96 38 00 00.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various Renault models like Captur, Clio, and Kadjar.

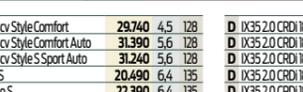
Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various SEAT models like Ibiza, León, and Tarraco.



SEAT
Importador: SEAT España, S.A.
C/ Alameda de las Artes, 10. 46100 Sagunto (Valencia). Teléfono: 96 38 00 00.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various SEAT models like Ibiza, León, and Tarraco.

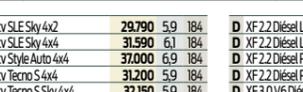
Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various Skoda models like Scala, Octavia, and Kodiaq.



Skoda
Importador: Skoda España, S.A.
C/ Alameda de las Artes, 10. 46100 Sagunto (Valencia). Teléfono: 96 38 00 00.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various Skoda models like Scala, Octavia, and Kodiaq.

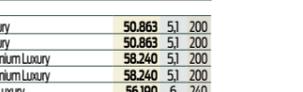
Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various Suzuki models like Swift, Ignis, and Vitara.



Suzuki
Importador: Suzuki España, S.A.
C/ Alameda de las Artes, 10. 46100 Sagunto (Valencia). Teléfono: 96 38 00 00.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various Suzuki models like Swift, Ignis, and Vitara.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various Toyota models like Aygo, Auris, and Proace.



Toyota
Importador: Toyota España, S.A.
C/ Alameda de las Artes, 10. 46100 Sagunto (Valencia). Teléfono: 96 38 00 00.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various Toyota models like Aygo, Auris, and Proace.



PROTECH
BRILLO Y PROTECCIÓN
Se llama Maxi Shine y es la propuesta de ProTech Monte Carlo para mantener el coche reluciente, además de protegido contra las agresiones exteriores.

LANCIA Voyager «S», un paso más en equipamiento

Con un precio promocionado, que se queda en 42.050 euros si se trata de una familia numerosa, llega al mercado una nueva versión especial del Voyager, destaca por su equipamiento en seguridad activa y pasiva, sin renunciar a un exterior e interior distintivo y al confort y el entretenimiento que se espera de un modelo de sus características.

Con el logo «S» marcando esa distinción en portón y respaldo de los asientos delanteros, otros detalles lo diferencian de sus hermanos de gama, como su calandra y las lantitas de aleación de 17 pulgadas en negro brillo, el color elegido para las aplicaciones de tablero y volante. ESC, seis airbags, Cruise Control faros bi-xénon, encendido automático de luces, detección de objetos en ángulo muerto y de obstáculos detrás, así como protección activa de peatones y sistema de amortiguación electrónico del derrape del remolque son de serie.



A partir de 42.050 € para familias numerosas

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

Large table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various models from brands like Alfa Romeo, Audi, BMW, Citroën, Dacia, Fiat, Genesis, Honda, Infiniti, Jaguar, Jeep, Kia, Land Rover, Lexus, Lotus, Maserati, Mercedes-Benz, MG, Mini, Mitsubishi, Nissan, Opel, Peugeot, Renault, SEAT, Skoda, Suzuki, Toyota, Volkswagen, Volvo, and others.

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G F-TYPE V8 S/C Convertible	114.600	111	495	
G F-TYPE V8 S/C Convertible	115.370	111	495	
G F-TYPE V6 S/C Convertible	84.400	9	340	
G F-TYPE V6 S/C Convertible	85.170	9	340	
G F-TYPE R V8 S/C Coupé	119.070	111	550	
G F-TYPE V8 S/C Coupé	90.320	91	380	
G F-TYPE V6 S/C Coupé	72.220	8,8	340	
G XK 5.0 V8 Portfolio Convertible	125.064	11,2	385	
G XK 5.0 V8 Portfolio Convertible	125.100	11,2	385	
G XK 5.0 V8 Convertible	115.810	11,2	385	
G XKR 5.0 V8 Convertible	132.735	12,3	510	
G XKR 5.0 V8 Convertible	136.700	12,3	510	
G XKR 5.0 V8 Convertible	158.656	12,3	550	
G XKR 5.0 V8 Convertible	158.700	12,3	550	
G XK 5.0 V8 Portfolio Coupé	115.600	11,2	385	
G XK 5.0 V8 Portfolio Coupé	115.605	11,2	385	
G XK 5.0 V8 Coupé	106.350	11,2	385	
G XK 5.0 V8 Coupé	106.400	11,2	385	
G XKR 5.0 V8 Coupé	132.735	12,3	510	
G XKR 5.0 V8 Coupé	127.200	12,3	510	
G XKR 5.0 V8 Coupé	149.197	12,3	550	
G XKR 5.0 V8 Coupé	149.200	12,3	550	

Jeep
 Importador: Importador Fiat Auto España, S.A. Carretera de Barcelona, kilómetro 27,00. 28004 Alcala de Henares (Madrid). Teléfono: 908591700. Red de postventa: 7 puntos de asistencia en toda España. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Web: www.jeep.es

D WRANGLER 2.8 CRD Polar	44.927	71	200
D WRANGLER 2.8 CRD Polar Auto	48.003	81	200
D WRANGLER 2.8 CRD Rubicon Auto	44.401	8,6	200
D WRANGLER 2.8 CRD Rubicon Auto	44.401	8,6	200
D WRANGLER 2.8 CRD Sahara	39.344	71	200
D WRANGLER 2.8 CRD Sahara	39.344	71	200
D WRANGLER 2.8 CRD Sahara Auto	42.206	81	200
D WRANGLER 2.8 CRD Sahara Auto	42.206	81	200
D WRANGLER 2.8 CRD Sport	34.077	71	200
D WRANGLER 2.8 CRD Sport	34.077	71	200
D COMPASS 2.2 CRD Limited 4x4 163 CV	34.275	6,6	163
D COMPASS 2.2 CRD Limited 4x4 163 CV	34.324	6,6	163
D COMPASS 2.2 CRD North 4x2 136 CV	27.174	6,1	136
D COMPASS 2.2 CRD North 4x2 136 CV	27.175	6,1	136
D COMPASS 2.2 CRD North 4x4 163 CV	31.579	6,6	163
D COMPASS 2.2 CRD North 4x4 163 CV	31.925	6,6	163
D CHEROKEE 2.0 CRD 140 CV Limited 4x2	41.650	5,3	140
D CHEROKEE 2.0 CRD 140 CV Longitude 4x2	36.250	5,3	140
D CHEROKEE 2.0 CRD 140 CV Limited 4x4 Active D.I.	44.400	5,6	140
D CHEROKEE 2.0 CRD 140 CV Longitude 4x4 Active D.I.	39.000	5,6	140
D CHEROKEE 2.0 CRD 170 CV Limited Auto 4x4 4x4 D.I.	50.450	5,8	170
D CHEROKEE 2.0 CRD 170 CV Limited Auto 4x4 4x4 D.I.	48.500	5,8	170
D CHEROKEE 2.0 CRD 170 CV Longitude Auto 4x4 4x4 D.I.	43.100	5,8	170
D CHEROKEE 3.2 Limited Auto 4x4 Active Drive I	55.750	10	271
D CHEROKEE 3.2 Trailhawk Auto 4x4 Active Drive Lock	53.990	10	271
D WRANGLER 2.8 CRD Polar	47.494	74	200
D WRANGLER 2.8 CRD Polar Auto	50.585	8,3	200
D WRANGLER 2.8 CRD Rubicon Auto	46.983	8,8	200
D WRANGLER 2.8 CRD Rubicon Auto	41.831	74	200
D WRANGLER 2.8 CRD Sahara	41.831	74	200
D WRANGLER 2.8 CRD Sahara Auto	44.788	8,3	200
D WRANGLER 2.8 CRD Sport	36.587	71	200
D WRANGLER 2.8 CRD Sport	36.587	71	200
D GRAND CHEROKEE 3.0 V6 Diesel Laredo 190 CV	52.614	7,5	190
D GRAND CHEROKEE 3.0 V6 Diesel Limited 190 CV	59.485	7,5	190
D GRAND CHEROKEE 3.0 V6 Diesel Overland 250 CV	72.488	7,5	250
D GRAND CHEROKEE 3.6 V6 Overland 250 CV	70.333	13,8	282
D GRAND CHEROKEE 5.7 V8 HEMI Overland 390 CV	79.737	13	356
D GRAND CHEROKEE 6.4 V8 HEMI SRT 460 CV	93.858	14	468
D GRAND CHEROKEE 3.0 V6 Diesel Summit 250 CV	76.672	7,5	250

