

1,30
€

Sale los martes

Motor 16.com

G.P. DE ALEMANIA DE F1
VICTORIA DE
ROSBERG Y RECITAL
DE HAMILTON



Nº 1.603
Del 22 al 28 de julio de 2014



Bajo la lupa:
Hyundai Grand Santa Fe,
7 plazas de verdad

Nuevos Smart ForTwo y ForFour La ciudad es suya



- Cambio Manual o Automático - Desde 12.000€
- Consumos desde 4,1 l/100 km - Dos o cuatro plazas

Fiat Panda Cross El correcaminos más pequeño

Al volante



A fondo
Mazda6 2.2 Skyactiv-D 150
Devorador de kilómetros

Lo último



Ferrari California T

Al volante



Toyota Yaris

Al volante



Skoda Scout

¿Un Amigo?



TORRE de
BARREDA

www.bodegas-barreda.com

entre nosotros



Javier Montoya
jmontoya@motor16.com

Stop al chateo

Cada vez es mayor el número de personas que maneja el smartphone al volante. Y cada vez, por tanto, es mayor el peligro.

Hace unos años, no tantos, cada vez que circulaba por una carretera y veía un coche haciendo cosas raras –yendo de un lado a otro del carril, por ejemplo– el veredicto era sencillo: su conductor iba hablando por el móvil mientras conducía. Pocas veces se fallaba. Ahora, sin embargo, veo cada vez más gente haciendo esas mismas cosas raras al volante, dando ‘bandazos’ ya sea en carretera, ciudad, autovía... Pero ya no sé decir si van hablando por teléfono o se comunican a través de Facebook, twitter, whatsapp, google+ o cualquier otra red social de esas que nos han invadido la vida. Pero lo que está claro es que la mayoría de los que conducen de esta manera no van, cien por cien, pendientes del volante.

Y si antes nos parecía peligroso coger el móvil con una mano y llevarlo a la oreja, qué decir de la operación de manejar el volante con los antebrazos mientras los dedos pulgares machacan la pantalla del teléfono contestando mensajes. Y la cosa parece que va en aumento como explica un estudio realizado recientemente por el RACE, BP y Castrol. Según se deduce de los datos de ese estudio, ¡¡¡4 millones!!! de conductores en España reconocen usar el teléfono de esta manera al volante. Una práctica que, lamentablemente, como no podía ser menos, crece entre los conductores de menor edad –los más activos con las nuevas tecnologías-. Unas cifras que asustan y mucho más cuando las comparamos con otro porcentaje, el que dice que más del 50 por ciento de los accidentes con víctimas se producen por distracciones al volante. Y las redes sociales desde luego, distraen mucho.

Es el signo de los tiempos; y es cierto que cada vez más, todos, tratamos de aprovechar al máximo cada minuto del día para resolver un problema, contestar a un mensaje o comentar algo con nuestro grupo de amigos, compañeros o conocidos. Pero por responsabilidad con nosotros mismos y con los que con nosotros comparten la carretera, deberíamos desenterr el uso del móvil al volante.

visto en internet

RADARES EN LAS FAROLAS

La picardía de las autoridades para conseguir su objetivo de recaudación lleva en muchos casos a la indefensión de los conductores, cazados de forma cuando menos discutible, por unos radares que no están ni señalizados ni identificados como corresponde y como dice la ley.

Así, en los últimos tiempos, en Madrid están proliferando los radares móviles camuflados en farolas u otras zonas calientes donde es fácil hacer ca-

ja yazar a conductores que circulan por esas zonas despreocupados. Y a ello se une, la incorrecta identificación del lugar de la infracción, lo que provoca indefensión. Una artimaña que sufren todos los ciudadanos madrileños y probablemente también los de muchas otras ciudades cuyos consistorios tratan de cuadrar sus cuentas a costa de los conductores. Aunque para ello tengan que esconderse convenientemente. Todo sea por la pasta.

no te lo pierdas

QUÉ SEMANA TAN DIVERTIDA

Si en el anterior número ya comentábamos la cantidad de novedades de todo tipo que habíamos podido conocer y probar, esta semana no le va a la zaga. Cuando parece que las vacaciones paran la actividad en muchos sectores, el del automóvil, desde luego, no es uno de ellos.

Y de eso damos fe en una semana en la que hemos podido conducir novedades de todo tipo: desde pequeños urbanos como los nuevos Smart, utilitarios como el Toyota Yaris a divertidos todocamino como el Fiat Panda Cross y el Skoda Scout.

Y por si todo esto no fuera suficiente, también hemos probado un rodador infatigable como el Mazda6 2.2 Skyactiv o un todocamino con siete auténticas plazas para que toda la familia pueda disfrutar del viaje con comodidad. Eso por no hablar de una de esas novedades que aún no hemos podido conducir, aunque ya lo estemos deseando: el Ferrari California T. Lo dicho, con lo divertidos que son los coches, ¿quién quiere vacaciones?



Síguenos
en... @motor16
 /Motor16

Motor16.tv
Motor16.com



DE BUENA FUENTE

6

ESTRATEGIA

Dos Infiniti con base Daimler

La marca de lujo de Nissan se plantea una estrategia más

Edita:
GRUPO COMUNICACIÓN SEXTA MARCHA S.L.L.EDITOR-FUNDADOR:
Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.comDirector general:
Alfonso J. Nieto - ajnieto@motor16.comDIRECTOR:
Javier Montoya - jmontoya@motor16.comSubdirectores:
Andrés Mas - amas@motor16.com
Pedro Martín - pmartin@motor16.comRedactora jefe:
María Jesús Beneit - mjbeneit@motor16.comDiseño:
Juan González Asó - jgonzalezaso@motor16.comColaboradores:
Gregorio Arroyo, Álvaro Gómez Martínez, 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 Valderrivas.
28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247/983



Lanzará dos modelos con base Daimler en el Segmento C

Infiniti, más agresiva que Lexus

Si Infiniti vendió 100.000 coches en todo el mundo durante el primer semestre de 2014, todavía le queda mucho para alcanzar las 524.000 unidades de Lexus en su último año completo. Sin embargo, Infiniti se plantea una estrategia mucho más agresiva que la de su rival en el Segmento C, que es el auténtico semillero de sus futuros clientes.

Infiniti y Lexus son las propuestas de Nissan y Toyota, respectivamente, frente

a las marcas de lujo europeas y norteamericanas. Pero mientras Lexus es ya claramente una alternativa de compra en nuestro país, Infiniti sólo lleva unos años compitiendo, todavía poco en un segmento en el que se tienen especialmente en cuenta los valores de marca consolidados en el tiempo. Y es precisamente en esa carrera contra el tiempo donde Infiniti está librando su particular batalla. Lo paradójico del caso es que lo hace con la

Cambio de jefe
Las 100.000 ventas conseguidas por Infiniti en el primer semestre de 2014 han supuesto un incremento del 30 por ciento respecto al año precedente. Sin embargo, este espectacular crecimiento no ha sido suficiente para que el presidente de la marca, el sudafricano Johan de Nysschen, haya renunciado a cambiar de aires.

Antiguo presidente de Audi América, De Nysschen ha estado dos años al frente de Infiniti, y ahora será presidente de Cadillac, la marca de lujo de General Motors. Su sustituto, que aún no ha sido nombrado, deberá hacer frente al reto de llegar a vender 500.000 coches Infiniti globalmente en 2020.



▲ Johan de Nysschen acaba de cambiar la presidencia de Infiniti por la de Cadillac.

ayuda de Mercedes-Benz, una de sus marcas competidoras, que durante 2013 fue la más vendida en su segmento en EE UU, por delante de BMW y de Lexus. Infiniti saca un especial beneficio de los acuerdos firmados entre la Alianza Renault-Nissan y el grupo Daimler. Las transferencias tecnológicas desde Mercedes-Benz le permiten, por ejemplo disponer ya de un motor diésel en su berlina Q50, imprescindible en Europa. Pero lo más importante es lo que está por venir: una gama de vehículos compactos destinados al Segmento C.

"El desarrollo común de vehículos compactos de lujo y su producción conjunta en Aguascalientes, Méjico, constituyen uno de los proyectos más importantes acometidos en común por la Alianza Renault-Nissan y Daimler. Nuestra colaboración, iniciada en Europa, alcanza hoy una escala mundial", declaraba recientemente Carlos Ghosn, presidente de la Alianza franco-japonesa.

La fábrica de Aguascalientes es un proyecto al 50 por ciento entre ambos grupos y tendrá una capacidad de 300.000 vehículos anuales. La producción se inaugurará en 2017 con los modelos Infiniti, y un año después llegarán los Mercedes-Benz. El desarrollo de los vehículos y la construcción de la fábrica suponen una inversión de

Coalición fructífera

La cooperación entre los dos grupos comenzó en 2010 con un intercambio de participaciones cruzadas. Daimler tomó el 3,1 por ciento de Renault y el 3,1 por ciento de Nissan, y estas tomaron cada una el 1,5 por ciento de Daimler.

Los resultados son bien visibles: producción del Mercedes Citan (base Kangoo) por Renault; intercambio de motores y cajas de cambios; desarrollo común de las gamas Twingo y Smart; e intercambio cruzado de vehículos comerciales entre Mitsubishi Fuso y Daimler. Por último, Infiniti ha empezado a producir el motor Mercedes 2 litros turbo gasolina en la fábrica estadounidense de Decherd. Dicho motor irá destinado a las versiones europeas de su modelo Q50 y al Mercedes-Benz Clase C.



La versión diésel del Infiniti Q50 utiliza un motor diésel Mercedes-Benz

1.000 millones de euros. Sin embargo, el desembarco inicial de Infiniti en el Segmento C se hará ya en 2015, desde la fábrica británica de Sunderland a todos los mercados. Allí empezarán a fabricarse los primeros Infiniti del Segmento C, Q30 y QX30, tal y como ha anunciado la marca japonesa. Posteriormente, la demanda de los mercados americanos será cubierta desde la fábrica mexicana.

"Los modelos producidos serán desarrollados conjuntamente, pero conservarán la identidad propia de cada una de las marcas, con una línea y unas características distintas." En

Mecánicamente dispondrán de motores gasolina o diésel. Y no habrá por qué descartar la posibilidad de alguna otra variante de carrocería. Comparativamente, la estrategia de Infiniti en este segmento es mucho más ambiciosa que la de Lexus, limitada a una sola carrocería y a una sola mecánica en el CT 200h. Infiniti cuenta además con la ventaja de haber podido estudiar a fondo tanto los puntos fuertes como los puntos débiles del modelo competidor. Obviamente Lexus no está de brazos cruzados, y también está redefiniendo su estrategia en esta categoría.

Continuará...

el caso de Mercedes-Benz serán los de la próxima generación de la Clase A. En el caso de Infiniti serán un compacto tradicional, denominado Q30, en la categoría de los Audi A3, BMW Serie 1, Mercedes-Benz Clase A, y un SUV QX30 para competir con los Audi Q3, BMW X1, Mercedes-Benz GLA, etc. Los futuros Infiniti del Segmento C estarán inspirados en los conceptos Etherea y, sobre todo, Q30.

▲ El Infiniti Q30, ya anticipado por el Concept de la fotografía,

utilizará la plataforma Mercedes-Benz de tracción delantera, y tendrá una versión crossover QX30.

SE DICE...

Mitsubishi fabricará la berlina Attrage para Chrysler, que la comercializará bajo su propia marca

...SE PODRÍA DECIR

Después del acuerdo frustrado entre Mitsubishi y Chrysler en 2005, parecería que ambas marcas estuvieron destinadas a entenderse a más largo plazo. De hecho, la producción del Attrage, para que Chrysler pueda ofrecer un vehículo de acceso de gama en los mercados asiáticos, no viene sola. La marca japonesa también producirá para Fiat su pick-up L200. Fiat lleva años queriendo ofrecer a sus clientes un vehículo de este tipo y tamaño; ya lo intentó hace años con Tata pero los acuerdos no fructificaron. Continuará...

-Batalón SUV. Cada año son más los todoterrenos, todoterrenos y crossover



◀ Ford Mondeo, Mercedes-Benz Clase C y Volkswagen Passat: tres de los candidatos a Car of the Year 2015.

Se perfila una lista con 30 modelos

Candidatos a Car of the Year 2015

A los pocos meses de que el Peugeot 308 haya iniciado su reinado como Car of the Year 2014, empieza a dibujarse la lista de posibles candidatos a la próxima edición de este Trofeo. Despues de un repaso inicial ya hay una treintena de modelos, que seguramente serán más cuando se anuncie la lista oficial el próximo 1 de diciembre.

-El año de las berlinas. Se admiten apuestas, pero no sería de extrañar que Ford Mondeo, Mercedes-Benz Clase C y Volkswagen Passat pasaran a formar parte del grupo de 7 finalistas votados por el Jurado, que se harán públicos el 15 de diciembre. Entre ellos podría andar el juego. Sus avanzadas soluciones, igual que en el caso del Infiniti Q50, formarán parte de sus numerosos argumentos.

Y si el Jaguar XE llegara a tiempo, sería otro indiscutible candidato. Por su parte, el Subaru WRX STI seguramente arrasaría si solamente se tuvieran en cuenta las prestaciones. Este año hay modelos para todos los gustos. El Citroën C Cactus aporta prácticamente todas las características que se buscan en un Coche del Año. El Mercedes GLA es tal vez la oferta más atrac-

tiva de la marca alemana entre sus coches de tracción delantera. El Serie 2 Active Tourer es a la vez el primer monovolumen y el primer "todo delante" de BMW. El Nissan Pulsar establece el retorno de la marca al grupo de los compactos tradicionales tipo Golf... Todos tienen mucho que exhibir.

-Pequeños con mucha marcha. Por debajo del Segmento C, el número de posibles contendientes también es grande. Opel Corsa, Hyundai i20, Mini y Skoda Fabia deberían ser los más fuertes en su asalto a la candidatura. Frente a ellos, el Renault Twingo,

Nominados provisionales

- ▶ Audi TT
- ▶ BMW Serie 2 Active Tourer
- ▶ BMW X4
- ▶ Citroën C1/Peugeot 108/Toyota Aygo
- ▶ Citroën C4 Cactus
- ▶ Jeep Cherokee
- ▶ Jeep Renegade
- ▶ Ford EcoSport
- ▶ Ford Mondeo
- ▶ Hyundai i20
- ▶ Infiniti Q50
- ▶ Kia Soul
- ▶ Land Rover Discovery Sport
- ▶ Lexus NX
- ▶ Lexus RC
- ▶ Mercedes-Benz Clase C
- ▶ Mercedes-Benz GLA
- ▶ Mini
- ▶ Nissan Pulsar
- ▶ Nissan Qashqai
- ▶ Nissan X-Trail
- ▶ Opel Corsa
- ▶ Porsche Macan
- ▶ Renault Twingo
- ▶ smart fortwo
- ▶ smart forfour
- ▶ Skoda Fabia
- ▶ Subaru WRX STI
- ▶ Suzuki Celerio
- ▶ Volkswagen Passat

ELÉCTRICOS DE CARGA RÁPIDA

Tesla estima que a finales de 2014 sus usuarios podrán recorrer Europa utilizando exclusivamente sus estaciones de recarga rápida "Supercharger". Actualmente sólo hay 30 de ellas. La autonomía del Model S llega a los 480 km.

Alberto Mallo
amallo@motor16.com



el smart forfour y el smart fortwo apuestan por una arquitectura hoy revolucionaria de motor posterior. A cambio, los Citroën C1/Peugeot 108/Toyota Aygo y Suzuki Celerio representan la propuesta tradicional ciudadana.

-También deportivos. Car of the Year no es un trofeo para coches deportivos, pero no hay que olvidar el segundo puesto logrado por los Toyota GT86/Subaru BRZ en la edición 2013. En cualquier caso, este año compiten dos coches extraordinarios como son la nueva generación del Audi TT y el Lexus RC. En definitiva, hacer predicciones a estas alturas, en las que la mayoría de los contendientes no han sido probados siquiera, es complicado. Pero una cosa sí está clara: frente a berlinas medias, compactos y polivalentes (tradicionales favoritos de este certamen), los SUV se posicionan cada vez con más fuerza por cantidad y variedad. El ganador del Car of the Year 2015 se dará a conocer el próximo 2 de marzo, en el Salón de Ginebra.



Los nuevos reyes de la ciudad

Había expectación por ver la nueva imagen y argumentos del Fortwo, y no ha decepcionado. Es más coche en todos los sentidos, aunque mantiene su reducida longitud y una envidiable agilidad urbana. El estreno es doble, ya que la marca resucita el concepto Forfour, ya con cuatro plazas, pero en esta ocasión conservando la esencia y personalidad Smart de la que carecía su predecesor. Ambos llegan en noviembre.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Si hay un verdadero rey de la ciudad, éste no es otro que el Smart Fortwo, un vehículo mínimo en tamaño pero grande en cualidades y agilidad urbana. Además, fue el precursor en muchos aspectos, como los motores tricilíndricos, la personalización mediante paneles desmontables o la movilidad eléctrica.

Sin embargo, su línea de éxito iba en claro descenso debido al desgaste que el paso del tiempo somete a cualquier modelo. Este vehículo llevaba prácticamente cuatro años sin novedad alguna, por eso se ha puesto tanto énfasis en un modelo que conserva el nombre y sus cualidades, pero que da un paso de gigante en casi todo. Y como guinda llega de la mano del Forfour, un vehículo que 'resucita' y que, cediendo algo de agi-

lidad por las calles, aumenta el aforo hasta las cuatro plazas, y sin perder en esta ocasión la personalidad de Smart, motor en posición trasera incluido.

Esta vez el desarrollo del proyecto ha sido codo con codo con Renault, que en su derivada presentará en breve su nuevo Twingo, una especie de gemelo a la

francesa con el que comparte prácticamente toda su genética. En el caso del fortwo era vital mantener un tamaño reducido para heredar su esencia ciudadana, por lo tanto se preservan los 2,69 metros de longitud, pese al incremento en las medidas de seguridad.

Se mantienen los mínimos voladizos

El Forfour mide 3,49 metros de longitud, es decir, 80 centímetros más que el fortwo. Y aprovecha de miedo ese estirón, ya que ofrece cuatro plazas.



La longitud era un tema innegociable, pero su 'estampa' es más poderosa de líneas y parece más coche. No lo parece: lo es. El motivo es que se ha incrementado 10 centímetros la anchura del vehículo, gozando ahora de una pisada más estable y un interior en el que ya no nos daremos con el hombro del acompañante.

El Forfour comparte diseño con el 'benjamín', mismo frontal, grupos ópticos, rejilla... En la zaga también mantiene casi todo, salvo el portón, en este caso de una pieza en lugar de dos hojas. Es, básicamente, como si tomáramos un Fortwo y estiráramos su distancia entre ejes hasta firmar una longitud total de 3,49 metros. A cam-

para garantizar la máxima habitabilidad en el interior, un eje posterior más generoso que el delantero para que su agilidad sea mayor al girar, y se ha con-



MÁS EN TODO EL NUEVO FORTWO ES MÁS AMPLIO Y LA MARCA AVANZA QUE SERÁ MÁS CONFORTABLE GRACIAS A UN CHASIS MÁS 'AMABLE'

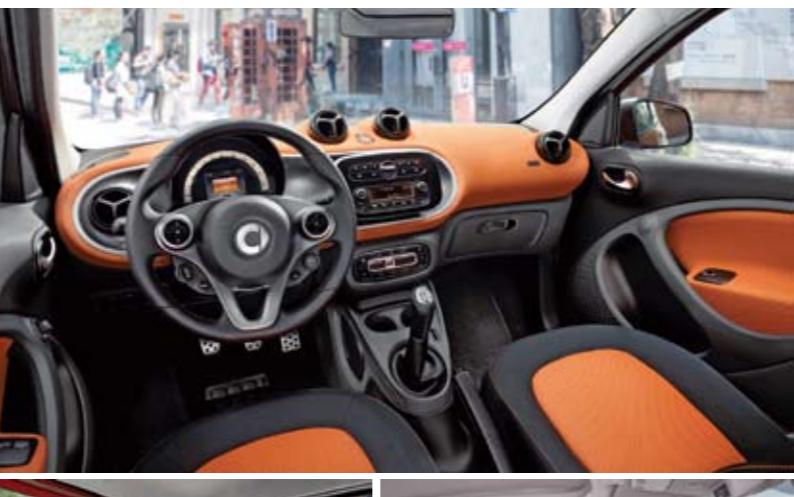


MOTORES

Gasolina sí, diésel no



En su debut, tanto el Smart Fortwo como el Forfour montarán dos propulsores de gasolina, uno atmosférico de 71 caballos y 999 centímetros cúbicos y otro turboalimentado de 898 c.c. que eleva la potencia hasta los 90 CV. Poco después se unirá una tercera opción con 60 caballos. Ya en 2016 llegará la nueva variante eléctrica, así como los deportivos Brabus (AMG no contempla hacer motores tan pequeños para Smart). Tampoco habrá diésel, porque cumplir la normativa Euro VI disparaba los costes y no sería competitivo frente a las mecánicas de gasolina.



▼ La ergonomía y presentación es la misma en ambos modelos en sus plazas delanteras, siendo ahora más práctico. El Forfour añade dos plazas traseras, bien con una banqueta corrida o, como en la imagen, separadas por una consola. Las ventanas traseras tienen apertura de tipo compás.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	FORTWO 52	FORTWO 66	FORFOUR 52	FORFOUR 66
Disposición	Trasero transversal	Trasero transversal	Trasero transversal	Trasero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	898	999	898
Potencia máxima/rpm	71 CV	90 CV	71 CV	90 CV
Par máximo/rpm	9,3 mkg	13,8 mkg	9,3 mkg	13,8 mkg
Longitud/Anchura/Altura (mm)	2.695/1.663/1.555	2.695/1.663/1.555	3.495/1.665/1.554	3.495/1.665/1.554
Capacidad del maletero (l)	260/350	260/350	185/975	185/975
Velocidad máxima (km/h)	151	n.d.	151	n.d.
Consumo mixto (l/100 km)	4,1	n.d.	4,2	n.d.



SEGURIDAD

David en tamaño, Goliat en dotación

La célula de seguridad Tridion es de sobra conocida por su resistencia y eficacia. De hecho se ha medido en pruebas de colisión frente a todo un poderoso Mercedes Clase S y los resultados son increíbles. Tanto el Smart Fortwo como el Forfour incorporan de serie airbags frontales, laterales y de rodilla en el lado del conductor. También contemplan sin sobreprecio un asistente de viento lateral, activo desde los 80 km/h, y ya pagando una alerta de distancia con el vehículo que nos precede, con aviso luminoso y acústico para evitar la colisión, así como un sistema de alerta de cambio involuntario de carril. Una dotación muy avanzada que no contemplan sus rivales.

► La célula de seguridad Tridion es toda una garantía a la hora de preservar la integridad de los ocupantes en los dos modelos.



bio disponemos de un aforo de cuatro plazas y una capacidad del maletero de hasta 975 litros en caso de máxima necesidad. Mantiene las cotas de anchura (1,66 metros) y altura (1,55) de su hermano pequeño.

En el interior, el salto dado es abismal. Quizás ya no sea tan original, pero es más práctico, funcional y espacioso, y todo el conjunto se viste con mayores dosis de calidad. Se hacen guiños al pasado, como la forma del cuadro de mandos, pero cambia totalmente el diseño del salpicadero, con unas originales salidas de aire, el volante es más 'lustroso' (sólo se regula en altura) y las butacas delanteras son confortables y amplias, con los reposabrazos integrados. Todo esto es común a los dos modelos.

Las puertas del Fortwo no tienen marco en las ventanas, elemento que sí contempla el Forfour. El espacio detrás en este último es suficiente, no sobra, pero tampoco 'agobia' y el generoso ángulo de apertura de las puertas facilita el acceso. Podemos elegir entre un sillón corrido (de serie) o dos plazas individuales separadas por una consola, y en ambos casos el respaldo se puede abatir para ganar volumen en el maletero. Por poner algún 'pero', quizás la banqueta tra-

será sea demasiado corta y quede algo baja, motivo por el que las piernas no se apoyan en ella.

Uno de los aspectos menos atractivos en el Fortwo anterior era la configuración de un chasis duro, poco confortable, y montar un cambio robotizado digamos que no muy agradable. Nos aseguran en Smart que eso ya es agua pasada. En el primer aspecto sigue apostando por un esquema McPherson delante y un perfeccionado eje De Dion detrás, pero se introducen amortiguadores con mayor recorrido para suavizar las reacciones.

Lo comprobaremos cuando llegue el turno de la presentación dinámica, así como el funcionamiento de las nuevas cajas de cambios. En esta ocasión se apuesta por una manual de cinco relaciones y otra de doble embrague de seis velocidades DCT. La cosa promete y estas dos opciones estarán disponibles con las dos alternativas mecánicas de gasolina de 71 y 90 caballos (ver apoyo) con las que debutan los dos modelos. El DCT no se montará con el futuro motor de acceso de 60 CV.

Aunque no hemos tenido ocasión



◀ El Forfour dispone de un maletero con una capacidad que oscila entre los 185 y los 975 litros. Se accede por un portón de una pieza.

► Delante ambos modelos montan un esquema McPherson y detrás un eje De Dion. El tarado de la suspensión es más confortable.



de rodar con estos vehículos, sí que los hemos examinado en su presentación mundial.

Con luz propia brillan aspectos como el equipamiento y la personalización. De esta manera, de serie encontramos desde la versión de acceso luces diurnas de leds, cierre centralizado, dirección asistida, control de velocidad de crucero, aire acondicionado, ordenador de viaje o elevalunas eléctricos.

En opción ofrece una amplia dotación, como asientos calefactados o un sofisticado equipo de sonido JBL con hasta 320 vatios y doce altavoces, incluido un 'subwoofer' que se puede desmontar si necesitamos más espacio en el maletero (el equipo pierde potencia pero sigue funcionando).

Y no podía faltar, en dos vehículos con marcado perfil joven, un completo equipo en materia de conectividad e infoentretenimiento. Por medio del sistema 'smart cross connect' los usuarios de ambos modelos pueden integrar sus smartphones al coche para disfrutar de numerosas aplicaciones de manera gratuita.

Ya ha comenzado la cuenta atrás para que el Fortwo y el Forfour lleguen a nuestro mercado. Será el próximo 21 de noviembre, y el precio, desde 12.000 euros el primero y 700 euros más para el segundo.

Turbo y mucho más

La tecnología turbo cobra nuevo protagonismo de la mano de Ferrari que aprovecha la modernización de su California para incorporar este ingenio tan de moda gracias a los avances logrados en el tiempo de respuesta y en el agrado de uso. El Ferrari California T gana en todo.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Los antiguos pero poderosos propulsores turbo de los imponentes GTO del 84 y F40 del 87, han dejado paso a una joya de la ingeniería con 8 cilindros en V, dos turbocompresores de doble entrada y baja inercia, inyección directa y 560 caballos de potencia. Los más avisados ya se habrán dado cuenta de que respecto al anterior California atmosférico se ganan 70 caballos, pero además el consumo se reduce un 15 por ciento hasta los 10,5 l/100 km de media y el par aumenta hasta un 49 por ciento más en 7^a velocidad.

Hasta no hace mucho los motores turbo comprimidos se encontraban con una serie de limitaciones con el retraso en la

lista de sofisticadas tecnologías utilizadas en el motor y en los turbos es interminable, pero el resultado ocupa muy poco espacio y es demoledor: según la firma de Maranello, el tiempo de respuesta del acelerador del California T es un 50 por ciento más rápido que el mejor motor de cualquiera de los rivales, incluso a bajas revoluciones. Y es en ese margen bajo del cuentavueltas donde se nota la mayor diferencia de empuje respecto al California atmosférico, con una respuesta instantánea pero sin sobresaltos ni «aspavientos», poco habitual viéndolo de un turbo. El sonido del nuevo motor es más ronco y menos Ferrari, pero se acerca bastante a lo que uno espera de un deportivo de la marca del cavallino.

Pero quizás la tecnología que más llama la atención es la Ges-

◀ El «Turbo Performance Engineer» es un nuevo reloj de pantalla táctil ubicado entre las salidas de aire y que ofrece mucha información.



▲ El nuevo difusor trasero tiene mucho que ver con el del F12 berlina.

tiempo de respuesta del turbo como la que más eclipsaba esta tecnología. Pero los ingenieros de Ferrari han trabajado cuatro años y han aprovechado el desarrollo del motor de F1 para desarrollar un motor progresivo y contundente a la vez. La

► El nuevo motor dotado de dos turbos de doble entrada y dos intercooler. Eroga 560 caballos.



PEDIDOS YA SE PUEDEN REALIZAR PEDIDOS DEL FERRARI CALIFORNIA T

ENTREVISTA

Federico Pastorelli, Director de Ventas de Ferrari en España

Federico Pastorelli (Bologna, Italia, 1972) fue nombrado director de ventas para España en septiembre de 2013 formando parte del equipo comercial que la marca italiana ha desarrollado en el sur de Europa y con sede en París. Pastorelli es licenciado en Economía y máster en Marketing. Anteriormente Pastorelli ocupó diferentes puestos de responsabilidad dentro de la marca, aunque uno de los que guarda mejores recuerdos es cuando dirigió y desarrolló el departamento de "Personalisation & Atelier".

M16.- ¿Qué es lo más raro que ha pedido un cliente como extra para su Ferrari?

Federico Pastorelli: Ahora sería difícil definir raro a un equipo especial porque hemos hablado y escuchado a muchísimos clientes que quieren un coche realmente diferente del resto. Nosotros creemos que ahora es más normal que antes que el cliente pida cosas especiales. Por ejemplo en nuestro nuevo programa «Tailor Made», podemos hablar de un interior forrado en cachemira como una cosa normal. Nosotros explicamos a nuestros clientes que verdaderamente es posible personalizar un Ferrari como ellos siempre han soñado y utilizando materiales que hasta hace muy poco no estaban disponibles en el mundo del automóvil. Cachemira, seda... el interior de un coche se puede hacer en el material deseado como si fuese un traje. Yo creo que ahora mismo la marca con el equipo más imaginativo en este sentido es Ferrari. El programa «Tailor Made» nos ha llevado más de un año de desarrollo para recopilar todos los materiales de nuestra historia y del mundo del lujo en general. Es un trabajo muy interesante por la creatividad que hemos aportado a este proyecto.

Pero volviendo a su pregunta inicial, recuerdo un cliente de Florida que quiso que tapizásemos una parte del interior de su Ferrari en cocodrilo, a partir de un ejemplar capturado por él. Está claro que la fantasía y la creatividad en este mundo es muy importante.

M16.- Imagino que en ocasiones, el equipamiento extra puede acercarse al precio del coche.

F.P. Por un programa «Tailor Made» muy particular el cliente puede haber pagado del orden de 75.000 euros adicionales. Pero hay una cosa muy importante, el cliente que adquiere un coche del programa, tiene un modelo único en el mundo, puede estar seguro de no ver nunca un Ferrari como el suyo porque nosotros le vamos a asegurar al cliente que su configuración no va a ser utilizada nunca en ningún otro modelo.

M16.- ¿Son los compradores de los países árabes los más caprichosos a la hora de personalizar su Ferrari?

F.P. Es verdad que nuestros clientes de los países árabes han sido históricamente de los más

creativos y caprichosos en este sentido, pero le tengo que decir que ya hay clientes así por todo el mundo.

M16.- ¿Cuánto tarda Ferrari en entregar un modelo que se ha solicitado con un nivel elevado de personalización?

F.P. Ahora la verdad es que no mucho porque

todo los coches del programa «Tailor Made»

salen de la misma cadena de producción que

el resto.

Calculo que alrededor de dos o tres

meses más que un Ferrari de serie.

M16.- ¿Cuál es el color más solicitado de entre la variedad normal disponible?

F.P. Es el rojo en un 40 por ciento de los ca-

sos. El motivo es que el cliente que compra

su primer Ferrari siempre lo va a elegir rojo. Y el que compra su segundo o tercer Ferrari ya lo elige de otro color.



▲ Una de las posibles personalizaciones del interior incluye tapizado en tela vaquera incluso en el salpicadero.



POR UNOS 220.000 EUROS. SE ENTREGARÁN DESDE SEPTIEMBRE



DESDE SEPTIEMBRE EL NUEVO FIAT PANDA CROSS LLEGA  DESPUÉS DEL VERANO CON PRECIOS QUE PARTIRÁN DE LOS 19.460 EUROS

Minicorrecaminos

Tracción total con selector todoterreno a imagen de los TT más grandes, bloqueo electrónico de diferencial, generosa altura libre al suelo, mejores ángulos de ataque y salida que su hermano el 4X4 «normal»... el Panda Cross llega mejor preparado que nunca.



▲ El Panda Cross se desenvuelve a la perfección tanto en ciudad como en el campo. El selector para hacer todoterreno tiene tres modos: Auto, Off-road y «Hill Descent Control».



▲ Los ángulos de ataque ventral y de salida admisibles por el Panda Cross son muy generosos. La capacidad de vadeo también es respetable, ya que llega a los 739 mm en diésel y a los 711 en gasolina.

Andrés Mas || amas@motor16.com

El Panda Cross es una mezcla entre hormiga atómica, correcaminos y el demonio de Tasmania. Y es que el pequeño pandita se arma hasta los dientes para no sólo ser un aventurero en toda regla como ha venido demostrando la versión 4X4 hasta ahora, si no también parecerlo. El Fiat Panda 4X4 es desde hace mucho tiempo el utilitario de batalla para todo aquel que tiene una casa en el monte, una finca con un infernal camino de acceso o simplemente del que vive todo el año en zona de nieves, estaciones de esquí y parajes nevados en general, como puede ser la zona de los Pirineos o de los Alpes, lugares donde el Panda de tracción total está de moda entre usuarios de alto poder adquisitivo.

Pero Fiat ha querido darle una vuelta más de tuerca al utilitario más valiente fuera del asfalto. Para empezar lo ha disfrazado de todoterreno con un nuevo paragolpes dotado de una gran placa protectora de bajos, nuevos grupos

ópticos, marcados pasos de rueda, molduras protectoras, nuevas barras de techo... Desde luego discreto no es, pero impactante sí.

Por dentro, el Panda Cross se caracteriza por un atractivo salpicadero repleto de

personalidad y unos asientos forrados de un material técnico muy sufrido y práctico. Prácticamente todo es información y mandos conocidos de otros Panda, salvo el selector «Terrain Control», la estrella que de alguna manera remata un sistema de tracción total bastante completo y eficaz con dos diferenciales y un embrague central de discos múltiples. La rueda giratoria permite adaptar la tracción integral a las condiciones de marcha, pudiendo elegir entre tres modos: Auto, Off-road y «Hill Descent Control». En modo Auto, el par se distribuye entre los ejes en función de las necesidades, aunque en asfalto adherente el 98 por ciento de la fuerza se la va a llevar el tren delantero. Si momen-

táneamente (por culpa de un charco, tierra o una placa de hielo) las ruedas delanteras patinan, el embrague de accionamiento hidráuli-

co es capaz de transferir el par máximo al eje trasero en una sola décima de segundo. En modo Off-road, el sistema ELD (Electronic Locking Di-

fferential) bloquea el reparto de par entre los ejes hasta 50 km/h de forma que las cuatro ruedas del Cross siempre tienen la mejor tracción, y el sistema también inhibe la actuación del control de tracción para sacar el máximo partido al motor. La última posición del mando acciona el control de descensos que mantiene el vehículo a una velocidad constante durante el descenso de pendientes pronunciadas en condiciones de adherencia precarias y sin que el conductor se tenga que preocupar de tocar el pedal de freno.

Adicionalmente el Panda Cross tiene una mayor altura libre al suelo (161 mm) y unos ángulos todoterreno que mejoran a muchos rivales de cierto nivel y prestigio. Así, el

PRECIO DESDE

19.460 €

EMISIONES DE CO₂



EMISIONES OFICIALES DESDE: 114 GR/KM
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DE 0 A 4,75%

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA



Possibilidades de utilización fuera del asfalto. Bloqueo de diferencial. Terrain Control.