Lada
 Importador: Automóviles Rosos, S.L.U. Avda. Virgen Inmaculada, 36 P.6. Alcobendas, 28100. Madrid. Teléfono: 91270194. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 5 puntos de asistencia en toda España. Web: www.lada-voz.com

G LIXA 1.8i By	12.888	9,5	83
G PRIOVA 1.6i 16v 5 Puertas Luxe	11.704	6,5	98
G PRIOVA 1.6i 16v Familiar Luxe	11.749	6,5	98
G PRIOVA 1.6i 16v Sedán Luxe	11.527	6,5	98

Lamborghini
 Importador: Lamborghini Madrid, Valeda Dos, Castellón, 9. 28274 Pozuelo de Alarcón, Madrid. Teléfono: 91754 031. *Red de postventa: 1 punto de asistencia en toda España. Web: www.lamborghini.es

G HURACAN LP 610-4	230.096	12,5	610
G AVENTADOR 6.5 V12 LP 700-4	365.252	16	700
G AVENTADOR 6.5 V12 LP 700-4 Roadster	407.250	16	700
G AVENTADOR 6.5 V12 LP 700-4 50 Aniversario Roads	509.334	16	720

Lancia
 Importador: Fiat Auto España Carretera de Barcelona, km 27,00. 28004 Alcala de Henares (Madrid). Teléfono: 908591700. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 7 puntos de asistencia en toda España. Web: www.lancia.es

D YPSILON 1.3 Gold Multijet II	17.390	3,8	95
D YPSILON 1.3 Silver Multijet II	16.775	3,8	95
G YPSILON 0.9 Twin Air Gold MTA	16.980	4,1	85
G YPSILON 1.2 Elefante Evo II	14.310	4,9	69
G YPSILON 1.2 Gold Evo II	14.775	4,9	69
G YPSILON 1.2 Silver Evo II	14.160	4,9	69
L YPSILON 1.2 Gold Evo II GLP	16.410	6,8	69
D DELTA 1.6i Multijet Gold 105cv	25.150	4,6	105
D DELTA 1.6i Multijet Silver 105cv	23.700	4,6	105
D DELTA 1.6i Multijet Ed. Especial "S"	26.400	4,7	120
D DELTA 1.6i Multijet Ed. Especial "S"	26.700	4,7	120
D DELTA 1.6i Multijet Gold	25.800	4,5	120
D DELTA 1.6i Multijet Silver	24.000	4,4	105
D DELTA 1.6i Multijet Steel	23.400	4,4	105
D DELTA 1.9i Multijet Ed. Especial "S" Twin Turbo	29.650	5,7	190
L DELTA 1.4 Turbojet GLP Silver	25.800	8,1	120
L DELTA 1.4 Turbojet GLP Silver	26.100	8,1	120
L DELTA 1.4 Turbojet GLP Steel	25.800	8,1	120
D DELTA 3.0 Multijet EXECUTIVE	55.575	7,2	239
D THEMA 3.0 Multijet GOLD	44.930	7,1	190
D THEMA 3.0 Multijet PLATINUM 190cv	47.490	7,1	190
D THEMA 3.0 Multijet PLATINUM 239cv	52.200	7,2	239
D VOYAGER 2.8 CRD Ed. Especial "S"	49.350	7,9	178
D VOYAGER 2.8 CRD PLATINUM	51.645	7,9	178
D VOYAGER 2.8 CRD SILVER	41.275	7,9	178

Land Rover
 Importador: Land Rover España, S.L. Paredes de Courilla, 130. 28946 Madrid. Teléfono: 912861000. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 7 puntos de asistencia en toda España. Web: www.landrover.es

D DEFENDER 90 SW E	32.210	10,2	122
D DEFENDER 110 SW E	35.840	11	150
D FREELANDER 2.2 e4x4 S 4x2 150cv	29.560	6	150
D FREELANDER 2.2 e4x4 SE 4x2 150cv	33.700	6	150
D FREELANDER 2.2 e4x4 SE Dynamic 4x2 150cv	39.810	6	150
D FREELANDER 2.2 SD4 Auto HSE 190cv	48.330	7	190
D FREELANDER 2.2 SD4 Auto SE 190cv	39.990	7	190
D FREELANDER 2.2 SD4 Auto SE Dynamic 190cv	45.620	7	190

Jeep
 Importador: Importador Fiat Auto España, S.A. Carretera de Barcelona, kilómetro 27,00. 28004 Alcala de Henares (Madrid). Teléfono: 908591700. Red de postventa: 7 puntos de asistencia en toda España. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Web: www.jeep.es

D OPTIMA 1.7 CRD Concept	26.890	5,1	136
D OPTIMA 1.7 CRD Drive	31.290	5,1	136
D OPTIMA 1.7 CRD Emotion Automático	36.040	6	136
D OPTIMA 1.7 CRD Emotion Eco-Dynamics	34.290	4,9	136
D SPORTAGE 1.7 CRD VGT Concept 4x2	24.110	5,3	115
D SPORTAGE 1.7 CRD VGT Drive 4x2	25.900	5,3	115
D SPORTAGE 1.7 CRD VGT Drive Plus 4x2	26.225	5,3	115
D SPORTAGE 1.7 CRD VGT Drive Plus Pack Visión 4x2	27.055	5,3	115
D SPORTAGE 1.7 CRD VGT Emotion 4x2	30.650	5,3	115
D SPORTAGE 2.0 CRD VGT Drive 4x2	28.615	5,5	136
D SPORTAGE 2.0 CRD VGT Drive 4x4	30.715	5,7	136
D SPORTAGE 2.0 CRD VGT Emotion 4x4	36.165	6,1	184
D SPORTAGE 2.0 CRD VGT Emotion Auto 4x4	39.405	6,2	184
G SPORTAGE 1.6i GDI Basic 4x2	21.150	6,8	135
G SPORTAGE 1.6i GDI Concept 4x2	21.900	6,8	135
G SPORTAGE 1.6i GDI Drive 4x2	23.690	6,8	135
G SPORTAGE 1.6i GDI Emotion 4x2	28.440	6,8	135
D SORENTO 2.0 CRD Concept 4x2	35.125	6,1	150
D SORENTO 2.2 CRD Drive 4x2	38.775	6,5	190
D SORENTO 2.2 CRD Emotion 4x4	42.775	6,1	197
D SORENTO 2.2 CRD Emotion Auto 4x4	44.580	6,8	197

Lada
 Importador: Automóviles Rosos, S.L.U. Avda. Virgen Inmaculada, 36 P.6. Alcobendas, 28100. Madrid. Teléfono: 91270194. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 5 puntos de asistencia en toda España. Web: www.lada-voz.com

G LIXA 1.8i By	12.888	9,5	83
G PRIOVA 1.6i 16v 5 Puertas Luxe	11.704	6,5	98
G PRIOVA 1.6i 16v Familiar Luxe	11.749	6,5	98
G PRIOVA 1.6i 16v Sedán Luxe	11.527	6,5	98

Lamborghini
 Importador: Lamborghini Madrid, Valeda Dos, Castellón, 9. 28274 Pozuelo de Alarcón, Madrid. Teléfono: 91754 031. *Red de postventa: 1 punto de asistencia en toda España. Web: www.lamborghini.es

G HURACAN LP 610-4	230.096	12,5	610
G AVENTADOR 6.5 V12 LP 700-4	365.252	16	700
G AVENTADOR 6.5 V12 LP 700-4 Roadster	407.250	16	700
G AVENTADOR 6.5 V12 LP 700-4 50 Aniversario Roads	509.334	16	720

Lancia
 Importador: Fiat Auto España Carretera de Barcelona, km 27,00. 28004 Alcala de Henares (Madrid). Teléfono: 908591700. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 7 puntos de asistencia en toda España. Web: www.lancia.es