DEBE MEJORAR

Precio elevado. Ausencia de motores más potentes. Respaldo trasero partido opcional.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	0,9 TWINAIR S&S	1,3 MULTIJET S&S
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	2, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	875	1.248
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima/rpm	90/5.500	80/4.000
Par máximo/rpm	14,8/1.900	14,8/4.000
Tracción	Integral 4X4	Integral 4X4
Caja de cambios	Manual, de 6 vel.	Manual, de 5 vel.
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos
Neumáticos	185/65 R15	185/65 R15
Peso (kg)	1.090	1.155
Longitud/Anchura/Altura (mm)	3.705/1.662/1.657	3.705/1.662/1.657
Capacidad del depósito (l)	35	35
Volumen del maletero (l)	225	225
De 0 a 100 km/h (s)	12	14,3
Velocidad máxima km/h	167	160
Consumo mixto (l/100 km)	4,9	4,7

FREEMONT CROSS Delantera o total

El otoño que viene junto al Panda Cross Fiat también va a comercializar el Freemont Cross, con tracción delantera o total. Dotado de un aspecto específico, que incluye nuevos paragolpes y una estética más campeona, el Freemont Cross incluye en su equipamiento asientos de cuero, navegador con pantalla táctil y unas llantas de 19 pulgadas de diseño específico. La nueva versión del monovolumen estará disponible con dos motores Multijet de 140 y 170 caballos. El primero con tracción delantera y el segundo con delantera con cambio manual o total con cambio automático



UNA IMAGEN MÁS DINÁMICA Y UN OFERTA MÁS



AMPLIA COMPLETA MENTAN EL RENOVADO MOTOR 1.0 Y LA MEJORA DEL SISTEMA HÍBRIDO.

Más y mejor



M. J. Beneit || mjbeneit@motor16.com

El urbano japonés llega al mercado en septiembre reforzado y con una oferta mayor. Los argumentos que aumentan su atractivo se centran en una renovada imagen interior y exterior, motores más ahorradores, mejor confort de marcha, trabajado aislamiento acústico y más opciones de equipamiento.

En base a esa renovación, el frontal en forma de X, los faros rediseñados, el nuevo paragolpes trasero con difusor integrado y los grupos ópticos de luces LED potencian el dinamismo del Yaris 2015, que también marca notables diferencias en el interior con su antecesor. Un salpicadero más horizontal y atrevido, mayor sensación de amplitud y dinamismo, la mejora de la calidad percibida de los distintos elementos, el aumento de las zonas blandas o la mayor variedad de colores y acabados en puertas y salpicadero potencian un aspecto más moderno y sofisticado. Se complementa con asientos en los que se encuentra con facilidad la postura adecuada y una consola central más elevada (23

mm), que acorta la palanca de cambios y facilita su manejo.

La plataforma ha sufrido cambios considerables, aumentando un 20 por ciento la

rígidez, y la suspensión se ha rediseñado, con un eje torsional más rígido, muelles más blandos y un nuevo y más largo tope de suspensión de poliu-

PRECIOS YARIS 5 PUERTAS*

70 City	12.490 €
70 Active	13.350 €
100 Active	14.350 €
100 Active AT	15.350 €
100 Advance	16.650 €
100 Advance AT	17.650 €
90D City	15.000 €
90D Active	15.350 €
90D Advance	17.650 €
HSD City	16.350 €
HSD Active	16.990 €
HSD Advance	19.290 €

*En carrocería tres puertas, no disponible en el híbrido, hay que restar 500 €.

PRECIO

DESDE 12.490 €

EMISIONES DE CO₂



EMISIONES OFICIALES: DESDE 75 A 114 GR/KM
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA



Amplitud interior. Visibilidad y manejabilidad. Eficacia de la versión híbrida en ciudad.

DEBE MEJORAR



Frenos de tambor en acabado City. Sonoridad cuando el cambio automático revoluciona en exceso el motor.



▲ Un interior más atrevido, con mejora de la calidad percibida, combina más variedad de colores con acabados más sofisticados.



▲ Montado de serie a partir del acabado medio, el Toyota Touch® 2 también incorpora el MirrorLink, para conectar smartphones compatibles y controlarlos desde la pantalla táctil de 7 pulgadas del completo sistema multimedia.



◀ El aspecto exterior es el mismo para todas las versiones, incluido el híbrido. El nuevo diseño del paragolpes y las ópticas traseras tipo LED lo diferencian de sus antecesores.

YARIS HYBRYD

Más ahorrador y ecológico



FICHA TÉCNICA

Motor Térmico	Gasolina
Cilindrada (cc)	1.497
Potencia/Par máximo	74 CV/113 mkg
Motor eléctrico	Síncrono de imán permanente
Potencia/Par máximo	60 CV/17,2 mkg
Tipo de batería	Ni-Mh
Capacidad de la batería	6,5 Kw/h
Potencia máx. combinada	100 CV
Voltaje máximo	250
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. E-CVT
Frenos delanteros	Discos
Frenos traseros	Discos
Neumáticos	175/65 R15
Peso (kg)	1.150
Longitud/Anchura/Altura (mm)	3.950/1.695/1.510
Capacidad del depósito (l)	36
Volumen del maletero (l)	286
de 0 a 100 km/h (s)	11,8
Velocidad máxima (km/h)	165
Consumo mixto (l/100 km)	3,3
Emissions de CO ₂	75 g/km
Tiempo de recarga	4 h a 220 V

FICHA TÉCNICA.

MOTOR	1.0 VVT-I	1.33 VVT-I	1.4 D-4D
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	1.329	1.364
Nº de válvulas por cilindro	4	4	2 ? 8V
Potencia máxima/rpm	69/6.000	99/6.000	90/3.800
Par máximo/rpm	9,7/4.300	12,7/4.000	20,9/1.800-2.800
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 6 V	Man/Auto 6 V	Manual 6 V
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	175/70 R14	175/65 R15	195/50 R16
Peso (kg)	1.045	1.105	1.155
Longitud/Anchura/Altura (mm)	3.950/1.695/1.510	3.950/1.695/1.510	3.950/1.695/1.510
Capacidad del depósito (l)	42	42	42
Volumen del maletero (l)	286	286	286
de 0 a 100 km/h (s)	15,3	11,7 (Aut: 12,6)	10,8
Velocidad máxima km/h	155	175 (Aut: 175)	175
Consumo mixto (l/100 km)	4,3	4,9 (Aut: 4,9)	3,8

tres cilindros de 69 caballos, totalmente renovado para mejorar rendimiento, reducir emisiones y consumo y bajar niveles de ruido y vibraciones, que estrenó el Aygo, y la mejora del sistema híbrido. La oferta la completan el 1.3 de gasolina de 99 caballos, disponible con cambio manual y automático, y el diesel 1.4 de 90 caballos, que también han sido revisados.

La oferta en España se concreta con tres acabados y desde el escalón de entrada (City) incluye siete airbags, faros halógenos, climatización manual o Bluetooth manos libres. Se

complementan con distintos pack, entre los que destacan el Touch2&Go (Active y Advance) y el Look, que unido al Active copa el 70% de las ventas actuales del Yaris.

Si se quiere potenciar el aspecto deportivo del modelo está la edición especial Feel! que, asociada al diésel y al gasolina más potente y el color rojo, supone 1.000 euros más. También es de destacar que los Yaris 2015 sólo cuestan 200 euros más que su antecesor, mientras se mantienen los precios en el híbrido, un modelo ahora más accesible con la incorporación del acabado City.

Por nuestras manos ya ha pasado el nuevo Mazda6, pero nunca con la configuración más solicitada, que combina el magnífico motor 2.2 Skyactiv-D con la caja de cambios manual. Esta simbiosis crea un vehículo ahorrador y prestacional a partes iguales, lo que unido a su tamaño y a su comportamiento, permite viajar junto a toda la familia, sin importar el destino.

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

¿Y porqué no poner rumbo a Hofu, Japón, donde se fabrica el nuevo Mazda6? Google Maps no es capaz de calcular la ruta desde Madrid, pues es de suponer que atravesar en coche países como Kazajistán o Mongolia, entre otros, no ha de ser tarea sencilla, más que nada porque las carreteras asfaltadas brillan por su ausencia.

Es por ello que tomamos la línea recta como referencia, y hay 10.800 kilómetros. Este Mazda6 es capaz de recorrer semejante distancia con nueve depósitos de combustible. Y es que el consumo es un apartado donde esta berlina saca pecho, con un gasto medio real de 5,0 l/100 km. Bien es cierto que homologa 3,9 l/100 km, pero es una cifra imposible de conseguir con un coche que tiene un

peso de 1.480 kilos, 150 CV y neumáticos 225/45 R19 en el caso del acabado Luxury. Aún así, este Mazda6 ha gastado menos que un Seat Toledo 1.6 TDI 90 CV –5,2 l/100 km–, o que un Opel Insignia 2.0 CDTi 120 CV –5,3 l/100 km–.

Parte de la culpa recae en el i-Stop –el sistema de arranque y parada automático–, rápido y suave a la hora de volver a poner el motor

en marcha, o en el sistema i-ELOOP, que regenera energía en unos acumuladores para ser consumida por la radio, las luces... Pero el principal protagonista es su motor 2.2 Skyactiv-D. En este sentido, Mazda apuesta por una mayor cilindrada que sus competidores, algo que se agradece en un país como España, con una orografía muy cambiante. Ese plus de cilindrada ayuda



Viajero de largos re corridos

PRECIO		32.980 €
EMISIONES DE CO2		NUESTRAS ESTRELLAS
	EMISIONES OFICIALES: 104 G/KM	COMPORTAMIENTO **** ACABADO **** PRESTACIONES **** CONFORT **** SEGURIDAD **** CONSUMO **** PRECIO ****
	IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	
NUESTRA VALORACIÓN		
A FAVOR	EN CONTRA	
	Motor prestacional y ahorrador. Amplitud interior. Tecnología. Equipamiento de serie en Luxury. Dinámica eficaz. Autonomía.	Barra del maletero visible y acabado del maletero. Huecos en puertas. Ubicación de algunos mandos. Sin rueda de repuesto. No hay 5 puertas.

Siquieres ver lo último de Mazda,
el nuevo Mazda2 entra en...
www.m16.in/225

LAS CIFRAS
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.2 SKYACTIV-D 150 CV
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diametro x carrera (mm)	86,0 x 94,3
Cilindrada (c.c.)	2.191
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	150 CV / 4.500
Par máximo/rpm	38,8 mkg / 2.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENIOS	
Sistema	De cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	11,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. (296mm)/Discos (278 mm)

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente del tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera: Independiente multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/45 R19 - 7,5Jx19"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.480
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.865 / 1.840 / 1.450
Capacidad maletero/depósito (l)	489 / 62

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	211 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	16,5
1.000 m salida parada	30,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,1 (9,1)
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4 ^a	16,7
400 m desde 40 km/h en 5 ^a	20,0
400 m desde 50 km/h en 6 ^a	19,9
1.000 m desde 40 km/h en 4 ^a	30,8
1.000 m desde 40 km/h en 5 ^a	35,4
1.000 m desde 50 km/h en 6 ^a	36,8
De 80 a 120 km/h en 4 ^a	6,9
De 80 a 120 km/h en 5 ^a	8,8
De 80 a 120 km/h en 6 ^a	12,0

CONSUMOS	l/100km	km/litro
EN CIUDAD		
A 23,7 km/h de promedio	5,6	17,8
EN CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	3,8	26,3
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	5,2	19,2
A 140 km/h de crucero	6,0	16,7
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	5,0	20,0
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	1.185	
CONSUMOS OFICIALES		
Círculo urbano/extrarrubano/mixto	4,7 / 34 / 39	

Prueba realizada con carburante BP Ultimate

Hasta 42 km más por depósito



En marcha, las suspensiones disimulan sus 4,86 metros de largo, tanto que en ocasiones parece más un deportivo que una berlina.



a mover con gran soltura su sexta velocidad, larga, pues a 120 km/h el motor gira a sólo 2.007 rpm, y no nos obliga a reducir de marcha aunque se presenten fuertes pendientes o el coche vaya cargado. Aunque lo de reducir tampo-
co sería malo, ya que el tacto del cambio es excelente, con unos recorridos de palanca cortos y precisos, tal y como es norma en Mazda.

En Motor16 hemos probado este Mazda6 con cambio automático, pero particularmente prefiero ahorrar los 2.000 euros que cuesta y quedarme con éste –el automáti-
co es más económico al ponerlo en marcha. Es algo que sorprende los primeros días, pero ayuda a aclimatar las cámaras de combustión para minimizar el consumo.

Con 150 CV, se sitúa en un término medio de potencia, ideal para una berlina de 4,86 metros de largo –es el más largo del segmento–, y la única alternativa en diésel, es otro 2.2 Skyactiv-D con 175 CV y cambio automático.

Nuestro 2.2 Skyactiv-D es un motor muy suave y agradable, que presenta la particularidad de revolucionarse hasta las 2.000 rpm nada más ponerlo en marcha. Es algo que sorprende los primeros días, pero ayuda a aclimatar las cámaras de combustión para minimizar el consumo.

Gracias a su elevado par

hasta 1.500 rpm, el motor ha calcado los registros homologados por la propia marca. Las recuperaciones también son muy buenas, demandando 6,9 segundos para pasar de 80 a 120 km/h en cuarta velocidad, frente a los 6,7 que necesitó con el cambio automático, el cual en esta misma maniobra llega a engranar tercera velocidad.

del 2.0 TDI de Volkswagen-, podemos engranar marchas muy por debajo de 2.000 rpm, y además estira sin titubear hasta las 5.000. Ello se traduce en unas prestaciones muy a tener en cuenta, con unas aceleraciones que han calcado los registros homologados por la propia marca. Las recuperaciones también son muy buenas, demandando 6,9 segundos para pasar de 80 a 120 km/h en cuarta velocidad, frente a los 6,7 que necesitó con el cambio automático, el cual en esta misma maniobra llega a engranar tercera velocidad.

Sin duda otro punto fuer-

de Mazda es la dinámica que imprime a sus vehículos, aunque estemos hablando de una berlina, no parece ser de excusa. Presenta una dirección muy precisa, y unas suspensiones que le confieren un comportamiento deportivo –no presenta la opción de poder variar la dureza de los amortiguadores como en algunos de sus rivales–, tanto que en ocasiones llega a ser algo incómodo, especialmente por parte de su eje trasero un multibrazo que trabaja de cine–, más aún cuando detrás no viaja nadie. A incrementar esta sensación también ayudan los neumáticos

ticos de mínimo perfil. Al probarlo con el cambio automático nos sorprendieron los más de 60 metros que necesitó para detenerse de 120 km/h a cero. Esta unidad ha necesitado 57 metros, una cifra algo más acorde con lo que se espera de un vehículo semejante

Como buena berlina, y grande que es, presenta un habitáculo espacioso y bien acabado. El puesto de conducción es lógico, aunque algunos mandos quedan algo ocultos en la parte izquierda del volante. También sorprende que la pantalla multimedia sólo sea táctil en

rado, además de lo pequeños y poco prácticos que son los huecos de las puertas de interiores, aunque eso sí, hay más espacios para dejar pequeños objetos.

Con el nuevo Mazda6, la firma nipona ha decidido eliminar la carrocería de cinco puertas, por lo que para dis-

l maletero, pues las barras la tapa quedan visibles al arrirla, no se ha ocultado el pleado, y la tapicería del pi- parece frágil y además se cueve. Y con 489 litros tam-
co es que sea el referente
el segmento, más si tenemos
cuenta que no puede equi-
r rueda de repuesto.

La Túndra de repuesto. Esta versión en concreto tiene un precio de 32.980 euros, aunque por debajo se ofrece con el acabado Style, y arranca en 29.450 euros. O sí, de decantarnos por este último, renunciaremos a elementos que son de serie como los Luxury, como los sensores de aparcamiento delanteros.

eros y traseros, los asientos delanteros calefactables, los faros bi-xenón con luces largas automáticas, el sistema de sonido Bose con 11 altavoces, la llave inteligente y botón de arranque, el sistema de navegación, la alarma, las llantas de 19 pulgadas o elementos de seguridad activa como son los sensores de ángulo muerto o el asistente de cambio de carril.

Y es que el equipamiento es abrumador, lo que lo sitúa en una excelente posición frente a una competencia que mira con cierta envidia uno de los diseños más atractivos del segmento.

CX DE 0,26:
JUNTO AL
MOTOR Y AL
DESARROLLO
DEL CAMBIO,
AYUDA A
FIRMAR UN
BAJO CONSUMO
DEPORTIVIDAD:
ES LO QUE
TRANSMITE SU
INTERIOR CON
SU POSICIÓN DE
CONDUCCIÓN,
SUS RELOJES,
INSERCIÓNES EN
ROJO... MAZDA
MANTEINE EL
FRENO DE MANO
'DE TODA LA
VIDA'



◀ ▶ El cuero es una de las pocas opciones. Hay salidas de ventilación atrás, donde sobra espacio. El tacto del cambio es magnífico. El navegador es táctil en parado. Botones ocultos a la izquierda.

Gran todocamino

El hermano mayor del Santa Fe ofrece una combinación muy lograda de todocamino de lujo con el espacio y la versatilidad de un monovolumen y la calidad del mejor modelo premium. Con una distancia entre ejes alargada en 100 mm, el Grand Santa Fe propone un espacio generoso para seis o siete ocupantes y un refinado motor de casi 200 caballos diésel.

Hyundai es una marca generalista con una imagen cada vez más fuerte, que transmite cada día más confianza y con una gama de productos que nunca decepciona. Pero no es una marca a la que habitualmente se la relacione con el lujo o el segmento premium. Sin embargo el tiempo ha ido posicionando a la firma coreana en un lugar privilegiado de presti-

gio y calidad gracias a su buen hacer y al desarrollo y comercialización de modelos tan sofisticados como el nuevo Génesis, una berlina de lujo que quita el hipo, o este Grand Santa Fe, un gran todocamino repleto de detalles, equipamientos y tecnología al nivel de las referencias del segmento de marcas premium.

El Grand Santa Fe se presentó por vez

primera en el Salón de Nueva York de 2012 y tras un gran éxito tanto en Estados Unidos como en Corea, el hermano mayor del Santa Fe llega a Europa con una serie de importantes adaptaciones frente a las especificaciones estadounidenses como, por ejemplo, los sistemas de alumbrado delantero adaptable, el aviso de salida de carril o la ayuda inteli-



El Grand Santa Fe cuenta con suspensión autonivelante y un gran poder de tracción gracias a su eficaz sistema 4X4.



MUCHOS DETALLES SITUAN AL GRAND SANTA FE COMO UN TODOCAMINO ALTO DE GAMA QUE SE ACERCA MUCHO A LOS GRANDES PREMIUM



SEGURIDAD 5 ESTRELLAS

Por los cuatro costados

El Hyundai Grand Santa Fe es uno de los todocamino más seguros de su clase. Y es que en su larga lista de equipamiento de seguridad están incluidos nueve airbags incluido el de rodilla para el conductor. La carrocería está construida en aceros de alta y muy alta resistencia lo que favorece el comportamiento del coche en carretera pero también la absorción de energía en caso de accidente. Otros elementos de seguridad pasiva son los reposacabezas activos o los cinturones con pretensiones. Pero adicionalmente el equipamiento del Grand Santa Fe

en cuanto a seguridad activa se refiere cuenta con sistemas no siempre presentes en los modelos de la competencia. Hablamos de el LDWS o Sistema de Aviso de Cambio de Carril, la Distribución Electrónica de la Frenada EBD, el Control de Estabilidad ESC, los controles de Ascenso y Descenso HAC o la Gestión de Estabilidad del Vehículo VSM. En conjunto, todo este paquete de ayudas a la conducción y sistemas de seguridad pasiva ayudan a evitar o a minimizar los daños en caso de choque. Es seguridad por los cuatro costados.



▲ El airbag de rodilla forma parte destacable del equipamiento de seguridad compuesto entre otras cosas por 9 airbags y un buen paquete de ayudas a la conducción. Desde unas teclas junto al volante se pueden activar ayudas como el control de descenso.



▲ El equipo de Audio del Grand Santa Fe cuenta con RDS, CD compatible con MP3, 9 altavoces, amplificador y subwoofer. Las salidas de aire con regulación independiente de la tercera fila es un equipamiento solo disponible en los rivales más equipados. El techo solar panorámico practicable es de serie en todas las versiones y la toma de corriente convencional también.



mm), si bien se ha conservado el estilo dinámico y sofisticado del Santa Fe de nueva generación.

Otra diferencia la proporcionan las espectaculares nuevas llantas de aleación de 18 y 19 pulgadas y los renovados grupos ópticos LED que enmarcan la

pronunciada línea de cintura. En la parte trasera, los tubos de escape separados, en lugar de formar la unidad doble del modelo estándar, representan la última mejora estética y le dan un toque deportivo siempre bienvenido.

Gracias a una batalla más larga, el nue-

vo Hyundai Grand Santa Fe ofrece más amplitud en las filas segunda y tercera de asientos en comparación con el modelo estándar y también admite hasta siete ocupantes, pero con mayor comodidad.

El espacio para la cabeza y las piernas se ha mejorado para los ocupantes de esos asientos. Los ocupantes de la segunda fila disponen de 10 mm más de espacio para la cabeza y 50 mm más para las piernas, mientras que en la tercera fila el aumento es de 33 y 35 mm, respectivamente. Esto significa que las dos plazas extra utilizables solo ocasionalmente en el Santa Fe, se convierten en el hermano mayor en dos cómodos asientos que pueden ser utilizados por adultos incluso en viajes largos.

La capacidad de carga, con los asientos de la tercera fila abatidos, se ha incrementado hasta alcanzar 634 litros, la mayor de su categoría. El cajón del maletero de 3 litros, situado entre los pasos de rueda, ofrece un espacio de almacenamiento que se suma a los 631 litros del maletero, lo que supone en total un incremento de 49 litros comparado con el Santa Fe corto de nueva generación.

gente en el aparcamiento. Además, otros elementos relacionados con la estabilidad o las maniobras se han adaptado de forma específica a los compradores europeos, que históricamente han buscado una experiencia de conducción más ágil y con mayor capacidad de respuesta.

El Grand Santa Fe recurre a un lenguaje de diseño de formas «Storm Edge» de Hyundai, que estrenó el Santa Fe «corto», un diseño basado en la «escultura fluida» de Hyundai. El Grand Santa Fe se desarrolló junto a su equivalente estándar

desde las primeras etapas, permitiendo a los diseñadores crear una forma coherente con un gran parecido familiar. Son modelos que transmiten solidez y poderío pero con detalles de lujo generalmente bañados en cromo que le dan un toque premium que combina a la perfección con su filosofía.

Pero hay diferencias claras entre ambos. En la parte delantera del Grand Santa Fe se aprecia una parrilla de nuevo diseño encima de los faros antiniebla renovados y un paragolpes más pronun-

ciado. De perfil, las puertas traseras son notablemente más anchas para acomodar la tercera fila de asientos. Un nuevo panel de techo más largo acentúa la capacidad de carga del vehículo. Como resultado, las ventanillas traseras siguen más cerca el contorno de los montantes traseros y proporcionan mejor visibilidad y una luminosidad interior multiplicada.

La altura, la anchura y la longitud totales del Grand Santa Fe han aumentado (+10, +5 y +225 mm, respectivamente), gracias a una batalla más larga (+100

5 AÑOS DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KILOMETRAJE

Hyundai ofrece su exclusivo paquete de garantía de asistencia triple durante cinco años sin límite de kilometraje. Triple porque a la garantía tradicional, aunque en este caso ampliada, de todos los modelos, se le unen los cinco años de asistencia en carretera y los cinco años de revisiones del estado del vehículo. Esta gran apuesta de la marca coreana por sus productos entra dentro de una estrategia calculada y refrendada por la gran calidad de los modelos comercializados. En este caso, el Grand Santa Fe ofrece la mejor calidad de su segmento dentro de las marcas generalistas y está al nivel de los grandes modelos premium.



CAMBIO AUTOMÁTICO DE 6 MARCHAS Y DOTADO DE UNA SOBRESALIENTE SUAVIDAD. ESTÁ ASOCIADO A UN MOTOR TURBODIESEL DE 197 CV



CON 6 O 7 PLAZAS Flexibilidad total

El Hyundai Grand Santa Fe está disponible con dos posibles configuraciones. Por un lado con una distribución de seis plazas con seis asientos individuales en disposición 2:2:2, una manera de potenciar el espacio y ampliar la comodidad de seis ocupantes, sobre todo a nivel de anchura en las plazas intermedias. Y en segundo lugar con 7 plazas dispuestas



▲ Como es normal, con siete plazas ocupadas la capacidad del maletero se resiente, sin embargo la flexibilidad de los asientos permite ir ampliando el espacio en función de las necesidades. El volumen homologado por la marca oscila entre los 634 y los 1.842 litros.

A nivel mecánico el Grand Santa Fe está disponible con un solo motor, cuidadosamente seleccionado. Un potente motor "R" VGT diesel de 2,2 litros y 197 CV de potencia que cumple la normativa de emisiones Euro 5 combinado con una transmisión automática de seis velocidades. Con esos casi 200 caballos, el Grand Santa Fe se mueve con soltura casi en cualquier escenario y situación. De hecho su aceleración mejora los datos de muchos de sus rivales con mayor potencia y resulta más que suficiente para una marcha solvente incluso con el coche cargado. Este motor 2.2 CRDI está asociado al sistema Active ECO de Hyundai, que maximiza el rendimiento ecológico del vehículo. Por ello, el Grand Santa Fe ofrece un con-

sumo medio de 7,6 l/100 km con unas emisiones de 192 g/km.

El sistema de dirección Flex Steer con tres modos se incluye de serie en el Grand Santa Fe. El modo seleccionado -normal, deportivo o confort- se indica en el panel de instrumentos LCD con tecnología Supervisión TFT de 4,3 pulgadas.

El Grand Santa Fe no se asusta cuando el conductor pone rumbo a pistas complicadas fuera del asfalto. Su sistema de tracción 4X4 inteligente transmite la fuerza a las ruedas delanteras para reducir el consumo cuando el firme está seco y con suficiente adherencia, pero en cuanto detecta una pérdida de tracción en las ruedas delanteras pasa par atrás, y cuando la cosa se complica todavía más, la tecla «lock» al lado derecho del volante per-

mite bloquear el diferencial central y repartir el par al 50 por ciento en cada eje.

Pero al margen del gran motor, la calidad, el espacio o la versatilidad, el Grand Santa Fe ofrece un nivel de equipamiento de serie que para sí quisieran sus rivales más prestigiosos. Así, desde la versión básica Tecno, el todocamino estrella de Hyundai ofrece elementos como las llantas de aleación de 18 pulgadas, los retrovisores plegables automáticos, los asientos forrados en cuero y calefactables, el climatizador automático bizona, la dirección asistida regulable, el equipo de audio con CD, MP3 y entrada Aux, el freno de mano eléctrico, el sistema de navegación con pantalla táctil, el sensor de aparcamiento trasero, el techo solar panorámico practicable, los nueve airbags, incluido el de rodilla para el conductor, el control de presión de los neumáticos, el sistema de alerta de cambio de carril, la rueda de repuesto del mismo tamaño que las que lleva el coche,

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.2 CRDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.199
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	197/3.800
Par máximo/rpm	436/1.800-2.500
Tracción	Total con bloqueo manual
Caja de cambios	Auto. Secuencial H-Matic
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos macizos
Neumáticos	235/55 R19
Peso (kg)	1.916
Long/Anch/Alt (mm)	4.915/1.885/1.690
Capacidad del depósito (l)	71
Volumen del maletero (l)	634/1.842
De 0 a 100 km/h (s)	10,3
Velocidad máxima km/h	200
Consumo mixto (l/100 km)	7,6



▲ La dirección asistida puede regularse hasta de tres maneras específicas en función del tipo de conducción o si el coche circula por carretera o ciudad. Los respaldos de la segunda fila se pueden reclinar en diferentes grados y el asiento entero desplazarse para ganar espacio.



▲ Las diferencias estéticas entre el Santa Fe y el Grand Santa Fe son importantes. Por ejemplo la doble salida de escape, los raíles del techo en color negro o el spoiler trasero, entre otros elementos.



Se trata de un equipamiento especialmente completo y muy costoso que en su gran mayoría los rivales cobran aparte y que aporta un importante valor añadido al Grand Santa Fe. Como el que le proporciona la extraordinaria garantía de la que goza (ver recuadro) y que habla por sí misma de la confianza que tiene la marca en la calidad de sus productos. El Hyundai Grand Santa Fe está disponible a partir de 46.640 euros, solo 3.150 euros de incremento respecto a la carrocería corta.

Volkswagen Un todocamino americano

Para producir un nuevo SUV en Estados Unidos, el grupo VW invertirá 643 millones de euros en su planta de Chattanooga (Tennessee). Será un todocamino de siete plazas totalmente nuevo, que se venderá a partir de 2016. Además del nuevo vehículo, Chattanooga albergará un centro de I+D de nueva creación, que se encargará de integrar las demandas de los consumidores norteamericanos en los modelos del consorcio alemán. Para ello se cuenta con los más de 7.000 millones de dólares (unos 5.185 millones de euros), que invertirá hasta 2018 VW en EE.UU y México para vender 800.000 vehículos en Estados Unidos ese año.

Opel Nuevo centro de motores

Cumplir la estrategia marcadada de lanzar 27 nuevos modelos y 17 nuevas y eficientes motorizaciones hasta 2018 motiva la creación de un centro de motores en Rüsselsheim (Alemania). Costará 210 millones de euros, contará con 43 bancos de pruebas de última generación y estará dedicado al desarrollo de propulsores de gasolina de media y baja cilindrada. Es parte de la inversión anunciada de 230 millones de euros para las nuevas instalaciones de pruebas e ingeniería del Centro Internacional de Desarrollo Técnico y el Centro de Pruebas de Rodgau-Dudenhofen. Mientras tanto en la nueva planta de Hun-



Acuerdos Con miras al coche eléctrico

Dos acuerdos relacionados con la movilidad eléctrica han sido firmados recientemente

gría, en la que se han invertido 700 millones de euros, ha comenzado la producción de las mecánicas de altas prestaciones y bajas emisiones, que impulsarán los nuevos Corsa y ADAM Rocks.

BMW. Conseguir un sistema de recarga inalámbrica de las baterías de los eléctricos e híbridos enchufables es el objetivo de la colaboración del grupo alemán con Daimler, mientras que la alianza con Samsung amplía el suministro de baterías a futuros coches eléctricos de BMW. También ambas compañías cooperarán en la investigación para mejorar las tecnologías relacionadas con las baterías.

ESTUDIO DE LA CONFEDERACIÓN DE AUTOESCUELAS Los repasos siempre vienen bien

Seguro que con un pequeño repaso se recuperarían sin problemas los conocimientos sobre normativa, señalización y seguridad vial que aprendimos para convertirnos en conductores y que el tiempo ha desplazado al cajón del olvido. Un repaso al que de vez en cuando deberíamos enfrentarnos los conductores para paliar el déficit de conocimientos que el tiempo nos aplica

y ponernos a la altura de los más «novatos», en lo que a conocimiento de la parte teórica de la conducción se refiere.

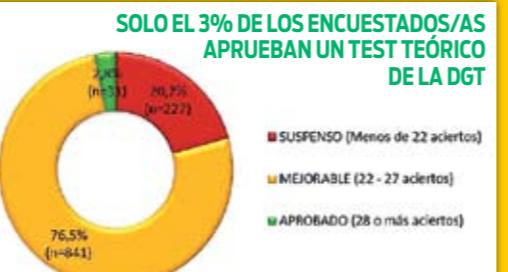
Un estudio realizado por la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), sobre una base de conductores con una antigüedad media del permiso de 18 años, refleja que sólo el 2,8 por ciento aprobarían un examen, que el 81 % de los aspirantes al carné supera a

la primera. Aún hay más, porque en esos test de 30 preguntas, que se utilizan en el teórico del permiso By en los que no se admitten más de tres fallos, un 20,7% de los conductores entrevistados sólo hallaron la respuesta correcta en 21 preguntas, mientras que el 76,5% mostraba su desconocimiento, especialmente en normativa, al acumular de tres a ocho fallos.

Por temática, seguridad vial se anotaba el mayor porcentaje de aciertos, siendo las preguntas sobre normativa las que acumularon más errores.

Y como era de esperar, puesto que el tiempo es el mayor aliado del olvido, a mayor antigüedad del permiso, mayor desconocimiento. Y también, a mayor edad del conductor mayor número de suspensos, destacando

que a partir de los 65 años ninguno pasará el test actual y casi la mitad (48,1%) cometiera al menos ocho errores. Pero no todo se olvida por igual ni el desconocimiento es el mismo en todos



LOS CONOCIMIENTOS SE DETERIORAN A LO LARGO DEL TIEMPO, A MARCHAS DISTINTAS



Previsiones

La conectividad se abre camino

39.000 millones de euros generarán en 2018 el mercado del coche conectado, frente a los 13.000 millones de 2012. Son previsiones de la consultora SBD y GSMA (Grupe Special Mobile Association), basadas en la multiplicación por siete de los coches que incorporaran de fábrica sistemas de conectividad en los próximos

cincos años por el impulso que supondrá la obligatoriedad del e-call a partir de 2015. Los datos forman parte del primer estudio de coches conectados, coordinado por la Asociación Española de Empresas de la Publicidad IAB, que destaca que hay 24 marcas de coches que ya ofrecen conectividad en sus modelos, aunque hay una alta fragmentación y los sistemas solo son gratuitos durante un tiempo limitado.

el puntazo

La atracción de los todocamino, una moda que exige pagar más.

En 3.400 euros cifra el comparador de seguros Acerto, com el sobrecoste medio de un SUV sobre un familiar de similares prestaciones, equipamiento y maletero. Diferencia que puede llegar a los 9.000 euros, incluso entre modelos de la misma marca y que se mantiene durante la vida útil del vehículo, puesto que los costes de uso del todoterreno superan en 6.460 euros los de un familiar equivalente.

la imagen

Un sesentón con mucho empuje

Los sesenta años del inolvidable D-Type se celebran con la llegada del F-Type Project 7, el deportivo de serie más veloz y potente construido por la marca. La culminación del emblemático aniversario tuvo lugar en Le Mans Classic, la famosa carrera de resistencia, donde a la presentación oficial del sucesor se unió la victoria del veterano D-Type entre los automóviles fabricados entre 1957 y 1961.



la frase

Stephen Odell. Vicepresidente ejecutivo y presidente de Ford Europa, Oriente Medio y África

«Necesitamos un liderazgo paneuropeo consensuado y una acción con todas las partes interesadas que trabajen juntas para asegurar que la visión de una Europa más competitiva se convierte en realidad».



en breve

CAMBIO GENERACIONAL
Volvo ha dejado de fabricar el actual XC90, que fue presentado en 2002 y del que se ha hecho 636.143 unidades, para preparar la planta de Torslanda (Suecia) para la llegada de la nueva versión.

REVISIÓN DEL SERIE 3
Un eventual defecto en el airbag del pasajero ha motivado la llamada a revisión de 1,6 millones de unidades del BMW Serie 3, de las que unas 100.000 corresponden al mercado español.

DE CHINA A BRASIL
BYD invertirá 67 millones de euros en una planta en Brasil. Será la primera factoría de la empresa china en Sudamérica y hará autobuses eléctricos y baterías reciclables de hierro-fosfato.

MADRID, TRÁFICO Y CONTAMINACIÓN
El Ayuntamiento de Madrid ha previsto la restricción del tráfico en el centro de la ciudad en función de la matrícula para situaciones de alta contaminación.

Campaña Accidentes y cansancio

Anfabra y el Real Automóvil Club de España vuelven con su campaña veraniega, que anima a los conductores a descansar en los trayectos largos, hidratarse y conducir de forma segura. Recomendaciones necesarias cuando, según el Observatorio Español de Conductores-DUCIT, siete de cada diez automovilistas declaran hacer los viajes sin descansar, tres de cada cinco no para lo recomendado y un 11,5% reconoce haber dado alguna vez cabezadas estando al volante.