D YPSILON 1.3 Gold Multijet II	17.390	3,8	95
D YPSILON 1.3 Silver Multijet II	16.775	3,8	95
G YPSILON 0.9 Twin Air Gold MTA	16.980	4,1	85
G YPSILON 1.2 Elefante Evo II	14.310	4,9	69
G YPSILON 1.2 Gold Evo II	14.775	4,9	69
G YPSILON 1.2 Silver Evo II	14.160	4,9	69
L YPSILON 1.2 Gold Evo II GLP	16.410	6,8	69
D DELTA 1.6i Multijet Gold 105cv	25.150	4,6	105
D DELTA 1.6i Multijet Silver 105cv	23.700	4,6	105
D DELTA 1.6i Multijet Ed. Especial "S"	26.400	4,7	120
D DELTA 1.6i Multijet Ed. Especial "S"	26.700	4,7	120
D DELTA 1.6i Multijet Gold	25.800	4,5	120
D DELTA 1.6i Multijet Silver	24.000	4,4	105
D DELTA 1.6i Multijet Steel	23.400	4,4	105
D DELTA 1.9i Multijet Ed. Especial "S" Twin Turbo	29.650	5,7	190
L DELTA 1.4 Turbojet GLP Silver	25.800	8,1	120
L DELTA 1.4 Turbojet GLP Silver	26.100	8,1	120
L DELTA 1.4 Turbojet GLP Steel	25.800	8,1	120
D DELTA 3.0 Multijet EXECUTIVE	55.575	7,2	239
D THEMA 3.0 Multijet GOLD	44.930	7,1	190
D THEMA 3.0 Multijet PLATINUM 190cv	47.490	7,1	190
D THEMA 3.0 Multijet PLATINUM 239cv	52.200	7,2	239
D VOYAGER 2.8 CRD Ed. Especial "S"	49.350	7,9	178
D VOYAGER 2.8 CRD PLATINUM	51.645	7,9	178
D VOYAGER 2.8 CRD SILVER	41.275	7,9	178

Land Rover
 Importador: Land Rover España, S.L. Paredes de Courilla, 130. 28946 Madrid. Teléfono: 912861000. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 7 puntos de asistencia en toda España. Web: www.landrover.es

D DEFENDER 90 SW E	32.210	10,2	122
D DEFENDER 110 SW E	35.840	11	150
D FREELANDER 2.2 e4x4 S 4x2 150cv	29.560	6	150
D FREELANDER 2.2 e4x4 SE 4x2 150cv	33.700	6	150
D FREELANDER 2.2 e4x4 SE Dynamic 4x2 150cv	39.810	6	150
D FREELANDER 2.2 SD4 Auto HSE 190cv	48.330	7	190
D FREELANDER 2.2 SD4 Auto SE 190cv	39.990	7	190
D FREELANDER 2.2 SD4 Auto SE Dynamic 190cv	45.620	7	190

Jeep
 Importador: Importador Fiat Auto España, S.A. Carretera de Barcelona, kilómetro 27,00. 28004 Alcala de Henares (Madrid). Teléfono: 908591700. Red de postventa: 7 puntos de asistencia en toda España. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Web: www.jeep.es

D FREELANDER 2.2 T44 HSE Auto 4x4 150cv	47.200	7	150
D FREELANDER 2.2 T44 HSE Stop/Start 150cv	44.700	6,2	150
D FREELANDER 2.2 T44 S Auto 4x4 150cv	34.480	7	150
D FREELANDER 2.2 T44 S Stop/Start 150cv	31.980	6,2	150
D FREELANDER 2.2 T44 SE Auto 4x4 150cv	38.910	7	150
D FREELANDER 2.2 T44 SE Dynamic Auto 4x4 150cv	44.540	7	150
D FREELANDER 2.2 T44 SE Dynamic Stop/Start 150cv	42.040	6,2	150
D FREELANDER 2.2 T44 SE Stop/Start 150cv	36.410	6,2	150
D DISCOVERY 3.0 SDV6 HSE 255cv	68.600	8	255
D DISCOVERY 3.0 SDV6 SE 255cv	61.400	8	

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

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

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

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models and their specifications.

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

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

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

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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G	LEON 1.2 TSI 105cv S&Sp Style	20.060	4,9 105	
G	LEON 1.2 TSI 86cv Reference	17.780	5,2 86	
G	LEON 1.2 TSI 86cv Reference Plus	18.808	5,2 86	
G	LEON 1.4 TSI 122cv S&Sp+Tech	21.169	5,2 122	
G	LEON 1.4 TSI 122cv S&Sp Style	20.580	5,2 122	
G	LEON 1.4 TSI 140cv S&Sp+Tech	21.709	5,2 140	
G	LEON 1.4 TSI 140cv S&Sp Style	21.220	5,2 140	
L	LEON 1.4 TGI GNC S&Sp+Tech	23.279	- 110	
L	LEON 1.4 TGI GNC S&Sp Reference	21.070	- 110	
L	LEON 1.4 TGI GNC S&Sp Reference Plus	22.098	- 110	
L	LEON 1.4 TGI GNC S&Sp Style	22.690	- 110	
D	LEON 2.0 TDI 150cv DSG-6 S&Sp FR	27.030	4,4 150	
D	LEON 2.0 TDI 150cv S&Sp FR	25.010	4,1 150	
D	LEON 2.0 TDI 184cv DSG-6 S&Sp FR	28.040	4,5 184	
D	LEON 2.0 TDI 184cv S&Sp FR	26.400	4,2 184	
G	LEON 1.4 TSI 122cv S&Sp FR	22.050	5,2 122	
G	LEON 1.4 TSI 140cv S&Sp FR	22.500	5,2 140	
G	LEON 1.8 TSI 180cv DSG-7 S&Sp FR	25.840	5,7 180	
G	LEON 1.8 TSI 180cv S&Sp FR	23.820	5,9 180	
G	LEON 2.0 TSI 265cv DSG-6 S&Sp CUPRA	33.810	6,6 265	
G	LEON 2.0 TSI 265cv S&Sp CUPRA	31.790	6,6 265	
G	LEON 2.0 TSI 280cv DSG-6 S&Sp CUPRA	34.410	6,6 280	
G	LEON 2.0 TSI 280cv S&Sp CUPRA	32.390	6,6 280	
D	LEON ST 1.6 TDI 105cv 4Drive S&Sp Style	24.920	4,5 105	
D	LEON ST 1.6 TDI 105cv DSG-7 S&Sp Style	24.940	3,9 105	
D	LEON ST 1.6 TDI 105cv S&Sp Reference	21.308	3,8 105	
D	LEON ST 1.6 TDI 105cv S&Sp Reference Plus	22.328	3,8 105	
Plus				
D	LEON ST 1.6 TDI 105cv S&Sp Style	22.920	3,8 105	
D	LEON ST 1.6 TDI 105cv S&Sp Reference Eco	22.370	3,3 110	
D	LEON ST 1.6 TDI 105cv S&Sp Style	23.840	3,3 110	
D	LEON ST 1.6 TDI 90cv Reference	20.760	4,1 90	
D	LEON ST 1.6 TDI 90cv Reference Plus	21.788	4,1 90	
D	LEON ST 2.0 TDI 150cv DSG-6 S&Sp Style	26.310	4,5 150	
D	LEON ST 2.0 TDI 150cv S&Sp Style	24.280	4,1 150	
G	LEON ST 1.2 TSI 105cv DSG-7 S&Sp Style	22.830	5,1 105	
G	LEON ST 1.2 TSI 105cv S&Sp Reference	19.190	4,9 105	
G	LEON ST 1.2 TSI 105cv S&Sp Reference Plus	20.218	4,9 105	
G	LEON ST 1.2 TSI 105cv S&Sp Style	20.810	4,9 105	
G	LEON ST 1.2 TSI 86cv Reference	18.530	5,2 86	
G	LEON ST 1.2 TSI 86cv Reference Plus	19.558	5,2 86	
G	LEON ST 1.4 TSI 122cv S&Sp Style	21.330	5,2 122	
G	LEON ST 1.4 TSI 140cv S&Sp Style	21.870	5,2 140	
D	LEON ST 2.0 TDI 150cv DSG-6 S&Sp FR	27.780	4,5 150	
D	LEON ST 2.0 TDI 150cv S&Sp FR	25.760	4,1 150	
D	LEON ST 2.0 TDI 184cv DSG-6 S&Sp FR	28.790	4,7 184	
D	LEON ST 2.0 TDI 184cv S&Sp FR	26.760	4,3 184	
G	LEON ST 1.4 TSI 122cv S&Sp FR	22.800	5,2 122	
G	LEON ST 1.4 TSI 140cv S&Sp FR	23.350	5,2 140	
D	LEON ST 1.8 TSI 180cv DSG-7 S&Sp FR	26.590	5,7 180	
G	LEON ST 1.8 TSI 180cv S&Sp FR	24.570	5,9 180	
D	ALTEA 1.6 TDI 105cv 1-Tech DSG	23.402	4,9 105	
D	ALTEA 1.6 TDI 105cv S&S1-Tech	21.398	4,5 105	
E	Comotive			
D	ALTEA 2.0 TDI 140cv 1-Tech	23.352	4,9 140	
G	ALTEA 1.2 TSI Start&Stop 1-Tech	19.302	5,7 105	
G	ALTEA 1.4 TSI 125cv 1-Tech	19.752	6,5 125	
D	ALTEA XL 1.6 TDI 105cv 1-Tech DSG	24.502	4,9 105	
D	ALTEA XL 1.6 TDI 105cv S&S E-Comotive 1-Tech	22.498	4,5 105	
D	ALTEA XL 2.0 TDI 140cv 1-Tech	24.452	4,9 140	
G	ALTEA XL 1.2 TSI Start&Stop 1-Tech	20.402	5,7 105	
G	ALTEA XL 1.4 TSI 125cv 1-Tech	20.852	6,5 125	
D	ALTEA FREERTRACK 2.0 TDI 140cv 4WD	29.820	5,9 140	
D	TOLEDO 1.6 TDI 105cv Reference	19.670	4,4 105	
D	TOLEDO 1.6 TDI 105cv S&Sp Reference	20.220	3,9 105	
D	TOLEDO 1.6 TDI 105cv S&Sp Style	22.370	4,1 105	
D	TOLEDO 1.6 TDI 105cv Style	21.870	4,4 105	
D	TOLEDO 1.6 TDI 90cv DSG Reference	21.450	4,5 90	
D	TOLEDO 1.6 TDI 90cv DSG Style	23.140	4,5 90	
D	TOLEDO 1.6 TDI 90cv Reference	19.470	4,4 90	
G	TOLEDO 1.2 TSI 105cv S&Sp Reference	19.070	5,1 105	
G	TOLEDO 1.2 TSI 105cv S&Sp Style	21.070	5,1 105	
G	TOLEDO 1.4 TSI 122cv DSG Style	22.740	5,8 122	
D	EXEO 2.0 TDI CR 143 CV Style Last Edition Eco	28.150	4,5 143	
D	ALHAMBRA 2.0 TDI 115 CV Start&Stop Reference	33.270	5,5 115	
D	ALHAMBRA 2.0 TDI 140 CV 4Drive Start&Stop Style	40.720	6 140	
D	ALHAMBRA 2.0 TDI 140 CV Ecomotive Reference	34.120	5,5 140	
D	ALHAMBRA 2.0 TDI 140 CV Ecomotive Style	38.670	5,5 140	
D	ALHAMBRA 2.0 TDI 140 CV Start&Stop Style DSG	40.770	5,7 140	
D	ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Style	40.620	5,8 177	
D	ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Style DSG	42.720	5,9 177	
G	ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop Reference	35.250	7,2 150	
G	ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop Style	36.970	7,2 150	
G	ALHAMBRA 2.0 TDI 200 CV DSG Style	41.720	8,4 200	