AYUDAS



Sistemas de ayuda Asignatura pendiente

Precio y consumo son las prioridades de los españoles a la hora de comprar un coche. Por eso los sistemas de seguridad avanzados faltan en el 98 por ciento de los turismos que circulan en España, cuando el frenado de emergencia autónomo, la ayuda al mantenimiento del carril, el detector de fatiga o la monitorización de ángulos muertos evitarían 420 muertos en accidentes de tráfico al año. Además, según el estudio de la Fundación Linea Directa, el uso combinado de los cuatro sistemas evitaría un 27,5% de los accidentes con víctimas. Para conseguirlo se debería atajar el desconocimiento que existe sobre la tecnología avanzada, un desconocimiento que llega al 96% de los automovilistas españoles

HAMILTON REMONTADA ÉPICA QUE ACABÓ EN EL TERCER PUESTO. NO PUDO SUPERAR A BOTTAS, AUNQUE LIMITÓ DAÑOS CON ROSBERG



Rosberg y Hamilton siguen 'haciendo la goma'

Nico Rosberg redondeó una semana perfecta, mientras que Hamilton, volvió a moverse por su particular montaña rusa de la actual temporada. En una carrera realmente abierta y movida, Fernando Alonso volvió a repetir un quinto puesto que es, a día de hoy, su mejor opción el domingo



▲ En el podio, Rosberg, Hamilton y Bottas. El finlandés y su equipo, son las revelaciones de la temporada.

Javier Rubio || jrubio@motor16.com

Fotos: Sutton

Un disco de frenos roto inesperadamente y los neumáticos más blandos elegidos por Pirelli fueron los catalizadores para un intenso Gran Premio de Alemania. En un campeonato donde el título está acotado a dos pilotos, ambos factores permitieron vivir, de nuevo una gran carrera. Por segunda vez en dos semanas.

De nuevo se confirmó que la acción en pista es el verdadero estímulo y aliciente en la Fórmula 1. Los adelantamientos y maniobras entre los pilotos consiguen hacer olvidar la escasez de candidatos al título, la pérdida del sonido y la falta de atractivo de los monoplazas. Afortunadamente, la carrera alemana siguió la tónica de Silverstone, aunque Hamilton no estaría tan de acuerdo en algunos aspectos.

De repente, con su inesperado accidente de 27 g y 210

km/h, el G.P. de Alemania adquirió otro cariz para Hamilton, quien veía otra vez cómo perdía terreno donde más, a priori, puede ganarlo: el sábado. Si en Austria y Gran Bretaña ya tenía la carrera perdida antes de iniciarse ambas, en Alemania incluso partía desde la vigésima posición. En varias ocasiones se le ha puesto al británico el caramelito del liderazgo en la mano para, a continuación, quitárselo bruscamente. Otro tanto ocurrió en Hockenheim.

Por otro lado, harto Pirelli de las críticas a su conservadurismo en la elección de compuestos, decidió llevar los compuestos más blandos al circuito alemán. Dos días con las temperaturas más elevadas de la temporada anticipaban una carrera de locura el domingo con la degradación de las gomas. El sábado, incluso, la temperatura del asfalto -58 grados- superaba a la del G.P. de Malasia. Aunque bajó la temperatura el domingo,

afortunadamente se mantuvo elevado entre los pilotos gracias a los diferentes ritmos y estrategias de carrera.

Nada nuevo ofreció el G.P. de Alemania ante las expectativas de modificaciones en la jerarquía de parrilla con la retirada del sistema FRIC de suspensiones. Esta se modifica por la mejor o peor adaptación de los monoplazas a las diferentes exigencias de cada trazado, pero nada añadió al respecto la decisión de la FIA. Lo que permite cuestionar si muchos de los costosos sistemas que se desarrollan en la Fórmula 1 podrían ser eliminados tranquilamente. Pero ésta es otra historia.

Y como no tenía más remedio, Hamilton salió al ataque. Pero también gran parte de los pilotos. El accidente de Massa y Magnussen en la salida contribuyó a revolver al grupo de cabeza, donde algunos, como Ricciardo, salieron perjudicados, y otros, como Alonso, be-

neficiados. A partir de entonces, baile de posiciones y múltiples adelantamientos hicieron de la Alemania una carrera loca, pero, a la vez, también extraordinariamente compleja y estratégica para muchos de sus protagonistas.

Porque, a medida que avanzaba la prueba, los equipos tuvieron que plantearse si las dos paradas previstas inicialmente eran las adecuadas. En esa diferencia de ritmos radicó también parte del atractivo de la prueba. Sin olvidar también cómo, en medio de la pelea, los pilotos también recibían órdenes para cuidar su consumo, como fue el caso de Sebastian Vettel en su pelea con Fernando Alonso. Una de las desgracias, por otro lado, de la Fórmula 1 actual. Pero éste también es otro tema.

De modo que Nico Rosberg pasó desapercibido, al menos para los telespectadores de todo el mundo. Fue su semana perfecta, pero su protagonismo se

daba por sentado en la carrera tras el incidente de su compañero. El gran aliciente era comprobar hasta dónde podía remontar Lewis Hamilton. ¿La respuesta? Hasta donde pudo. «Desde un punto de vista personal, no puedo estar muy animado con la carrera, fue un duro fin de semana para mí», reconoció después Hamilton, «y finalmente perdí más puntos con Nico en la batalla por el título, pero estoy agradecido porque pude limitar el daño con un puesto en el podio». El vaso medio lleno, que diría después.

«Si me hubiera quedado fuera por un golpe y hubiera perdido puntos, hubiera sido devastador», explicaba el británico tras la carrera. Sus temores previos a punto estuvieron de hacerse realidad en varias ocasiones. El denso tráfico a superar era una trampa para Hamilton con tantos pilotos en frenética, cada uno con sus problemas. Efectivamente,

el piloto británico a punto estuvo de quedarse fuera de carrera con Jenson Button al no entenderse con su compatriota en la maniobra de adelantamiento, momento en el que dañó su alerón delantero y perdió eficacia en su W05.

Si Mercedes buscaba dos paradas inicialmente para Hamilton, a partir de entonces el monoplaza se 'comía' las gomas con gula. El paso a las tres aumentaba nuevamente el trabajo de Hamilton. ¿Más problemas? En la vuelta 49, Adrian Sutil hacía un trompo al entrar en la recta. Incomprensiblemente, la organización de carrera no sacó el coche de seguridad. Hubiera comprimido a toda la parrilla y, quizás complicado más la vida a Rosberg. Por el contrario, el equipo apostó por entrar en boxes y, con muchas vueltas por delante todavía, aún necesitaba ganar varias posiciones para llegar al podio. Consiguió superar a Alonso cuando el español en-

tró en su última parada, pero cayó rendido ante el Williams de Valtteri Bottas, a pesar de que le alcanzó a cinco vueltas del final, ya sin gomas tan efectivas.

Williams y Bottas volvieron a ser otros de los triunfadores del fin de semana, considerando la opción fija de Mercedes, por supuesto. De nuevo, cara y cruz para el equipo británico, convertido ahora en el segundo de la parrilla, aunque sigue perdiendo por segunda vez a Felipe Massa en la primera vuelta y, de paso, muchos puntos por el camino.

Como Bottas manifestaba en el podio, no sólo el segundo puesto era un gran resultado ya que el equipo británico logró terminar entre los dos Mercedes oficiales, todo un éxito en Alemania. Y el finlandés subía al cajón por tercera vez consecutiva. «Para mí, era muy importante tener buena salida para las rectas con DRS, así que después de la uno y la dos-tres quería salir lo más rápido posible, y fre-



Vettel fue cuarto, un buen resultado, sobre todo porque quedó por delante de su compañero. Tuvo un buen duelo con Alonso.



nar lo más tarde...», explicaría después Bottas. Desde boxes, el equipo le indicaba los programas de motor de los que ir disponiendo para defenderse de Hamilton. Cosas de la Fórmula 1 moderna. Eso sí, Williams conseguía superar a Ferrari en la clasificación de Constructores, sí, el mismo equipo que quedó antepenúltimo el pasado año, sólo con cinco puntos.

El viernes, Red Bull apareció como una posible alternativa a distancia de Mercedes, cuando todavía se especulaba con los potenciales efectos de la retirada del Fric para los monoplazas alemanes. No fue así, y el equipo austriaco también fue superado por Williams. Sin embargo, Vettel recibió esta vez un respiro con su cuarto puesto final, tras ser nuevamente superado por su compañero Ricciardo en los entrenamientos.

Dentro de los numerosos duelos que se vivieron en Hockenheim, el alemán revivió otra

RICCIARDO Y ALONSO TUvIERON UNA LUCHA SIN CUARTEL



FERNANDO ALONSO / FERRARI

Una carrera 'compleja', y la 'mejor de la temporada'

«Estoy muy contento, Austria fue probablemente mi mejor carrera hasta ahora esta temporada, pero ahora es esta, porque fue muy compleja de gestionar, la salida, el combustible, los neumáticos, los cambios de estrategia, y las luchas en pista, fue una carrera muy compleja de entender y ejecutar». Así resumía Fernando Alonso su quinta posición final en Alemania. Buen tema sería plantear por qué se han hecho tan complejas las carreras de Fórmula 1 en el presente, quizás causas de fondo que justifiquen por qué el Gran Premio de Alemania sufrió una caída importante en el número de espectadores.

Tras un regular puesto en entrenamientos, Alonso logró «el máximo posible» con el quinto final, a través de una carrera realmente movida para el piloto español, con numerosos adelantamientos y opciones estratégicas sobre la marcha, especialmente ante la posibilidad de lluvia en el aire y el desgaste de los neumáticos. Sobre todo con la última parada en boxes, que parecía darle opciones frente a Vettel por la cuarta posición, pero con Ricciardo por medio «defendiendo a Red Bull» perdió un tiempo que quizás le hubiera permitido lograrla. Aunque con su última vuelta en «octava velocidad» para ahorrar combustible, quien sabe.

La gran bajada de las temperaturas ayudó a mejorar el nivel de Ferrari para lo esperado el sábado, («McLaren era medio segundo más rápido que nosotros»), pero en Hungría el calor puede ser de nuevo protagonista y, con una posición de entrenamientos similar a la de Alemania, el paisaje puede ser otro.

«Nuestro objetivo sigue siendo el mismo: sumar tantos puntos como sea posible y ayudar a Ferrari», remataba Alonso en Hockenheim, con la frase que tantas veces estamos escuchando esta temporada. Y así seguirá como lema, con un F14 T que es historia, aunque siga saliendo todavía a la pista hasta final de año.

batalla con Alonso, aunque más breve esta vez. «Fue divertido con Fernando, ¡Comenzamos como lo dejamos en Silverstone!», bromeó después de la prueba, «en un momento de la carrera la cosa estuvo muy apretada con los Ferrari, pero conseguimos mantenernos por delante». Tras la segunda parada, Alonso volvió a adelantar a Vettel, pero el piloto y su equipo le hicieron el 'undercut', y Alonso ya no pudo alcanzar al alemán en la parte final de la carrera, a pesar de que el Red Bull andaba justo de combustible.

«Fue muy divertido, una de las carreras que más he disfrutado», comentaba jocoso Daniel



En la salida, Massa arruinó todas sus posibilidades al chocar con Magnussen.

también perjudicó a otros, como Force India, a pesar de lo cual sus dos monoplazas volvieron a terminar en los puntos. El viernes, en las simulaciones de carrera y por encima de los 30 grados, Hulkenberg y Pérez mostraron un ritmo sorprendente, pero el domingo ambos pilotos descubrieron que, si esperaban problemas con los neumáticos traseros, fueron los delanteros los que condenaron a sus pilotos.

Sergio Pérez tuvo que cambiar a tres paradas sobre la marcha y el equipo mantuvo las dos del piloto alemán, que terminó séptimo, por el décimo del mexicano. Pero Force India sigue quinto en Constructores, el objetivo marcado para este año por el equipo.

Uno de los equipos que no logró optimizar en Hockenheim sus expectativas iniciales fue McLaren. Con novedades aerodinámicas que hacían más efectivo al MP4/29 en la pista alemana, con Magnussen en un gran cuarto puesto de parrilla, Button y el danés acabaron octavo y noveno. El toque de éste con Massa le llevó a boxes en la primera vuelta y a una forzada remontada. En el caso del británico, lamentó la estrategia del equipo cuando llegó a rodar en sexta posición «entramos demasiado pronto en la segunda parada», en lo que fue una agresiva decisión del equipo para ganar terreno que se volvió en su

EL MUNDIAL PILOTOS

1º N. Rosberg (A)	190 puntos
2º L. Hamilton (GBR)	176 ptos.
3º D. Ricciardo (AUS)	106 ptos.
4º F. Alonso (E)	97 ptos.
5º V. Bottas (FIN)	91 ptos.
6º S. Vettel (A)	82 ptos.
7º N. Hulkenberg (A)	69 ptos.
8º J. Button (GBR)	59 ptos.
9º K. Magnussen (DIN)	37 ptos.
10º F. Massa (BRA)	30 ptos.
11º S. Pérez (MEX)	29 ptos.
12º K. Raikkonen (FIN)	19 ptos.

CONSTRUCTORES

1º Mercedes	366 puntos
2º Red Bull-Renault	188 ptos.
3º Williams-Mercedes	121 ptos.
4º Ferrari	116 ptos.
5º Force India-Mercedes	98 ptos.
6º McLaren-Mercedes	96 ptos.
7º Toro Rosso-Renault	15 ptos.
8º Lotus-Renault	8 ptos.

en www.motor16.com

Pedro Martín II pmartin@motor16.com

TODOTERRENO BAJA ARAGÓN



Cuarta de Roma en coche

Nani Roma, al volante de un Mini, amplió su récord de victorias en la Baja Aragón, prueba que el Folgueroles ganó por octava vez, pues ha subido cuatro veces a lo más alto del podio pilotando motos, y otras cuatro en coches. Segundo fue Orlando Terranova, también con un Mini.

INTERN. GT OPEN SILVERSTONE

Ganan Aston Martin y Ferrari

El Aston Martin V12 de TF Sport pilotado por Turner y Fannin ganó la primera de las dos mangas del GT Open disputadas en Silverstone, con el Corvette de Soulet y Pastorelli por detrás; mientras que en la segunda manga, el triunfo fue para el Ferrari 458 Italia de SMP Racing, pilotado por Mavlanov y Zampieri, seguido por el Aston Martin de Turner y Fannin.

FÓRMULA 1 PRETEMPORADA



Stuvik recupera el liderato

El tailandés Sandy Stuvik (RP Motorsport) recupera el liderato tras ganar las dos carreras del Euro Fórmula Open de F-3 disputadas en Silverstone. Y en ambos casos, con el español Alex Palou (Campos Racing) en segunda plaza y el israelí Yarin Stern (West-Tec) en tercera.

LE MANS SERIES 2015

El ACO presenta la clase LM P3

El Automobile Club de l'Ouest, organizador de las 24 Horas de Le Mans, acaba de presentar la nueva categoría LM P3, que debutará en la temporada 2015 en las European Le Mans Series y en las Asian Le Mans Series. Es un vehículo más asequible que los LM P2 –y, por supuesto, que los LM P1 al estilo de Audi o Toyota– con el que se quiere incentivar la inscripción de jóvenes pilotos y de 'gentlemen drivers'. Son igual de anchos que los

GP2 SERIES HOCKENHEIM

El monegasco Stefano Coletti se impuso en la segunda carrera, y ya es cuarto en la general. Junto a él, el brasileño Felipe Nasr, segundo en esa manga.



Vencen Mitch Evans y Stefano Coletti, y Palmer amplía la ventaja

El circuito alemán de Hockenheim acogía la sexta de las 11 citas que componen el calendario de las GP2 Series, y en este 'paso del ecuador' Jolyon Palmer (DAMS) se hizo con una renta de 25 puntos que le alejan todavía más de sus perseguidores al frente de la general, pues el británico suma ya 168 puntos, por los 127 del brasileño Felipe Nasr (Carlin) y los 100 del venezolano Johnny Cotto (Trident), cuya tercera posición en la tabla corre peligro, pues ve acercarse por detrás, precisamente, a los dos pilotos que saldaron su visita a Alemania con victoria. Porque el monegasco Stefano Coletti (Racing Engineering) es ahora cuarto, con 96 puntos, después de ganar la segunda manga y ser cuarto en la primera ca-

rera –con 29 puntos, fue el gran triunfador de la cita–, mientras que el neozelandés Mitch Evans (Russian Time) es quinto en la general, con 92 puntos, al imponerse en la primera carrera, que es la que aporta mayor puntuación al ganador: 25. En la segunda, sin embargo, no pasó del undécimo puesto, fuera ya de los puntos.

En cuanto a Palmer, el líder del certamen terminó tercero la primera carrera y sexto la segunda. Otro de los destacados en Hockenheim fue el belga Stoffel Vandoorne, con dos puestos de podios: segundo en la primera manga y tercero en la otra.



En primer plano, el neozelandés Mitch Evans, ganador de la primera carrera, en pleno 'codo a codo' con el líder del certamen, el británico Jolyon Palmer.



▲ Para reducir costes, los LM P3 compartirán componentes, como los neumáticos, similares a los usados en la Porsche Cup.

LM P2 pero 15 centímetros más cortos, pesan entre 870 y 900 kilos, e incorporan un motor V8 de unos 420 CV. En circuitos normales serán unos dos segundos más rápidos que los LM GTEs.



Pedro Martín II pmartin@motor16.com

TODOTERRENO BAJA ARAGÓN



Cuarta de Roma en coche

Nani Roma, al volante de un Mini, amplió su récord de victorias en la Baja Aragón, prueba que el de Folgueroles ganó por octava vez, pues ha subido cuatro veces a lo más alto del podio pilotando motos, y otras cuatro en coches. Segundo fue Orlando Terranova, también con un Mini.

INTERN. GT OPEN SILVERSTONE

Ganan Aston Martin y Ferrari

El Aston Martin V12 de TF Sport pilotado por Turner y Fannin ganó la primera de las dos mangas del GT Open disputadas en Silverstone, con el Corvette de Soulet y Pastorelli por detrás; mientras que en la segunda manga, el triunfo fue para el Ferrari 458 Italia de SMP Racing, pilotado por Mavlanov y Zampieri, seguido por el Aston Martin de Turner y Fannin.



FÓRMULA 1 PRETEMPORADA



Stuvik recupera el liderato

El tailandés Sandy Stuvik (RP Motorsport) recupera el liderato tras ganar las dos carreras del Euro Fórmula Open de F-3 disputadas en Silverstone. Y en ambos casos, con el español Alex Palou (Campos Racing) en segunda plaza y el israelí Yarin Stern (West-Tec) en tercera.

LE MANS SERIES 2015

El ACO presenta la clase LM P3

El Automobile Club de l'Ouest, organizador de las 24 Horas de Le Mans, acaba de presentar la nueva categoría LM P3, que debutará en la temporada 2015 en las European Le Mans Series y en las Asian Le Mans Series. Es un vehículo más asequible que los LM P2 –y, por supuesto, que los LM P1 al estilo de Audi o Toyota– con el que se quiere incentivar la inscripción de jóvenes pilotos y de 'gentlemen drivers'. Son igual de anchos que los

GP2 SERIES HOCKENHEIM

El monegasco Stefano Coletti se impuso en la segunda carrera, y ya es cuarto en la general. Junto a él, el brasileño Felipe Nasr, segundo en esa manga.



Vencen Mitch Evans y Stefano Coletti, y Palmer amplía la ventaja

El circuito alemán de Hockenheim acogía la sexta de las 11 citas que componen el calendario de las GP2 Series, y en este 'paso del ecuador' Jolyon Palmer (DAMS) se hizo con una renta de 25 puntos que le alejan todavía más de sus perseguidores al frente de la general, pues el británico suma ya 168 puntos, por los 127 del brasileño Felipe Nasr (Carlin) y los 100 del venezolano Johnny Ce-

cotto (Trident), cuya tercera posición en la tabla corre peligro, pues ve acercarse por detrás, precisamente, a los dos pilotos que saldaron su visita a Alemania con vic-

torias. Porque el monegasco Stefano Coletti (Racing Engineering) es ahora cuarto, con 96 puntos, después de ganar la segunda manga y ser cuarto en la primera ca-

rera –con 29 puntos, fue el gran triunfador de la cita–, mientras que el neozelandés Mitch Evans (Russian Time) es quinto en la general, con 92 puntos, al imponerse en la primera carrera, que es la que aporta mayor puntuación al ganador: 25. En la segunda, sin embargo, no pasó del undécimo puesto, fuera ya de los puntos.

En cuanto a Palmer, el líder del certamen terminó tercero la primera carrera y sexto la segunda. Otro de los destacados en Hockenheim fue el belga Stoffel Vandoorne, con dos puestos de podios: segundo en la primera manga y tercero en la otra.



En primer plano, el neozelandés Mitch Evans, ganador de la primera carrera, en pleno 'codo a codo' con el líder del certamen, el británico Jolyon Palmer.



▲ Para reducir costes, los LM P3 compartirán componentes, como los neumáticos, similares a los usados en la Porsche Cup.

LM P2 pero 15 centímetros más cortos, pesan entre 870 y 900 kilos, e incorporan un motor V8 de unos 420 CV. En circuitos normales serán unos dos segundos más rápidos que los LM GTEs.

saber Comprar y vender

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Síguenos en...



Motor16.tv

Motor16

preciosdecoches.motor16.com

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

Matriculaciones en Europa

RENAULT Y OPEL DESTACAN EN JUNIO

Con 1.230.363 unidades, que suponen un +4,5% sobre junio de 2013 y colocan el primer semestre en 6.393.783 unidades (+6,2%), Alemania es el único de los grandes mercados que cierra el mes a la baja (ver cuadro). Entre los fabricantes destaca el incremento de ventas de Renault (20,6%), la mayor entre los que más venden, que sube de la cuarta a la segunda posición, colocándose por detrás de la siempre inalcanzable VW y por delante de Opel, la otra marca con dos dígitos en su porcentaje positivo mensual (11,7%). Ambos desplazan a Ford (-0,9%) al cuarto puesto, aunque la marca del ovalo sigue ocupando la segunda plaza del

ranking semestral, que mantiene sin cambios las diez marcas más vendidas con respecto a enero-mayo, según los datos suministrados por los constructores europeos (ACEA). Por modelos, Golf, Clio, Fiesta, Corsa y Polo siguen siendo los más matriculados del mes, según la consultora Jato, que refleja la salida de A3/S3/RS3 y Octavia del «top ten» en el que entran Captur y Qashqai. También destaca el modelo de Renault como el primer pequeño «crossover» que figura entre los diez coches más vendidos y el incremento por encima de los dos dígitos en lo que va de año de Octavia, Sandero, A3/S3/RS3 y Fiat 500.

LOS MAYORES MERCADOS					
	Junio	%14/13	Enero/Junio	%14/13	
ALEMANIA	277.614	-1,9	1.538.268	2,4	
REINO UNIDO	228.291	6,2	1.287.265	10,6	
FRANCIA	196.233	2,5	958.752	2,9	
ITALIA	127.489	3,8	756.818	3,3	
ESPAÑA	90.158	23,9	454.942	17,8	
BÉLGICA	42.397	-1,8	287.203	-0,9	
PAÍSES BAJOS	32.960	-5,9	199.594	-5,4	
EU28	1.189.143	4,5	6.622.996	6,5	
EFTA	41.220	-0,2	228.556	-1,4	
EU28+EFTA	1.230.363	4,3	6.851.552	6,2	

FUENTE: ACEA

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS					
	Junio	%14/13	Enero/Junio	%14/13	
VW	141.548	-2,8	830.148	2,7	
RENAULT	105.469	20,6	467.994	13,7	
OPEL	93.498	11,7	473.082	8,3	
FORD	89.570	-0,9	508.327	6,5	
PEUGEOT	74.520	3,1	420.422	7,2	
AUDI	64.420	1,4	384.574	5,6	
BMW	64.337	7,6	347.154	5,7	
CITROËN	59.783	-4,1	333.195	2,7	
MERCEDES	59.524	1,1	332.409	3,8	
FIAT	57.574	5,5	324.735	1,9	

DUNLOP

Por un habitáculo más silencioso

Reducir hasta cuatro decibelios el ruido en el habitáculo es lo que aporta la tecnología Noise Shield de Dunlop. La clave está en la espuma integrada en el interior del neumático, que reduce la vibración del aire sin afectar

al rendimiento y a la velocidad. Esa vibración provoca un ruido que genera la Cavidad de Resonancia del Neumático (TCR) y que se transmite al interior del vehículo. Una vibración que queda prácticamente anulada con la nueva tecnología.

El Noise Shield es la respuesta de la marca de neumáticos a la petición de Audi para conseguir más silencio en sus deportivos RS6, RS 7 y nuevo A8. Para ellos están disponibles como equipamiento de serie con esa tecnología los Sport Maxx GT y WinterSport 4D de Dunlop.



Dos Ruedas

LAS VENTAS DE MOTOS SUPERAN LAS PREVISIÓN

La mayor utilización de la moto como herramienta de movilidad urbana ayuda a cerrar el primer semestre con 52.618 matriculaciones, un crecimiento del 19,3%, que supera las expectativas iniciales. Con una subida en junio del 16,1% sobre ese mes de 2013 (11.288 unidades), son los modelos con más de 700 c.c. (38,2%) y las cilindradas medias (24,9%) los que más crecen, frente al 13,5% de subida de las motocicletas ligeras, que siguen ocupando más de la mitad de las ventas en el primer semestre (59,3%). Menos bien evolucionan los ciclomotores, con una caída en junio del 1,4% (1.437 unidades) y un retroceso de enero a junio del 3% (6.461 unidades), acumulando en los últimos cinco años un descenso que rebasa el 5%. Pese a la buena evolución de las motos preocupa un parque que supera los catorce años, puntualiza José María Riaño, el secretario general de Anesdor, la patronal de las dos ruedas.

Dahon

Bicicleta eléctrica y plegable

Se llama Ikon y es una bicicleta eléctrica y plegable, que cuenta con un cambio de ocho velocidades y un motor TranzX de 36 voltios que mueve el conjunto con agilidad. Cuesta 1.695 euros, se puede beneficiar de los 200 euros de subvención del Pima Aire 3, pesa 21,3 kilos y plegada ocupa 32x78x66 cm.



La aseguradora Direct pone a disposición de los conductores, sean o no clientes, una **App que ayuda a planificar donde repostar y cuanto gastar en combustible**. La aplicación, disponible para Android e IOS Appel, informa en minutos como establecer la mejor ruta hacia el destino marcado. También permite **fijar los puntos de interés en el recorrido** y ofrece un detector automático de accidentes.

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D	A Sedan 1.6 TDI S tronic Adrenalin	28.860	3.9 105	
D	A Sedan 1.6 TDI S tronic Attracted	27.580	3.9 105	
D	A Sedan 1.6 TDI S tronic S line edition	32.510	3.9 105	
D	A Sedan 2.0 TD1 150cv Ambiente	30.670	4.1 150	
D	A Sedan 2.0 TD1 150cv Ambition	30.670	4.1 150	
D	A Sedan 2.0 TD1 150cv Attraction	28.190	4.1 150	
D	A Sedan 2.0 TD1 150cv Ambiente	34.090	4.7 150	
D	A Sedan 2.0 TD1 150cv quattro Ambiente	34.090	4.7 150	
D	A Sedan 2.0 TD1 150cv quattro Attraction	31.510	4.7 150	
D	A Sedan 2.0 TD1 150cv S tronic Ambiente	32.820	4.5 150	
D	A Sedan 2.0 TD1 150cv S tronic Ambition	32.820	4.5 150	
D	A Sedan 2.0 TD1 150cv S tronic Attraction	30.340	4.5 150	
D	A Sedan 2.0 TD1 Adrenalin	28.550	4.1 150	
D	A Sedan 2.0 TD1 Attracted	27.270	4.1 150	
D	A Sedan 2.0 TD1 clean Stroupa S line	41.960	4.9 184	
D	A Sedan 2.0 TD1 clean diesel S line edit	36.100	4.2 184	
D	A Sedan 2.0 TD1 quattro Adrenalin	31.890	4.7 150	
D	A Sedan 2.0 TD1 quattro Attracted	30.550	4.7 150	
D	A Sedan 2.0 TD1 quattro S line edition	35.680	4.7 150	
D	A Sedan 2.0 TD1 S tronic Attraction	32.200	4.1 150	
D	A Sedan 2.0 TD1 S tronic Adrenalin	30.700	4.5 150	
D	A Sedan 2.0 TD1 S tronic Attracted	29.420	4.5 150	
D	A Sedan 2.0 TD1 S tronic S line edition	34.350	4.5 150	
G	A Sedan 1.4 TFSI 140 COD S tronic Ambiente	28.000	5.3 125	
G	A Sedan 1.4 TFSI 140 COD S tronic Ambiente	28.000	5.3 125	
G	A Sedan 1.4 TFSI 140 COD S tronic Attraction	25.540	5.3 125	
G	A Sedan 1.4 TFSI 140 COD S tronic Attracted	29.950	4.7 140	
G	A Sedan 1.4 TFSI 140 COD S tronic Ambiente	32.430	4.7 140	
G	A Sedan 1.4 TFSI 140 COD S tronic Ambiente	32.430	4.7 140	
G	A Sedan 1.4 TFSI 140 COD S tronic Ambiente	30.280	4.8 140	
G	A Sedan 1.4 TFSI 140 COD S tronic Ambiente	30.280	4.8 140	
G	A Sedan 1.4 TFSI 140 COD S tronic Attraction	27.800	4.8 140	
G	A Sedan 1.4 TFSI 140 COD S tronic Attracted	28.160	4.8 140	
G	A Sedan 1.4 TFSI 140 COD S tronic Attracted	26.880	4.8 140	
G	A Sedan 1.4 TFSI 140 COD S tronic Attraction	31.810	4.8 140	
G	A Sedan 1.4 TFSI 140 COD S tronic S line edition	33.960	4.7 140	
G	A Sedan 1.4 TFSI 140 COD S tronic Attraction	30.310	4.7 140	
G	A Sedan 1.4 TFSI 140 COD S tronic Attracted	29.030	4.7 140	
G	A Sedan 1.8 TFSI 180 Stronquat Attraction	34.520	6.6 180	
G	A Sedan 1.8 TFSI 180 Stronquat Attraction	37.100	6.6 180	
G	A Sedan 1.8 TFSI 180 Stronquat Ambiente	37.100	6.6 180	
G	A Sedan 1.8 TFSI 180 Stronquat Ambiente	37.100	6.6 180	
G	A Sedan 1.8 TFSI 180 Stronquat Ambiente	32.630	5.8 180	
G	A Sedan 1.8 TFSI 180 Stronquat Ambiente	32.630	5.8 180	
G	A Sedan 1.8 TFSI 180 Stronquat Ambition	32.630	5.8 180	
G	A Sedan 1.8 TFSI 180 Stronquat Attraction	30.050	5.8 180	
G	A Sedan 1.8 TFSI 180 Stronquat Attracted	30.650	5.8 180	
G	A Sedan 1.8 TFSI 180 Stronquat Attracted	34.520	6.6 180	
G	A Sedan 1.8 TFSI 180 Stronquat Attraction	37.100	6.6 180	
G	A Sedan 1.8 TFSI 180 Stronquat S line	45.750	6.9 300	
D	A Cabrio 1.6 TDI 115cv	45.630	4.7 150	
D	A Cabrio 1.6 TDI 115cv S line edition	48.990	4.7 150	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv	48.410	4.8 177	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv multitron S line ed	54.260	5 177	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv multitone	50.900	5 177	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro	50.600	5 177	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	53.950	5 177	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	42.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	45.110	5.1 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	47.600	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	45.110	5.1 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	47.600	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	45.110	5.1 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	47.600	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	45.110	5.1 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	47.600	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	45.110	5.1 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	47.600	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	45.110	5.1 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	47.600	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	45.110	5.1 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	47.600	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	45.110	5.1 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	47.600	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	45.110	5.1 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	47.600	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	45.110	5.1 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	47.600	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	45.110	5.1 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	47.600	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	45.110	5.1 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	47.600	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	45.110	5.1 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	47.600	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	45.110	5.1 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	47.600	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	45.110	5.1 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	47.600	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	45.110	5.1 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	47.600	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	50.640	4.9 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv quattro S line edit	45.110	5.1 204	
D	A Cabrio 2.0 TD1 177cv qu			

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

 La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Tipo de combustible

Modelo

Precio en euros

Consumo (l/100km)

Potencia (CV)

D 500 L 1.3 i6 Multijet II 85CV S&S Lounge	19.900	4.2	85
D 500 L 1.3 i6 Multijet II 85CV Start&Stop	18.400	4.2	85
D 500 L 1.3 i6 Multijet II 85CV Start&Stop	18.400	4.2	85
D 500 L 1.3 i6 Multijet II 85CV Start&Stop Auto	19.400	4	85

D 500 L 1.6 i6 Multijet II 105CV S&S Lounge

21.400

4.5

105

D 500 L 1.6 i6 Multijet II 105CV S&S Lounge

21.400

4.5

105

D 500 L 1.6 i6 Multijet II 105CV Start&Stop

19.900

4.5

105

D 500 L 1.6 i6 Multijet II 105CV Start&Stop

19.900

4.5

105

D 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV S&S Lounge

22.200

4

120

D 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV S&S Lounge

22.200

4

120

D 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV Start&Stop

20.700

4

120

G 500 L 0.9 Turbo TwinAir 105CV S&S Lounge

19.400

4.8

105

G 500 L 0.9 Turbo TwinAir 105CV S&S Lounge

19.400

4.8

105

G 500 L 0.9 Turbo TwinAir 105CV Start&Stop

17.900

4.8

105

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV S&S Lounge

22.200

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV Start&Stop

20.700

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV S&S Lounge

22.200

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV Start&Stop

20.700

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV S&S Lounge

22.200

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV Start&Stop

20.700

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV S&S Lounge

22.200

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV Start&Stop

20.700

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV S&S Lounge

22.200

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV Start&Stop

20.700

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV S&S Lounge

22.200

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV Start&Stop

20.700

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV S&S Lounge

22.200

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV Start&Stop

20.700

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV S&S Lounge

22.200

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV Start&Stop

20.700

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV S&S Lounge

22.200

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV Start&Stop

20.700

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV S&S Lounge

22.200

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV Start&Stop

20.700

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV S&S Lounge

22.200

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV Start&Stop

20.700

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV S&S Lounge

22.200

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV Start&Stop

20.700

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV S&S Lounge

22.200

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV Start&Stop

20.700

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV S&S Lounge

22.200

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV Start&Stop

20.700

4

120

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV S&S Lounge

22.200

G 500 L 1.6 i6 Multijet II 120CV Start&Stop

20.700

Tipo de combustible

Modelo

Precio en euros

Consumo (l/100km)

Potencia (CV)