Skoda
 Fabricación e Importación: Volkswagen Audi España, S.A. / C/ta Saba, 27 Edificio Gemma Palermos Btas. 08020 / Prat de Llobregat (Barcelona). Teléfono: 94 028 99. Garantía: 3 años o sin límite de kilómetros. Red de postventa: 32 puntos de asistencia en toda España. Web: www.skoda.es

G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Active	9.740	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Active	10.050	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.030	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.330	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active	10.490	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active	10.800	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition	11.770	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition	12.080	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	11.560	4,7 75
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	11.870	4,7 75
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition	12.310	4,5 75

Skoda
 Fabricación e Importación: Volkswagen Audi España, S.A. / C/ta Saba, 27 Edificio Gemma Palermos Btas. 08020 / Prat de Llobregat (Barcelona). Teléfono: 94 028 99. Garantía: 3 años o sin límite de kilómetros. Red de postventa: 32 puntos de asistencia en toda España. Web: www.skoda.es

G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Active	9.740	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Active	10.050	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.030	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.330	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active	10.490	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active	10.800	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition	11.770	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition	12.080	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	11.560	4,7 75
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	11.870	4,7 75
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition	12.310	4,5 75

Skoda
 Fabricación e Importación: Volkswagen Audi España, S.A. / C/ta Saba, 27 Edificio Gemma Palermos Btas. 08020 / Prat de Llobregat (Barcelona). Teléfono: 94 028 99. Garantía: 3 años o sin límite de kilómetros. Red de postventa: 32 puntos de asistencia en toda España. Web: www.skoda.es

G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Active	9.740	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Active	10.050	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.030	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.330	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active	10.490	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active	10.800	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition	11.770	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition	12.080	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	11.560	4,7 75
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	11.870	4,7 75
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition	12.310	4,5 75

Skoda
 Fabricación e Importación: Volkswagen Audi España, S.A. / C/ta Saba, 27 Edificio Gemma Palermos Btas. 08020 / Prat de Llobregat (Barcelona). Teléfono: 94 028 99. Garantía: 3 años o sin límite de kilómetros. Red de postventa: 32 puntos de asistencia en toda España. Web: www.skoda.es

G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Active	9.740	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Active	10.050	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.030	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.330	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active	10.490	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active	10.800	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition	11.770	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition	12.080	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	11.560	4,7 75
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	11.870	4,7 75
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition	12.310	4,5 75

Skoda
 Fabricación e Importación: Volkswagen Audi España, S.A. / C/ta Saba, 27 Edificio Gemma Palermos Btas. 08020 / Prat de Llobregat (Barcelona). Teléfono: 94 028 99. Garantía: 3 años o sin límite de kilómetros. Red de postventa: 32 puntos de asistencia en toda España. Web: www.skoda.es

G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Active	9.740	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Active	10.050	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.030	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.330	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active	10.490	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active	10.800	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition	11.770	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition	12.080	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	11.560	4,7 75
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	11.870	4,7 75
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition	12.310	4,5 75

Skoda
 Fabricación e Importación: Volkswagen Audi España, S.A. / C/ta Saba, 27 Edificio Gemma Palermos Btas. 08020 / Prat de Llobregat (Barcelona). Teléfono: 94 028 99. Garantía: 3 años o sin límite de kilómetros. Red de postventa: 32 puntos de asistencia en toda España. Web: www.skoda.es

G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Active	9.740	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Active	10.050	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.030	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.330	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active	10.490	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active	10.800	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition	11.770	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition	12.080	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	11.560	4,7 75
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	11.870	4,7 75
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition	12.310	4,5 75

Skoda
 Fabricación e Importación: Volkswagen Audi España, S.A. / C/ta Saba, 27 Edificio Gemma Palermos Btas. 08020 / Prat de Llobregat (Barcelona). Teléfono: 94 028 99. Garantía: 3 años o sin límite de kilómetros. Red de postventa: 32 puntos de asistencia en toda España. Web: www.skoda.es

G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Active	9.740	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Active	10.050	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.030	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.330	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active	10.490	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active	10.800	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition	11.770	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition	12.080	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	11.560	4,7 75
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	11.870	4,7 75
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition	12.310	4,5 75

Skoda
 Fabricación e Importación: Volkswagen Audi España, S.A. / C/ta Saba, 27 Edificio Gemma Palermos Btas. 08020 / Prat de Llobregat (Barcelona). Teléfono: 94 028 99. Garantía: 3 años o sin límite de kilómetros. Red de postventa: 32 puntos de asistencia en toda España. Web: www.skoda.es

G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Active	9.740	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Active	10.050	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.030	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.330	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active	10.490	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active	10.800	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition	11.770	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition	12.080	4,4 60
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	11.560	4,7 75
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	11.870	4,7 75
G	CTIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition	12.310	4,5 75

Skoda
 Fabricación e Importación: Volkswagen Audi España, S.A. / C/ta Saba, 27 Edificio Gemma Palermos Btas. 08020 / Prat de Llobregat (Barcelona). Teléfono: 94 028 99. Garantía: 3 años o sin límite de kilómetros. Red de postventa: 32 puntos de asistencia en toda España. Web: www.skoda.es