D XF 3.0 V6 Diésel Premium Luxury Sportbrake	69.150	6.2	240
D XF 3.0 V6 Diésel Premium Luxury	69.150	6.2	240
D XF 3.0 V6 Diésel Premium Luxury Sportbrake	79.750	6.2	275
D XF 3.0 V6 Diésel Premium Luxury Sportbrake	79.750	6.2	275
D XF 3.0 V6 Diésel Premium Luxury Sportbrake	73.350	6.2	275
D XF 3.0 V6 Diésel Premium Luxury Sportbrake	73.350	6.2	275
D XJ 3.0 Diesel SWB Luxury	85.438	6.1	275
D XJ 3.0 Diesel SWB Luxury	85.440	6.1	275
D GRAND CHEROKEE 3.0 V6 Overland	70.373	13.8	286
D GRAND CHEROKEE 5.7 V8 HEMI Portfolio	97.834	6.1	275
D XJ 3.0 Diesel SWB Portfolio	98.530	6.1	275
D GRAND CHEROKEE 3.0 V6 Diesel Summit	93.858	14	468
D XJ 3.0 Diesel SWB Premium Luxury	90.253	6.1	275
D XJ 3.0 Diesel SWB Premium Luxury	90.950	6.1	275
G XJ 3.0 LSC SWB Luxury	94.079	9.6	340
G XJ 3.0 LSC SWB Luxury	94.080	9.6	340
G XJ 3.0 LSC SWB Portfolio	107.475	9.6	340
G XJ 3.0 LSC SWB Portfolio	108.180	9.6	340
G XJ 3.0 LSC SWB Portfolio AWD	111.975	9.6	340
G XJ 3.0 LSC SWB Portfolio AWD	12.680	9.6	340
G XJ 3.0 LSC SWB Premium Luxury	99.192	9.6	340
G XJ 3.0 LSC SWB Premium Luxury	99.899	9.6	340
G XJ 3.0 LSC SWB Premium Luxury	97.455	4.2	69
G XJ 3.0 LSC SWB Premium Luxury	10.995	4.2	69
G XJ 3.0 LSC SWB Premium Luxury	11.305	4.2	69
G PICANTO 1.0 CVT 85cv Basic	9.745	4.2	69
G PICANTO 1.0 CVT 85cv Concept	10.995	4.2	69
G PICANTO 1.0 CVT 85cv Concept	10.995	4.2	69
G XJ 3.0 LSC SWB Premium Luxury AWD	104.610	9.6	340
G XJ 3.0 LSC SWB Premium Luxury AWD	105.310	9.6	340
G XJ 3.0 LSC SWB Premium Luxury AWD	161.150	11.6	550
G XJ 3.0 LSC SWB Premium Luxury AWD	161.150	11.6	550
G XJ 3.0 LSC SWB Supersport	160.446	11.6	510
G XJ 3.0 Diesel LWB Portfolio	106.749	6.3	275
G XJ 3.0 Diesel LWB Portfolio	107.450	6.3	275
D XJ 3.0 Diesel LWB Premium Luxury	98.250	6.3	275
D XJ 3.0 Diesel LWB Premium Luxury	98.950	6.3	275
D XJ 3.0 Diesel LWB Ultimate	156.760	6.3	275
G XJ 3.0 LSC CLW Portfolio (JTS)	112.588	9.6	340
G XJ 3.0 LSC CLW Portfolio (JTS)	113.290	9.6	340
G XJ 3.0 LSC CLW Portfolio (JTS)	117.190	9.6	340
G XJ 3.0 LSC CLW Portfolio (JTS)	117.890	9.6	340
G XJ 3.0 LSC CLW Premium Luxury (JTS)	103.794	9.6	340
D VENGA 1.6 CRD 115cv Drive	19.605	4.4	115
D VENGA 1.6 CRD 115cv Drive Emotion	22.295	4.4	128
G VENGA 1.4 CVT 90cv Basic	15.525	6	90
G VENGA 1.4 CVT 90cv Concept	16.325	6	90
D RO14 CRD WGT 90cv Drive	17.385	4.1	90
D RO14 CRD WGT 90cv Drive	17.895	4.1	90
D RO14 CRD WGT 90cv Emotion	18.215	4.3	90
D RO14 CRD WGT 90cv Emotion	18.725	4.3	90
D RO14 CRD WGT 90cv Premium	19.450	5	85
D RO14 CRD WGT 90cv Premium	19.590	5	85
D RO14 CRD WGT 90cv Ultimate	156.760	6.3	275
G RO14 CVT 85cv Concept	14.065	5	85
G RO14 CVT 85cv Concept	15.290	5	85
G RO14 CVT 85cv Drive	15.820	5.1	109
G RO14 CVT 85cv Drive	16.335	5.1	109
G RO14 CVT 85cv Drive	16.335	5.1	109
D VENGA 1.6 CRD 115cv Drive	19.605	4.4	115
D VENGA 1.6 CRD 115cv Emotion	20.925	4.4	128
D VENGA 1.4 CVT 90cv Basic	15.525	6	90
D VENGA 1.4 CVT 90cv Concept	16.325	6	90
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Concept	18.665	4.1	90
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Drive	20.105	4.3	90
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Drive	20.445	4.1	110
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Drive	21.745	4.3	128
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Emotion	24.475	3.8	128
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Emotion	24.925	4.3	128
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Emotion	28.040	5.5	128
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Emotion	28.490	5.5	128
D CEE'D 1.4 CRD WGT 115cv Concept	19.015	4	110
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Concept	17.075	6	100
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Emotion	17.525	6	100
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Emotion	18.960	6.1	100
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Emotion	20.050	6.1	135
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Emotion	22.610	6.1	135
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Drive	23.060	6.1	135
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Drive	28.780	7.4	204
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Drive	29.560	6	150
D CEE'D 2.2 ed4 Sx 150cv	33.700	6	150
D FREELANDER 2.2 ed4 Sx 150cv	39.180	6	150
D DEFENDER 90 SW E	32.210	10.2	122
D DEFENDER 110 SW E	35.840	11.1	122
D FREELANDER 2.2 ed4 Sx 150cv	29.560	6	150
D FREELANDER 2.2 ed4 Sx 150cv	33.700	6	150
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Dynamic	20.105	4.3	90
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Drive	20.445	4.1	110
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Drive	21.745	4.3	128
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Emotion	24.475	3.8	128
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Emotion	24.925	4.3	128
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Emotion	28.040	5.5	128
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Emotion	28.490	5.5	128
D CEE'D 1.4 CRD WGT 115cv Concept	19.015	4	110
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Concept	17.075	6	100
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Emotion	17.525	6	100
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Emotion	18.960	6.1	100
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Emotion	20.050	6.1	135
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Emotion	22.610	6.1	135
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Drive	23.060	6.1	135
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Drive	28.780	7.4	204
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Drive	29.560	6	150
D CEE'D 2.2 ed4 Sx 150cv	33.700	6	150
D CEE'D 2.2 ed4 Sx 150cv	39.180	6	150
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Dynamic	20.105	4.3	90
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Drive	20.445	4.1	110
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Drive	21.745	4.3	128
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Emotion	24.475	3.8	128
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Emotion	24.925	4.3	128
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Emotion	28.040	5.5	128
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Emotion	28.490	5.5	128
D CEE'D 1.4 CRD WGT 115cv Concept	19.015	4	110
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Concept	17.075	6	100
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Emotion	17.525	6	100
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Emotion	18.960	6.1	100
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Emotion	20.050	6.1	135
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Emotion	22.610	6.1	135
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Drive	23.060	6.1	135
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Drive	28.780	7.4	204
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Drive	29.560	6	150
D CEE'D 2.2 ed4 Sx 150cv	33.700	6	150
D CEE'D 2.2 ed4 Sx 150cv	39.180	6	150
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Dynamic	20.105	4.3	90
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Drive	20.445	4.1	110
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Drive	21.745	4.3	128
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Emotion	24.475	3.8	128
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Emotion	24.925	4.3	128
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Emotion	28.040	5.5	128
D CEE'D 1.4 CRD WGT 90cv Emotion	28.490	5.5	128
D CEE'D 1.4 CRD WGT 115cv Concept	19.015	4	110
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Concept	17.075	6	100
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Emotion	17.525	6	100
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Emotion	18.960	6.1	100
D CEE'D 1.4 CVT 100cv Emotion	20.050	6.1	135
D CEE'D 1.4 CVT 1			

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

 La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D	C 200 CDI Avantgarde Estate	39.285 4.8 136	G L 500 4MATIC	12.900 8.6 165
D	C 200 CDI Elegance Estate	39.285 4.8 136	G L 500 4MATIC	13.500 8.6 165
D	C 200 CDI Estate	36.800 4.8 136	G L 500 4MATIC	14.500 8.6 165
D	C 200 CDI Sport Estate	43.850 4.8 136	G L 500 4MATIC	15.500 8.6 165
D	C 220 CDI 4MATIC Avantgarde Estate	48.259 4.7 170	G L 500 4MATIC	16.500 8.6 165
D	C 220 CDI 4MATIC Elegance Estate	48.259 4.7 170	G L 500 4MATIC	17.500 8.6 165
D	C 220 CDI 4MATIC Estate	45.950 4.7 170	G L 500 4MATIC	18.500 8.6 165
D	C 220 CDI 4MATIC Sport Estate	52.824 4.7 170	G L 500 4MATIC	19.500 8.6 165
D	C 220 CDI Avantgarde Estate	40.847 4.7 170	G L 500 4MATIC	20.500 8.6 165
D	C 220 CDI Elegance Estate	40.847 4.7 170	G L 500 4MATIC	21.500 8.6 165
D	C 220 CDI Estate	38.625 4.7 170	G L 500 4MATIC	22.500 8.6 165
D	C 220 CDI Sport Estate	45.239 4.7 170	G L 500 4MATIC	23.500 8.6 165
D	C 300 CDI 4MATIC Avantgarde Estate	56.250 7.2 231	G L 500 4MATIC	24.500 8.6 165
D	C 300 CDI 4MATIC Elegance Estate	56.250 7.2 231	G L 500 4MATIC	25.500 8.6 165
D	C 300 CDI 4MATIC Sport Estate	60.996 7.2 231	G L 500 4MATIC	26.500 8.6 165
D	C 350 CDI Avantgarde Estate	52.550 6.2 265	G L 500 4MATIC	27.500 8.6 165
D	C 350 CDI Elegance Estate	52.550 6.2 265	G L 500 4MATIC	28.500 8.6 165
D	C 350 CDI Sport Estate	57.115 6.2 265	G L 500 4MATIC	29.500 8.6 165
D	C 180 Avantgarde Estate	38.085 5.9 156	G L 500 4MATIC	30.500 8.6 165
D	C 180 Elegance Estate	38.085 5.9 156	G L 500 4MATIC	31.500 8.6 165
D	C 180 Estate	35.600 5.9 156	G L 500 4MATIC	32.500 8.6 165
D	C 180 Sport Estate	42.650 5.9 156	G L 500 4MATIC	33.500 8.6 165
D	C 200 Avantgarde Estate	42.776 6.8 184	G L 500 4MATIC	34.500 8.6 165
D	C 200 Elegance Estate	42.776 6.8 184	G L 500 4MATIC	35.500 8.6 165
D	C 200 Estate	40.375 6.8 184	G L 500 4MATIC	36.500 8.6 165
D	C 200 Sport Estate	47.522 6.8 184	G L 500 4MATIC	37.500 8.6 165
D	C 250 Avantgarde Estate	46.109 6.9 204	G L 500 4MATIC	38.500 8.6 165
D	C 250 Elegance Estate	46.109 6.9 204	G L 500 4MATIC	39.500 8.6 165
D	C 250 Estate	43.800 6.9 204	G L 500 4MATIC	40.500 8.6 165
D	C 250 Sport Estate	50.673 6.9 204	G L 500 4MATIC	41.500 8.6 165
D	C 350 Avantgarde Estate	53.950 7.1 306	G L 500 4MATIC	42.500 8.6 165
D	C 350 Elegance Estate	53.950 7.1 306	G L 500 4MATIC	43.500 8.6 165
D	C 350 Sport Estate	58.696 7.1 306	G L 500 4MATIC	44.500 8.6 165
D	C 220 BlueTEC	39.450 4 170	G L 500 4MATIC	45.500 8.6 165
D	C 220 BlueTEC AMG Line	44.321 4 170	G L 500 4MATIC	46.500 8.6 165
D	C 220 BlueTEC Avantgarde	41.859 4 170	G L 500 4MATIC	47.500 8.6 165
D	C 220 BlueTEC Exclusive	42.325 4 170	G L 500 4MATIC	48.500 8.6 165
D	C 220 BlueTEC Sportive	43.685 4 170	G L 500 4MATIC	49.500 8.6 165
D	C 220 BlueTEC Sportive AMG	45.162 4 170	G L 500 4MATIC	50.500 8.6 165
D	C 220 BlueTEC Sportive Exclusive	43.685 4 170	G L 500 4MATIC	51.500 8.6 165
D	C 220 BlueTEC Exclusive	41.859 4 170	G L 500 4MATIC	52.500 8.6 165
D	C 220 BlueTEC Avantgarde	42.325 4 170	G L 500 4MATIC	53.500 8.6 165
D	C 220 BlueTEC Elegance	43.685 4 170	G L 500 4MATIC	54.500 8.6 165
D	C 220 BlueTEC Estate	45.162 4 170	G L 500 4MATIC	55.500 8.6 165
D	C 220 BlueTEC Sport	42.838 5.8 184	G L 500 4MATIC	56.500 8.6 165
D	C 63 AMG Coupé	83.450 12 457	G L 500 4MATIC	57.500 8.6 165
D	C 63 AMG Edition 507 Coupé	98.009 12 507	G L 500 4MATIC	58.500 8.6 165
D	C 63 AMG Sport Coupé	87.224 12 457	G L 500 4MATIC	59.500 8.6 165
D	C 63 AMG Edition 507 Estate	97.584 12 507	G L 500 4MATIC	60.500 8.6 165
D	C 63 AMG Estate	83.025 12 457	G L 500 4MATIC	61.500 8.6 165
D	C 63 AMG Sport Estate	87.138 12 457	G L 500 4MATIC	62.500 8.6 165
D	C 63 AMG	81.150 12 457	G L 500 4MATIC	63.500 8.6 165
D	C 63 AMG Edition 507	95.709 12 507	G L 500 4MATIC	64.500 8.6 165
D	C 63 AMG Sport	85.263 12 457	G L 500 4MATIC	65.500 8.6 165
D	Cabrio E 220 CDI	53.050 4 170	G L 500 4MATIC	66.500 8.6 165
D	Cabrio E 250 CDI	58.000 4 170	G L 500 4MATIC	67.500 8.6 165
D	Cabrio E 350 BlueTEC	64.825 5.6 252	G L 500 4MATIC	68.500 8.6 165
D	Cabrio F 200	48.975 6.4 184	G L 500 4MATIC	69.500 8.6 165
D	Cabrio E 250	59.000 6.2 211	G L 500 4MATIC	70.500 8.6 165
D	Cabrio E 300	66.300 7.2 252	G L 500 4MATIC	71.500 8.6 165
D	Cabrio E 350	66.850 7.2 306	G L 500 4MATIC	72.500 8.6 165
D	Cabrio E 400	70.950 7.6 333	G L 500 4MATIC	73.500 8.6 165
D	Cabrio E 500	91.425 9.1 408	G L 500 4MATIC	74.500 8.6 165
D	Coupe E 220 CDI	46.625 4 170	G L 500 4MATIC	75.500 8.6 165
D	Coupe E 250 CDI	52.750 4 170	G L 500 4MATIC	76.500 8.6 165
D	Coupe E 350 BlueTEC	60.300 5.0 252	G L 500 4MATIC	77.500 8.6 165
D	Coupe E 200	44.100 6.1 184	G L 500 4MATIC	78.500 8.6 165
D	Coupe E 250	53.925 5.7 211	G L 500 4MATIC	79.500 8.6 165
D	Coupe E 300	61.450 6.9 252	G L 500 4MATIC	80.500 8.6 165
D	Coupe E 350	64.750 6.9 306	G L 500 4MATIC	81.500 8.6 165
D	Coupe E 350 4Matic	68.075 8.3 306	G L 500 4MATIC	82.500 8.6 165
D	Coupe E 400	68.425 7.4 333	G L 500 4MATIC	83.500 8.6 165
D	Coupe E 50	87.300 8.9 408	G L 500 4MATIC	84.500 8.6 165
D	E 400 4MATIC Avantgarde Estate	76.700 8.5 333	G L 500 4MATIC	85.500 8.6 165
D	E 400 4MATIC Elegance Estate	76.700 8.5 333	G L 500 4MATIC	86.500 8.6 165
D	E 400 Avantgarde Estate	69.800 7.9 333	G L 500 4MATIC	87.500 8.6 165
D	E 400 Elegance Estate	69.800 7.9 333	G L 500 4MATIC	88.500 8.6 165
D	E 200 CDI	42.500 4.8 136	G L 500 4MATIC	89.500 8.6 165
D	E 200 CDI Avantgarde	45.156 4.8 136	G L 500 4MATIC	90.500 8.6 165
D	E 200 CDI Avantgarde Plus	49.053 5 136	G L 500 4MATIC	91.500 8.6 165
D	E 200 CDI Elegance	44.762 4.8 136	G L 500 4MATIC	92.500 8.6 165
D	E 220 BlueTEC BE Edition Avantgarde	49.956 4.6 170	G L 500 4MATIC	93.500 8.6 165
D	E 220 BlueTEC BE Edition Avantgarde Plus	50.793 4.5 170	G L 500 4MATIC	94.500 8.6 165
D	E 220 BlueTEC BE Edition Elegance	49.577 4.6 170	G L 500 4MATIC	95.500 8.6 165
D	E 220 BlueTEC BE Efficiency Edition	47.400 4.6 170	G L 500 4MATIC	96.500 8.6 165
D	E 220 CDI	45.350 4.7 170	G L 500 4MATIC	97.500 8.6 165
D	E 220 CDI Avantgarde	48.006 4.7 170	G L 500 4MATIC	98.500 8.6 165
D	E 220 CDI Avantgarde Plus	51.903 4.8 170	G L 500 4MATIC	99.500 8.6 165
D	E 220 CDI BE Edition Avantgarde	46.193 4.7 170	G L 500 4MATIC	100.500 8.6 165
D	E 220 CDI BE Edition Avantgarde Plus	49.942 4.6 170	G L 500 4MATIC	101.500 8.6 165
D	E 220 CDI BE Edition Elegance	45.814 4.7 170	G L 500 4MATIC	102.500 8.6 165
D	E 220 CDI BlueEFFICIENCY Edition	43.637 4.5 170	G L 500 4MATIC	103.500 8.6 165
D	E 220 CDI Elegance	47.612 4.7 170	G L 500 4MATIC	104.500 8.6 165
D	E 250 CDI	51.550 4.8 204	G L 500 4MATIC	105.500 8.6 165
D	E 250 CDI 4MATIC Avantgarde	56.200 5.4 204	G L 500 4MATIC	106.500 8.6 165
D	E 250 CDI 4MATIC Avantgarde Plus	60.256 5.4 204	G L 500 4MATIC	107.500 8.6 165
D	E 250 CDI 4MATIC Avantgarde Estate	61.126 5.4 204	G L 500 4MATIC	108.500 8.6 165
D	E 250 CDI 4MATIC Elegance	59.862 5.4 204	G L 500 4MATIC	109.500 8.6 165
D	E 250 CDI Avantgarde	54.206 4.8 204	G L 500 4MATIC	110.500 8.6 165
D	E 250 CDI Avantgarde Plus	58.103 4.9 204	G L 500 4MATIC	111.500 8.6 165
D	E 250 CDI Elegance	53.812 4.8 204	G L 500 4MATIC	112.500 8.6 165
D	E 300 BlueTEC	56.650 5.5 231	G L 500 4MATIC	113.500 8.6 165
D	E 300 CDI BlueTEC Avantgarde	59.306 5.5 231	G L 500 4MATIC	114.500 8.6 165
D	E 300 CDI BlueTEC Avantgarde Plus	60.176 5.5 231	G L 500 4MATIC	115.500 8.6 165
D	E 300 CDI BlueTEC Elegance	56.912 5.5 231	G L 500 4MATIC	116.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC	59.550 5.5 252	G L 500 4MATIC	117.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC 4MATIC	62.200 6.4 252	G L 500 4MATIC	118.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC 4MATIC Avantgarde	64.856 6.4 252	G L 500 4MATIC	119.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC 4MATIC Avantgarde Plus	65.726 6.4 252	G L 500 4MATIC	120.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC 4MATIC Elegance	64.236 6.4 252	G L 500 4MATIC	121.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC Avantgarde	59.176 6.4 252	G L 500 4MATIC	122.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC Avantgarde Plus	63.042 6.4 252	G L 500 4MATIC	123.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC Elegance	58.848 6.4 252	G L 500 4MATIC	124.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC 4MATIC	64.582 6.4 252	G L 500 4MATIC	125.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC 4MATIC Avantgarde	67.348 6.4 252	G L 500 4MATIC	126.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC 4MATIC Avantgarde Plus	68.214 6.4 252	G L 500 4MATIC	127.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC 4MATIC Elegance	67.930 6.4 252	G L 500 4MATIC	128.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC Avantgarde	62.776 6.4 252	G L 500 4MATIC	129.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC Avantgarde Plus	64.642 6.4 252	G L 500 4MATIC	130.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC Elegance	64.358 6.4 252	G L 500 4MATIC	131.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC 4MATIC	65.104 6.4 252	G L 500 4MATIC	132.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC 4MATIC Avantgarde	67.970 6.4 252	G L 500 4MATIC	133.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC 4MATIC Avantgarde Plus	68.836 6.4 252	G L 500 4MATIC	134.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC 4MATIC Elegance	68.552 6.4 252	G L 500 4MATIC	135.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC Avantgarde	63.498 6.4 252	G L 500 4MATIC	136.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC Avantgarde Plus	64.364 6.4 252	G L 500 4MATIC	137.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC Elegance	64.080 6.4 252	G L 500 4MATIC	138.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC 4MATIC	64.826 6.4 252	G L 500 4MATIC	139.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC 4MATIC Avantgarde	67.692 6.4 252	G L 500 4MATIC	140.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC 4MATIC Avantgarde Plus	68.558 6.4 252	G L 500 4MATIC	141.500 8.6 165
D	E 350 BlueTEC 4MATIC Elegance	68.274 6.4 252	<	

comprar y vender PRECIOS/NUEVOS La

ista más completa en preciosdecoches.motor16.com

er comprar y vender PRECIOS/NIEVOS

Tipo de combustible

Modelo

Precio en euros

Consumo (l/100km)