G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Active	9.740	4,5 60
G	CTIGO 1.0 MPI 60cv Active	10.050	4,5 60</

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	UP10.60cv High up!	11.710	4,5	60
G	UP10.60cv High up!	12.155	4,5	60
G	UP10.60cv Move up!	10.580	4,5	60
G	UP10.60cv Move up!	11.025	4,5	60
G	UP10.75cv ASS Fender up!	14.490	4,5	75
G	UP10.75cv ASS Fender up!	14.935	4,5	75
G	UP10.75cv ASS High up!	13.210	4,5	75
G	UP10.75cv ASS High up!	13.655	4,5	75
G	UP10.75cv ASS Move up!	12.080	4,5	75
G	UP10.75cv ASS Move up!	12.525	4,5	75
G	UP10.75cv Fender up!	13.600	4,7	75
G	UP10.75cv Fender up!	14.045	4,7	75
G	UP10.75cv High up!	12.320	4,7	75
G	UP10.75cv High up!	12.765	4,7	75
G	UP10.75cv Move up!	11.190	4,7	75
G	UP10.75cv Move up!	11.635	4,7	75
D	POLO 1.2 TDI 75cv Advance	16.900	3,8	75
D	POLO 1.2 TDI 75cv Advance	17.355	3,8	75
D	POLO 1.2 TDI 75cv BlueMotion	18.360	3,4	75
D	POLO 1.2 TDI 75cv BlueMotion	18.995	3,4	75
D	POLO 1.6 TDI 105cv Sport by R-Line	19.660	4,2	105
D	POLO 1.6 TDI 105cv Sport by R-Line	20.295	4,2	105
D	POLO 1.6 TDI 90cv Advance	17.450	4,2	90
D	POLO 1.6 TDI 90cv Advance	18.085	4,2	90
D	POLO 1.6 TDI 90cv DSG Advance	19.240	4,3	90
D	POLO 1.6 TDI 90cv DSG Advance	19.875	4,3	90
D	POLO 1.6 TDI 90cv DSG Sport by R-Line	20.630	4,3	90
D	POLO 1.6 TDI 90cv DSG Sport by R-Line	21.265	4,3	90
D	POLO 1.6 TDI 90cv Sport by R-Line	19.140	4,2	90
D	POLO 1.6 TDI 90cv Sport by R-Line	19.775	4,2	90
G	POLO 1.2 60cv Advance Tech&Sound	13.600	5,5	60
G	POLO 1.2 60cv Advance Tech&Sound	14.260	5,5	60
G	POLO 1.2 70cv Advance BlueMotion Technology	14.590	5,2	70
G	POLO 1.2 70cv Advance BlueMotion Technology	15.225	5,2	70
G	POLO 1.4 TSI 140cv BlueGT ACT	19.950	4,6	140
G	POLO 1.4 TSI 140cv BlueGT ACT	20.585	4,6	140
G	POLO 1.4 TSI 140cv BlueGT ACT DSG	21.510	4,5	140
G	POLO 1.4 TSI 140cv BlueGT ACT DSG	22.145	4,5	140
D	POLO Advance 1.4 TDI 75cv BMT	17.800	3,4	75
D	POLO Advance 1.4 TDI 75cv BMT	17.730	3,4	75
D	POLO Advance 1.4 TDI 90cv BMT	17.570	3,4	90
D	POLO Advance 1.4 TDI 90cv BMT	18.120	3,4	90
D	POLO Advance 1.4 TDI 90cv BMT DSG	19.070	3,4	90
D	POLO Advance 1.4 TDI 90cv BMT DSG	19.620	3,4	90
D	POLO Edition 1.4 TDI 75cv BMT	15.720	3,4	75
D	POLO Edition 1.4 TDI 75cv BMT	16.270	3,4	75
D	POLO Sport 1.4 TDI 90cv BMT	18.720	3,4	90
D	POLO Sport 1.4 TDI 90cv BMT	19.270	3,4	90
D	POLO Sport 1.4 TDI 90cv BMT DSG	20.220	3,4	90
D	POLO Sport 1.4 TDI 90cv BMT DSG	20.770	3,4	90
G	POLO Advance 1.0 75cv BMT	15.090	4,8	75
G	POLO Advance 1.0 75cv BMT	15.640	4,8	75
G	POLO Advance 1.2 TSI 90cv BMT	16.950	4,7	90
G	POLO Advance 1.2 TSI 90cv BMT	17.500	4,7	90
G	POLO Advance 1.2 TSI 90cv BMT DSG	18.000	4,7	90
G	POLO Advance 1.2 TSI 90cv BMT DSG	18.550	4,7	90
G	POLO Edition 1.0 60cv BMT	12.980	4,7	60
G	POLO Edition 1.0 60cv BMT	13.530	4,7	60
G	POLO Edition 1.0 75cv BMT	13.620	4,8	75
G	POLO Edition 1.0 75cv BMT	14.170	4,8	75
D	POLO Sport 1.2 TSI 110cv BMT	17.620	4,9	110
D	POLO Sport 1.2 TSI 110cv BMT	18.170	4,9	110
D	POLO Sport 1.2 TSI 110cv BMT DSG	19.120	4,7	110
D	POLO Sport 1.2 TSI 110cv BMT DSG	19.670	4,7	110
D	POLO Sport 1.2 TSI 90cv BMT	17.000	4,7	90
D	POLO Sport 1.2 TSI 90cv BMT	17.550	4,7	90
D	POLO Sport 1.2 TSI 90cv BMT DSG	18.600	4,7	90
D	POLO Sport 1.2 TSI 90cv BMT DSG	19.150	4,7	90
G	POLO 1.4 TSI 180cv DSG GTI	25.840	5,9	180
G	POLO 1.4 TSI 180cv DSG GTI	26.590	5,9	180
D	BEETLE 1.6 TDI 105cv Beetlemania	21.970	4,5	105
D	BEETLE 1.6 TDI 105cv Design	24.310	4,5	105
D	BEETLE 1.6 TDI 105cv Design	26.740	4,9	105
D	BEETLE 2.0 TDI 140cv DSG Design	28.610	5,4	140
D	BEETLE 2.0 TDI 140cv DSG R-Line	30.400	5,4	140
D	BEETLE 2.0 TDI 140cv DSG Sport	28.850	5,4	140
D	BEETLE 2.0 TDI 140cv R-Line	28.530	4,9	140
D	BEETLE 2.0 TDI 140cv Sport	26.980	4,9	140
G	BEETLE 1.2 TSI 105cv Beetlemania	20.170	5,9	105
G	BEETLE 1.2 TSI 105cv Design	22.600	5,9	105
G	BEETLE 1.4 TSI 160cv Design	25.770	6,6	160
G	BEETLE 1.4 TSI 160cv DSG Design	27.620	6,2	160
G	BEETLE 1.4 TSI 160cv DSG R-Line	29.560	6,2	160
G	BEETLE 1.4 TSI 160cv DSG Sport	27.850	6,2	160
G	BEETLE 1.4 TSI 160cv R-Line	27.720	6,6	160
G	BEETLE 1.4 TSI 160cv R-Line	28.160	6,6	160
G	BEETLE 2.0 TSI 210cv DSG R-Line	32.560	7,6	210
G	BEETLE 2.0 TSI 210cv DSG Sport	30.790	7,6	210
G	BEETLE 2.0 TSI 210cv R-Line	30.650	7,2	210
G	BEETLE 2.0 TSI 210cv Sport	28.870	7,3	210
D	BEETLE Cabrio 1.6 TDI 105cv Beetlemania	21.870	4,7	105
D	BEETLE Cabrio 1.6 TDI 105cv Design	24.980	4,7	105
D	BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv Design	30.800	5,1	140
D	BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv DSG Design	32.670	5,6	140
D	BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv DSG Sport	32.890	5,6	140
D	BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv R-Line	32.720	5,1	140
D	BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv Sport	31.020	5,1	140
G	BEETLE Cabrio 1.2 TSI 105cv Beetlemania	24.500	6,1	105
G	BEETLE Cabrio 1.2 TSI 105cv Design	26.810	6,1	105
G	BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv Design	29.830	6,8	160
G	BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv DSG Design	31.680	6,4	160
G	BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv DSG R-Line	33.600	6,4	160
G	BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv DSG Sport	31.900	6,4	160
G	BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv R-Line	31.760	6,8	160
G	BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv Sport	30.060	6,8	160
G	BEETLE Cabrio 2.0 TSI 210cv DSG R-Line	37.110	7,8	210
G	BEETLE Cabrio 2.0 TSI 210cv DSG Sport	35.340	7,8	210
G	BEETLE Cabrio 2.0 TSI 210cv DSG	33.740	7,8	210
G	BEETLE Cabrio 2.0 TSI 210cv DSG	34.370	7,8	210
D	BEETLE 1.6 TDI 105cv Advance Bluemotion Tech	21.460	4,2	105
D	BEETLE 1.6 TDI 105cv Advance Bluemotion Tech	21.910	4,2	105
D	JETTA 1.6 TDI 105cv DSG Sport	25.340	4,7	105
D	JETTA 1.6 TDI 105cv DSG Sport	25.890	4,5	105
D	JETTA 2.0 TDI 140cv Advance	23.610	4,8	140
D	JETTA 2.0 TDI 140cv DSG Sport	27.520	5,3	140
D	JETTA 2.0 TDI 140cv DSG Sport	28.070	4,8	140
G	JETTA 1.4 TSI DSG Hybrid	28.430	4,1	170
G	JETTA 1.4 TSI DSG Hybrid Sport	30.010	4,1	170
G	JETTA 1.2 TSI 105cv Advance Bluemotion Tech	20.150	5,3	105
D	EOS 2.0 TDI 140cv Excellence Bluemotion Tech	37.430	4,8	140
G	EOS 1.4 TSI 122cv Excellence	33.210	6,4	122
D	TOURAN 1.6 TDI 105cv 119gr. Advance Bmot Tech	27.520	5,3	105
D	TOURAN 1.6 TDI 105cv Advance Bluemotion Tech	27.990	4,6	105
D	TOURAN 1.6 TDI 105cv DSG Advance Bluemotion Tech	29.690	5,1	105
D	TOURAN 1.6 TDI 105cv DSG Advance Bluemotion Tech	28.990	4,5	105
D	TOURAN 1.6 TDI 105cv DSG Edition Bluemotion Tech	26.660	5,1	105
D	TOURAN 1.6 TDI 105cv DSG Edition Bluemotion Tech	26.150	4,5	105
D	TOURAN 1.6 TDI 105cv Edition Bluemotion Tech	24.650	5,1	105
D	TOURAN 1.6 TDI 105cv Edition Bluemotion Tech	23.980	4,6	105
D	TOURAN 1.6 TDI 90cv Edition	23.580	5,1	90
D	TOURAN 2.0 TDI 140cv Advance Bluemotion Tech	29.550	5,3	140
D	TOURAN 2.0 TDI 140cv Advance Bluemotion Tech	30.020	4,8	140
D	PASSAT 2.0 TDI 140cv DSG Exclusive BMT	35.490	5,2	140
D	PASSAT 2.0 TDI 140cv DSG Exclusive Bluemotion Tech	29.890	4,6	140
D	PASSAT 2.0 TDI 140cv Exclusive BMT	31.790	4,6	140
D	PASSAT 2.0 TDI 140cv Highline Bluemotion Tech	33.080	4,6	140
D	PASSAT 2.0 TDI 140cv R-Line Bluemotion Tech	33.420	4,6	140
D	PASSAT 2.0 TDI 177 DSG Highline Bluemotion Tech	38.150	5,2	177
D	PASSAT 2.0 TDI 177 DSG R-Line Bluemotion Tech	38.510	5,2	177
D	SHARAN 2.0 TDI 140cv 4motion Advance BMT	44.130	6	140
D	SHARAN 2.0 TDI 140cv 4motion Sport BMT	47.260	6	140
D	SHARAN 2.0 TDI 140cv DSG Advance Bluemotion Tech	44.080	5,7	140
D	SHARAN 2.0 TDI 140cv DSG Advance Bluemotion Tech	44.080	5,7	140
D	SHARAN 2.0 TDI 140cv DSG Sport Bluemotion Tech	47.300	5,7	140
D	SHARAN 2.0 TDI 140cv DSG Travel Bluemotion Tech	40.370	5,7	140
D	SHARAN 2.0 TDI 140cv Sport Bluemotion Tech	44.870	5,5	140
D	SHARAN 2.0 TDI 140cv Travel Bluemotion Tech	37.760	5,5	140
D	SHARAN 2.0 TDI 177cv DSG 4motion BMT	42.280	5,9	177
D	PASSAT Variant 1.6 TDI 105 Advance Bluemotion Tech	30.100	4,4	105
D	PASSAT Variant 1.6 TDI 105cv Bluemotion Tech	28.890	4,3	105
D	PASSAT Variant 1.6 TDI 105cv Edition Bluemotion Tech	28.700	4,4	105
D	PASSAT Variant 1.6 TDI 105cv Exclusive BMT	30.590	4,4	105
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 140 Advance Bluemotion Tech	32.680	4,6	140
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 140 DSG Advance BMT Tech	36.410	5,2	140
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 140 DSG Exclusive BMT	36.920	5,2	140
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 140 DSG Highline BMT Tech	38.500	5,2	140
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 140 DSG R-Line BMT	38.790	5,2	140
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 140cv Edition Bluemotion Tech	31.280	4,6	140
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 122cv Advance Bmot Tech	24.800	5,5	122
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 140cv Exclusive BMT	33.160	4,6	140
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 140cv Highline Bmot Tech	34.690	4,6	140
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 140cv R-Line BMT	34.960	4,6	140
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 177cv DSG Highline BMT	39.830	5,2	177
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 177cv DSG R-Line BMT	39.830	5,2	177
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 177cv DSG Sport BMT	40.110	5,2	177
D	PASSAT Variant 2.0 TDI 177cv Highline BMT	37.380	4,7	177
G	PASSAT Alltrack 2.0 TSI 210cv DSG 4x4 Country	44.810	8,6	210
G	PASSAT Variant 1.4 TSI 122cv Edition Bluemotion Tech	28.070	6,4	122
G	PASSAT Variant 1.4 TSI 160cv DSG Highline BMT	32.920	6,2	160
G	PASSAT Variant 2.0 TSI 210cv DSG Highline BMT	41.320	7,9	210
G	PASSAT Variant 2.0 TSI 210cv DSG R-Line	41.450	7,9	210
L	PASSAT Variant 1.4 TSI 150 EcoFuel DSG Advance	35.220	-	150
L	PASSAT Variant 1.4 TSI 150cv EcoFuel	32.890	-	150
D	CC 2.0 TDI 140cv Advance BluemotionTech	31.620	4,6	140
D	CC 2.0 TDI 140cv BluemotionTechnology	33.500	4,6	140
D	CC 2.0 TDI 140cv DSG	36.510	5,1	140
D	GOLF Variant Business 1.6 TDI 110cv BMT	23.450	3,9	105
D	GOLF Variant Business 1.6 TDI 110cv BMT	23.030	3,9	105
D	GOLF Variant Edition 1.6 TDI 105cv BMT	22.570	3,9	105
D	GOLF Variant Sport 1.6 TDI 105cv BMT	26.350	3,9	105
D	GOLF Variant Sport 1.6 TDI 105cv BMT DSG	28.200	4	105
D	GOLF Variant Sport 2.0 TDI 150cv 4motion BMT	30.695	4,8	150
D	GOLF Variant Sport 2.0 TDI 150cv BMT	28.060	4,2	150
D	GOLF Variant Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	29.810	4,5	150
G	GOLF Variant Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG	23.450	5,1	122
G	GOLF Variant Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG	24.340	5,1	122
D	GOLF Variant Edition 1.2 TSI 105cv BMT	19.960	5	105
D	GOLF Variant Sport 1.4 TSI 140cv BMT	22.775	5,3	140
D	GOLF Variant Sport 1.4 TSI 140cv BMT DSG	28.010	5	140
D	JETTA 1.6 TDI 105 DSG Advance Bluemotion Tech	22.310	4,3	105
D	JETTA 1.6 TDI 105cv DSG Advance Bluemotion Tech	22.940	4,5	140
D	SCIROCCO 2.0 TDI 140cv DSG by R-Line	29.650	5,3	140
D	SCIROCCO 2.0 TDI 177cv by R-Line	29.970	5,1	177
G	SCIROCCO 1.4 TSI 122cv by R-Line	23.360	6,4	122
G	SCIROCCO 1.4 TSI 160cv by R-Line	26.960	6,6	160
G	SCIROCCO 1.4 TSI 160cv DSG by R-Line	28.010	6,3	160
G	SCIROCCO 1.4 TSI 160cv GTS	28.680	6,6	160
D	SCIROCCO 2.0 TSI 210cv by R-Line	30.260	7,4	210
D	EOS 2.0 TDI 140 DSG Excellence Bmotion Tech	39.450	5,3	140
D	EOS 1.4 TSI 122cv Excellence	33.210	6,4	122
D	TOURAN 1.6 TDI 105cv 119gr. Advance Bmot Tech	27.520	5,3	105
D	TOURAN 1.6 TDI 105cv Advance Bluemotion Tech	27.990	4,6	105
D	TOURAN 1.6 TDI 105cv DSG Advance Bluemotion Tech	29.690	5,1	105
D	TOURAN 1.6 TDI 105cv DSG Advance Bluemotion Tech	28.990	4,5	105
D	TOURAN 1.6 TDI 105cv DSG Edition Bluemotion Tech	26.660	5,1	105
D	TOURAN 1.6 TDI 105cv DSG Edition Bluemotion Tech	26.150	4,5	105
D	TOURAN 1.6 TDI 105cv Edition Bluemotion Tech	24.650	5,1	105
D	TOURAN 1.6 TDI 105cv Edition Bluemotion Tech	23.980	4,6	105
D	TOURAN 1.6 TDI 90cv Edition	23.580	5,1	90
D	TOURAN 2.0 TDI 140cv Advance Bluemotion Tech	29.550	5,3	140
D	TOURAN 2.0 TDI 140cv Advance Bluemotion Tech	30.020	4,8	140
D	PASSAT 2.0 TDI 140cv DSG Exclusive BMT	35.490	5,2	140
D	PASSAT 2.0 TDI 140cv DSG Exclusive Bluemotion Tech	29.890	4,6	140
D	PASSAT 2.0 TDI 140cv Exclusive BMT</			



CONTROLES DE ALCOHOLEMIA 'DEMASIADO' ESCONDIDOS

Marcos M. S.

Me estoy encontrando controles de alcoholemia y drogas de la Guardia Civil y Policía Local en zonas oscuras y sin señalizar, me imagino que para que no les vean y que la gente no se avise. Y visto que pueden multarte cuando quieras sin pararte con la nueva Ley ¿qué se puede hacer si te acusan de no parar en un control que no esté bien señalado? ¿Se puede denunciar?

RESPUESTA

Cuando hemos visto controles de alcoholemia o de drogas han sido de todo tipo y 'colores', pero nunca hemos detectado que hayan puesto en peligro la seguridad vial de los conductores. Si esto fuera así, por supuesto que sería un hecho denunciante. Dicho esto, quizás te refieras a que, en muchas ocasiones, te los encuentras en zonas en las que, por decirlo de una manera sutil, no tienes escapatoria, debido a que se sitúan en sitios en los que cuando los ves ya es inevitable pasar por ahí.

Tiene su lógica, pero deben estar perfectamente señalizados y sin poner en peligro el tráfico. Muchos están perfectamente visibles, con una clara intención de prevención, como los que se ubican en las grandes zonas de ocio nocturno. Pero no tendría mucho sentido que fueran tan 'evidentes' que todo el mundo pudiera saltárselos como si nada.

Hay una cosa que no entendemos muy bien en tu consulta, la verdad. Es cierto que con la Ley en la mano no es necesario detener el vehículo que se va a



CARTA DE LA SEMANA

HÍBRIDO ENCHUFABLE EN FORD

Pedro Luis Hernández

En muchas ocasiones he leído que antes de que los vehículos eléctricos se vendan en masa —personalmente creo que pasará mucho tiempo—, los híbridos serán el paso intermedio, una especie de puente entre los motores térmicos y los eléctricos. Me llama la atención que Ford tenga a la venta un eléctrico y no contemple de momento híbridos. ¿Saben algo al respecto? Muchas gracias

RESPUESTA

Tú razonamiento tiene su lógica, aunque hay fabricantes que han apostado fuerte por la tecnología eléctrica y no tienen híbridos en su gama, como Renault, o a la inversa, como Lexus, que contempla modelo híbridos en toda su oferta y segmentos pero no tiene un eléctrico puro. Dicho esto y como haces referencia a Ford, es cierto que actualmente tiene un Focus eléctrico a la venta y no ofrece ninguna alternativa híbrida, pero es sólo cuestión de tiempo.

En otros mercados sí que ofrece modelos híbridos y en España está previsto que en noviembre recale el C-Max híbrido enchufable. Este modelo cuenta con un motor de gasolina 2.0 y otro eléctrico que ofrecen una potencia conjunta de 190 caballos. El cambio es un CVT (variador continuo) y anuncia una autonomía en modo exclusivamente eléctrico

sancionar, pero esto ocurre con temas relacionados con el tráfico, como la velocidad, saltarse un semáforo o conducir de forma temeraria, por ejemplo. Difícilmente te podrán sancionar

de unos 30 kilómetros, con un consumo medio homologado inferior a los 2,2 litros. Las baterías son de iones de litio y tardan aproximadamente dos horas y media en recargarse en una toma de corriente doméstica.

Este vehículo ofrece al conductor tres posibilidades de uso: híbrido, eléctrico y un tercero que reserva la energía de las baterías para cuando se llegue a la ciudad, una opción muy atractiva si se vive fuera de la urbe.

En definitiva, en unos meses habrá oferta eléctrica e híbrida en Ford, esta última más razonable en un país como el nuestro, en el que las infraestructuras disponibles para recargar los coches eléctricos son muy deficientes y, por lo tanto, los híbridos serán una opción más lógica y atractiva, aunque todavía sus ventas no son masivas...

por haber dado positivo en una prueba de alcoholemia o drogas sin detener tu vehículo y haberte sometido al test en presencia de los agentes de la autoridad...

CONSULTAS RÁPIDAS

¿HAY ALGÚN CONSUMO DE DROGAS TOPE PARA QUE, SI NO SE SUPERASE ESA CANTIDAD, NO SEA CONSIDERADO COMO DELITO?

Las pruebas de detección de drogas tan sólo arrojan un resultado positivo o negativo, pero a diferencia del alcoholímetro no distinguen entre cantidades de sustancia ni es posible determinar normalmente si el consumo ha sido inmediato a la conducción o si por el contrario tuvo lugar hace varios días, por lo que deberá quedar probado, además por la diligencia de síntomas de los agentes actuantes, que el conductor no se encontraba en condiciones de conducir con seguridad y que con su acción ha puesto en peligro la seguridad del tráfico.

¿A QUÉ CONDENA ME ENFRENTO POR DAR POSITIVO POR VARIAS SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES?

Conducir bajo los efectos del alcohol o de las drogas poniendo en peligro la seguridad del tráfico es constitutivo de delito, castigado en el artículo 379 CP con las penas de prisión de tres a seis meses, multa de seis a doce meses o trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a 90 días y, en todo caso, dice la Ley, con pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a un año y hasta cuatro años.

BUENA PREGUNTA

INHIBIDORES Y DETECTORES, PROHIBIDOS; AVISADORES, LEGALES

Con la modificación de la Ley de Seguridad Vial ¿qué cambios se han producido respecto al uso de los antirradares?

RESPUESTA

Este aspecto siempre ha sido objeto de controversia en las anteriores redacciones de la Ley, ya que siempre se generaba alguna duda respecto a qué aparatos estaban o no autorizados o cuáles estaban prohibidos. Por ello, con esta nueva modificación se ha pretendido regular, con claridad, los aparatos que están permitidos o los que están prohibidos.

Y así se han zanjado todas las dudas, determinando expresamente que sólo se autoriza el uso de aquellos aparatos que no detectan los radares, sino que incluyen en una base de datos, tanto los radares fijos como los puntos donde suele encontrarse ubicado un radar móvil pero, que ni los detectan, ni los interfieren; como dice la exposición de motivos de la Ley, aquellos que tienen como fin exclusivo informar de la ubicación de dichos radares están autorizados, mientras que el resto estarán prohibidos.

Eso sí, ante la prohibición, clara y concreta, del uso de todos aquellos aparatos que no se limiten a informar, la Ley, distingue entre la gravedad del uso de unos y otros. Así, quien utilice únicamente un detector de radares, tendrá una sanción de 200 euros de multa, con pérdida de 3 puntos.

Por otro lado, quien utilice un inhibidor (aquellos sistemas que interfieren la señal del radar impidiendo su correcto funcionamiento) serán sancionados con una multa de 500 euros y la pérdida de 6 puntos del carné de conducir.



INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN ENTRE PAÍSES DE LA UNIÓN EUROPEA

¿Es cierto que, con la nueva normativa, va a ser más fácil cobrar las multas por infracciones cometidas en otros países?

RESPUESTA

Precisamente eso es lo que parece pretender la normativa, recientemente modificada, donde se ha producido la incorporación al ordenamiento español de la Directiva 2011/82/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de octubre de 2011, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.

Así se regula el procedimiento para el intercambio de información sobre infracciones de tráfico entre España y los demás Estados de la Unión Europea, a fin de poder sancionar determinadas infracciones cuando se cometan con un vehículo matriculado en

un Estado miembro distinto de aquel en el que se cometió la infracción.

Será aplicable únicamente a las infracciones por exceso de velocidad, conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas, la no utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados, a la no detención ante un semáforo en rojo, o, ante una señal de stop, la circulación por carril prohibido, por el arcén o por el carril reservado para determinados usuarios, a la conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y a cualquier otra sustancia de efectos análogo.

También a la no utilización del casco y al uso del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido. Los procedimientos sancionadores que se incoen como resultado del citado intercambio de información se tramitarán en la lengua del documento de matriculación del vehículo o en uno de los idiomas oficiales del país de matriculación.

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

CONSULTAS RÁPIDAS

PROBLEMAS CON EL COLECTOR DE ESCAPE

Carlos Torres

Mucho nos tememos que, por las indicaciones que nos das, va a ser el colector de escape el problema de tu vehículo, que esté agrietado. Si al arrancar en frío suena a 'roto', con un sonido desagradable, metálico y luego, a medida que el motor va cogiendo temperatura, desaparece el ruido, es casi seguro que el colector de escape es el máximo candidato. El

problema es que lo tienes que sustituir por uno nuevo, ya que aunque te digan en el taller que se puede soldar, no es una buena idea, puesto que debido a las altas temperaturas la soldadura se iría deteriorando y volvería a rajarse.

CONducir con 'CHANCLAS' EN VERANO

Andrés Mayoral

Lamentablemente es cierto que con la llegada del buen tiempo y, sobre todo, las vacaciones,

muchos conductores utilizan unas simples 'chanclas' para conducir. A tu pregunta, decirte que es cierto que si te paran los agentes de la autoridad te pueden multar, ya que no es un calzado apropiado. También te multarían si fueras descalzo, por ejemplo. Sin embargo, sanción al margen, conducir con 'chanclas' es un peligro, aunque sea en un desplazamiento pequeño, ya que el pie no está bien sujeto. Digamos que es por sentido común.

CONSIGA PROTECCIÓN EXTRA AL VOLANTE

CONTRATE HOY MISMO
LEGÁLITAS PROTECCIÓN AL CONDUCTOR
902 090 351

DESCUENTO EXCLUSIVO PARA LEGÁLITAS MOTOR 16
15%

- ▶ 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.

LEGÁLITAS

SALÓN DE BARCELONA MOSTRABA TODAS LAS NOVEDADES



Berlinas de primera

Ser la berlina de lujo más apreciada era una tarea a la que se afanaban estos 8 modelos del segmento premium comparados en Motor16. Alfa Romeo 164, Audi 200, BMW 525, Lancia Thema, Mercedes 260 E, Opel Senator, Rover 827 y Saab 9000 eran los candidatos.

Ramón Roca Maseda || Fundación Cultural RACE

Se iba a inaugurar el Salón de Barcelona, donde se anunciaba la inmediata llegada de muchas de las novedades allí expuestas a nuestro mercado, donde ya podríamos adquirir el Skoda Favorit, el Austin Montego DSI (el primer diésel de inyección directa comercializado en España, antes que el Fiat Croma TDID), el Nissan

Sunny, el Renault Chamade, el Suzuki Swift, el Nisan Bluebird, el Nissan Patrol, el Nissan 200 SX, el Mitsubishi Montero TD, el Seat Ibiza Injection, el Seat Málaga II, el Lotus Esprit o los Porsche 944 S 2 Cabrio y 911 Carrera 4, a los que había que añadir series especiales como los Peugeot 205 y 309 Green, el Fiat Uno Smart, el

Opel Corsa Don Algodón, el Renault 5 Baccara o los Austin Metro Red Hot y Jet Black.

El coche probado era un modelo singular, un monovolumen 4x4; era el caracterizado Renault Espace Quadra (3.916.918 pesetas y 120 CV). Esta oferta única en nuestro mercado, con vocación de segundo coche para familias y colectivos amantes del deporte y del ocio, destacaba por su comportamiento eficaz, por su acabado y por sus prestaciones (174,1 km/h de velocidad máxima y 18,5 segundos para recorrer 400 m desde parado y 34,5 para culminar el km desde cero), y no tanto debido a su peso elevado (1.300 kg en vacío), a sus frenos poco resistentes o a los tirones de su motor.

La prueba comparativa enfrentaba a ocho 'europeos de primera', a ocho berlinas de gama alta a cada cual más atractiva. Entre ellas el referente era el consagrado Mercedes 260 E (5.345.874 pesetas y 170 CV), un excelente 6 cilindros caro y mal equipado. A su lado, el precio y prestaciones de un turbulento Lancia Thema T IE (4.370.854 pesetas y 185 CV) le colocaban como la alternativa más asequible, como también era una magnífica alternativa el reciente BMW 525i (5.274.202 pesetas y 170 CV), muy bien motorizado. El Alfa Romeo 164 3.0 (4.939.429 pesetas y 192 CV) disponía igualmente de excelente motorización, aunque su potencia la gestionara con dificultad su deficiente eje delantero. El Audi 200 Turbo (5.854.716 pesetas y 182 CV) asentaba a su marca gracias a sus recuperaciones y equipo, pero el Audi V 8, desde junio, le sustituiría como alto de gama en nuestro mercado. El Opel Senator 3.0 CD (5.035.204 pesetas y 177 CV)

Nº 290

13 MAYO 1989

La portada



Las novedades que se iban a mostrar en el Salón de Barcelona se convertían en el principal reclamo de la portada de la semana. Ésta también citaba la comparativa de las berlinas de lujo y un coleccionable de restaurantes de carretera.

ofrecía confort y era el coche de los ministros del presidente González. En cuanto al Rover 827 Sterling (5.376.013 pesetas y 177 CV) –un Honda Legend a la inglesa– y al Saab 9000 CD (5.993.419 pesetas y 175 CV), hermano del Thema, ambos ofrecían equipo cuidado y acabado de referencia.

En lo deportivo, era de destacar la victoria del McLaren de Senna en el mítico y difícil GP de Mónaco.

Quien seguía ganando trofeos era el legendario Mercedes 300 SL, pues uno de los 1.400 fabricados entre 1954 y 1957 se imponía en la Mille Miglia, con Valseriati y Favero a sus mandos.

Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' de www.motor16.com

¡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.



NUEVO PEUGEOT 308

CAR OF THE YEAR 2014



PEUGEOT RECOMIENDA **TOTAL** Atención al cliente 902 366 247

Gama Nuevo Peugeot 308: Consumo mixto (l/100 km): desde 3,1 hasta 5,7. Emisiones de CO₂ (g/km): desde 82 hasta 129.

CONDUCE TUS SENSACIONES

Puede que haya sido elegido por las sensaciones que despierta su estilo inimitable. O también, se puede deber a las sensaciones que recorren tu piel cuando pruebas su innovadora tecnología, como sus motores de última generación o su revolucionario puesto de conducción Peugeot i-cockpit®, que incluye el volante compacto y la pantalla táctil de gran formato. Sea como sea, el nuevo Peugeot 308 ha sido elegido Car of the Year 2014. Ahora, sólo te falta conducirlo.

PEUGEOT FINANCIACIÓN



NUEVO PEUGEOT 308