Potencia (CV)

G LEON 2.0 TSI 280cv DSG 5p S&P CUPRA	34.410	6.6	280
G LEON 2.0 TSI 280cv S&P Cupra	32.390	6.6	280
D LEON ST 1.6 TDI 105cv 4Drive S&P Style	24.920	4.5	105
D LEON ST 1.6 TDI 105cv DSG 7p S&P Style	24.940	3.9	105
D LEON ST 1.6 TDI 105cv S&P Reference	21.300	3.8	105
D LEON ST 1.6 TDI 105cv S&P Reference	22.320	3.8	105
D LEON ST 1.6 TDI 105cv S&P Style	22.920	3.8	105
D LEON ST 1.6 TDI 105cv S&P Reference Eco	22.320	3.3	110
D LEON ST 1.6 TDI 105cv S&P Style	23.840	3.3	110
D LEON ST 1.6 TDI 105cv S&P Style Econotic			
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 6p S&P Style	26.150	4.5	150
D LEON ST 2.0 TDI 150cv S&P Style	24.280	4.1	150
G LEON ST 2.0 TSI 105cv DSG 7p S&P Style	22.830	5	105
G LEON ST 2.0 TSI 105cv S&P Reference	19.190	4.9	105
G LEON ST 2.0 TSI 105cv S&P Reference	20.210	4.9	105
G LEON ST 2.0 TSI 105cv S&P Style	20.810	4.9	105
G LEON ST 2.0 TSI 85cv Reference	18.530	5.2	86
G LEON ST 2.0 TSI 85cv Reference Plus	19.558	5.2	86
G LEON ST 1.4 TSI 122cv S&P Style	21.330	5.2	122
G LEON ST 1.4 TSI 122cv S&P Style	21.870	5.2	140
D LEON ST 2.0 TDI 150cv DSG 6p S&P FR	27.780	4.5	150
D LEON ST 2.0 TDI 150cv S&P FR	25.760	4.1	150
D LEON ST 2.0 TDI 184cv DSG 6p S&P FR	28.790	4.7	184
D LEON ST 2.0 TDI 184cv S&P FR	26.760	4.3	184
G LEON ST 1.4 TSI 122cv S&P FR	22.800	5.2	122
G LEON ST 1.4 TSI 122cv S&P FR	23.350	5.2	140
G LEON ST 1.4 TSI 122cv S&P FR	24.570	5.9	180
D ALTEA 1.6 TD 105cv Tech DSG	23.402	4.9	105
D ALTEA 1.6 TD 105cv S&P Tech	21.398	4.5	105
E-Ecomotive			
D ALTEA 2.0 TD 140cv I-Tech	23.352	4.9	140
G ALTEA 1.7 TD StartStop I-Tech	19.302	5.7	105
G ALTEA 1.4 TD 125cv I-Tech	19.752	6.5	125
D ALTEA XL 1.6 TD 105cv I-Tech DSG	24.502	4.9	105
D ALTEA XL 1.6 TD 105cv S&P E-Ecomotive	22.498	4.5	105
I-Tech			
D ALTEA XL 2.0 TD 140cv I-Tech	24.452	4.9	140
G ALTEA XL 1.4 TSI StartStop I-Tech	20.402	5.7	105
G ALTEA XL 1.4 TSI 125cv I-Tech	20.852	6.5	125
D ALTEA FREESTRET 2.0 TD 140cv 4WD	29.820	5.9	140
D TOLEDO 1.6 TD 105cv Reference	19.870	4.4	105
D TOLEDO 1.6 TD 105cv S&P Reference	20.320	3.9	105
D TOLEDO 1.6 TD 105cv S&P Style	22.270	4	105
D TOLEDO 1.6 TD 105cv Style	21.870	4.4	105
D TOLEDO 1.6 TD 90cv DSG Reference	21.140	4.5	90
D TOLEDO 1.6 TD 90cv DSG Style	23.140	4.5	90
D TOLEDO 1.6 TD 90cv Reference	19.470	4.4	90
G TOLEDO 1.2 TS 105cv S&P Reference	19.070	5.1	105
G TOLEDO 1.2 TS 105cv S&P Style	21.070	5.1	105
G TOLEDO 1.2 TS 105cv Reference	17.970	5.1	85
G TOLEDO 1.4 TS 122cv DSG Style	22.740	5.8	122
EXEO 2.0 TD CR 143 CV Style Last Edition Eco	28.155	4.5	143
D EXEO 2.0 TD CR 143 CV Style Last	29.550	4.5	143
Edit Eco			
D ALHAMBRA 2.0 TD 115 CV Start&Stop Reference	33.270	5.5	115
D ALHAMBRA 2.0 TD 140 CV 4Drive Start&Stop Style	40.720	6	140
D ALHAMBRA 2.0 TD 140 CV 4Drive Style DSG	40.720	5.7	140
D ALHAMBRA 2.0 TD 177 CV Start&Stop Style	40.620	5.8	177
D ALHAMBRA 2.0 TD 177 CV Start&Stop Style DSG	42.720	5.9	177
G ALHAMBRA 1.4 TS 150 CV Start&Stop Reference	32.520	7.2	150
G ALHAMBRA 1.4 TS 150 CV Start&Stop Style	36.970	7.2	150
G ALHAMBRA 2.0 TS 200 CV DSG Style	41.720	8.4	200
Skoda			
Fabricante/Importador: Volkswagen-Audi España S.A./Cela Selva, Edificio Oficinas Polígono Maíllo s/n, Parque Industrial (Barcelona). Teléfono: 934.09.99.92. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Red de concesionarios: 59. Web: www.skoda.es			
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Active	9.740	4.5	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Active	10.050	4.5	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.030	4.5	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.330	4.5	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	10.490	4.4	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active	11.770	4.4	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition	12.080	4.4	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Green Tec	11.560	4.7	55
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	11.870	4.7	55
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	12.310	4.5	75
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition	12.610	4.5	75
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Elegance	12.820	4.5	75
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Elegance	13.130	4.5	75
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Elegance	12.070	4.7	75
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Elegance	12.380	4.7	75
D FABIA 1.2 TD CR 75cv Greenline	16.470	3.4	75
D FABIA 1.6 TD 105 Sport Edition (Particulars)	17.730	4.2	105
D FABIA 1.6 TD 105cv Elegance	17.590	4.2	105
D FABIA 1.6 TD 105cv Elegance (Particulars)	16.100	4.2	105
D FABIA 1.6 TD 105cv Ambition	14.920	4.2	75
D FABIA 1.6 TD 75cv Fresh	15.840	4.2	75
D FABIA 1.6 TD 75cv Sport Edition	17.160	4.2	90
D FABIA 1.6 TD 90cv Ambition	15.980	4.2	90
D FABIA 1.6 TD 90cv Elegance	17.080	4.2	90
D FABIA 1.6 TD 90cv Montecarlo	19.820	4.2	105
Skoda			
Fabricante/Importador: Volkswagen-Audi España S.A./Cela Selva, Edificio Oficinas Polígono Maíllo s/n, Parque Industrial (Barcelona). Teléfono: 934.09.99.92. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Red de concesionarios: 59. Web: www.skoda.es			
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Active	9.740	4.5	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	10.050	4.5	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.030	4.5	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.330	4.5	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	10.490	4.4	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active	11.770	4.4	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition	12.080	4.4	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Green Tec	11.560	4.7	55
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	11.870	4.7	55
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition	12.310	4.5	75
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition	12.610	4.5	75
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Elegance	12.820	4.5	75
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Elegance	13.130	4.5	75
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Elegance	12.070	4.7	75
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Elegance	12.380	4.7	75
D FABIA 1.2 TD CR 75cv Greenline	16.470	3.4	75
D FABIA 1.6 TD 105 Sport Edition	17.730	4.2	105
D FABIA 1.6 TD 105cv Elegance	17.590	4.2	105
D FABIA 1.6 TD 105cv Elegance (Particulars)	16.100	4.2	105
D FABIA 1.6 TD 105cv Ambition	14.920	4.2	75
D FABIA 1.6 TD 75cv Fresh	15.840	4.2	75
D FABIA 1.6 TD 75cv Sport Edition	17.160	4.2	90
D FABIA 1.6 TD 90cv Ambition	15.980	4.2	90
D FABIA 1.6 TD 90cv Elegance	17.080	4.2	90
D FABIA 1.6 TD 90cv Montecarlo	19.820	4.2	105
Skoda			
Fabricante/Importador: Volkswagen-Audi España S.A./Cela Selva, Edificio Oficinas Polígono Maíllo s/n, Parque Industrial (Barcelona). Teléfono: 934.09.99.92. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Red de concesionarios: 59. Web: www.skoda.es			
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Active	9.740	4.5	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	10.050	4.5	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.030	4.5	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	11.330	4.5	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Ambition	10.490	4.4	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active	11.770	4.4	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition	12.080	4.4	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Green Tec	11.560	4.7	55
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Ambition	11.870	4.7	55
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition	12.310	4.5	75
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition	12.610	4.5	75
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Elegance	12.820	4.5	75
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Elegance	13.130	4.5	75
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Elegance	12.070	4.7	75
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Elegance	12.380	4.7	75
D FABIA 1.2 TD CR 75cv Greenline	16.470	3.4	75
D FABIA 1.6 TD 105 Sport Edition	17.730	4.2	105
D FABIA 1.6 TD 105cv Elegance	17.590	4.2	105
D FABIA 1.6 TD 105cv Elegance (Particulars)	16.100	4.2	105
D FABIA 1.6 TD 105cv Ambition	14.920	4.2	75
D			

Tipo de combustible

Modelo

Precio en euros

Consumo (l/100km)

Potencia (CV)

D POLO 1.2 TDI 75cv Advance	16.900	3.8	75
D POLO 1.2 TDI 75cv Advance	17.535	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 1.250cv Advance Tech&Sound	13.600	5.5	60
G POLO 1.250cv Advance Tech&Sound	14.260	4.9	105
G POLO 1.250cv Advance Tech&Sound	14.590	5.2	70
G POLO 1.250cv Advance BlueMotion TECH	15.225	5.2	70
G POLO 1.4TSI 140cv BlueGT ACT	19.955	4.6	140
G POLO 1.4TSI 140cv BlueGT ACT	20.585	4.6	140
G POLO 1.4TSI 140cv BlueGT ACT DSG	21.510	4.5	140
G POLO 1.4TSI 140cv BlueGT ACT DSG	22.145	4.5	140
D POLO Advance 1.4 TDI 75cv	17.180	3.4	75
D POLO Advance 1.4 TDI 75cv	17.730	3.4	75
D POLO Advance 1.4 TDI 90cv	17.570	3.4	90
D POLO Advance 1.4 TDI 90cv	18.180	3.4	90
D POLO Advance 1.4 TDI 90cv DSG	19.070	3.4	90
D POLO Advance 1.4 TDI 90cv DSG	19.620	3.4	90
D POLO Edition 1.4 TDI 75cv	15.720	3.4	75
D POLO Edition 1.4 TDI 75cv	16.270	3.4	75
D POLO Sport 1.4 TDI 90cv	18.720	3.4	90
D POLO Sport 1.4 TDI 90cv	19.270	3.4	90
D POLO Sport 1.4 TDI 90cv DSG	20.220	3.4	90
D POLO Sport 1.4 TDI 90cv 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 75cv BMT	15.950	4.7	90
G POLO Advance 1.2 75cv BMT	16.500	4.7	90
G POLO Advance 1.2 75cv BMT	17.450	4.7	90
G POLO Advance 1.2 75cv BMT DSG	18.000	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
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT	17.620	4.9	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT	18.170	4.9	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	19.670	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	21.100	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	21.750	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	22.400	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	23.050	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	23.700	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	24.350	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	25.000	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	25.650	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	26.300	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	26.950	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	27.600	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	28.250	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	28.900	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	29.550	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	30.200	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	30.850	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	31.500	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	32.150	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	32.800	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	33.450	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	34.100	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	34.750	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	35.400	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	36.050	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	36.700	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	37.350	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	38.000	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	38.650	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	39.300	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	39.950	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	40.600	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	41.250	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	41.900	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	42.550	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	43.200	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	43.850	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	44.500	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	45.150	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	45.800	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	46.450	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	47.100	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	47.750	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	48.400	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	49.050	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	49.700	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	50.350	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	51.000	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	51.650	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	52.300	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	52.950	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	53.600	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	54.250	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	54.900	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	55.550	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	56.200	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	56.850	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	57.500	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	58.150	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	58.800	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	59.450	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	60.100	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	60.750	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	61.400	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	62.050	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	62.700	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	63.350	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	64.000	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	64.650	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	65.300	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	65.950	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	66.600	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	67.250	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	67.900	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	68.550	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	69.200	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	69.850	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	70.500	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	71.150	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	71.800	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	72.450	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	73.100	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	73.750	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	74.400	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	75.050	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	75.700	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	76.350	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	77.000	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	77.650	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	78.300	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	78.950	4.7	110
G POLO Sport 1.2TSI 100cv BMT DSG	79.600	4.7	110



¿EL 'START/STOP' ES EFECTIVO EN PARADAS CORTAS?

Carlos Miguel Esteban

El sistema 'Start/Stop' es un elemento que se ha extendido como la pólvora entre los vehículos nuevos. No dudo de su efectividad de cara al consumo, pero mi duda es saber si es útil cuando las paradas son muy cortas, de apenas unos segundos. Muchas gracias por su atención.

RESPUESTA

Pues la verdad es que no todo el mundo se pone de acuerdo en este tema. Es cierto que a priori al arrancar se produce un mayor consumo y si el tiempo es tan corto entre las paradas quizás no merezca la pena. Para ello en todos los modelos existe un mando en el que lo podemos desconectar el sistema.

Pensamos que aunque no sea del todo efectivos en paradas tan cortas, la efectividad del 'Start/Stop' tiene que medirse con datos más amplios, y cuando las paradas superan los 20 segundos, algo muy habitual en ciudad, donde el ahorro sí que es considerable.

Detenerse cada dos segundos es más propio de una larga retención, en la que paramos y retomamos la marcha de inmediato. En ese escenario quizás sea aconsejable desconectar el sistema, ya que, además de no ser tan efectivo, resulta algo molesto, si bien es cierto que el arranque se produce de una manera cada vez más suave en muchos modelos, como los automóviles del grupo PSA.



CARTA DE LA SEMANA

MERCEDES GLK ¿SIRVE PARA TODO?

Antonio Morcuende

Me gusta el Mercedes GLK por su diseño robusto y por su versatilidad. He visto en algunos sitios que aunque su enfoque es para el asfalto, es un vehículo con suficiente capacidad 'off road', al igual que el Mercedes de la Clase M. Si lo han probado me gustaría que me dijeran algo al respecto porque estoy pensando en comprarlo con un motor diésel. Una cosa más: ¿el motor CDI de 143 caballos no se quedará algo corto? Muchas gracias.

RESPUESTA

No es mala elección, sin duda. El Mercedes GLK es un vehículo muy completo por su confort de marcha, la calidad de la que hace gala y la versatilidad de uso que ofrece. Es cierto que si has leído y visto pruebas de este modelo, su enfoque es claramente 'asfáltico', como suele ser habitual en los SUV de este segmento. Sin embargo, sí que te permite ciertas licencias 'off road', aunque siempre limitadas. Nos explicamos.

En primer lugar si tienes pensado adquirir la versión 200 CDI de 143 caballos, comentarte que, pese a los 1.825 kilos que pesa el vehículo, resulta muy agradable y ofrece un rendimiento más solvente de lo que puede parecer. Dicho esto, esta versión es la de acceso a la gama y tan sólo dispone de propulsión trasera. Si tus inquietudes fuera del asfalto son mayores, debes elegir al menos la variante 220 CDI de 170 caballos, que ya dispone de tracción total 4Matic.

Te decimos esto porque el GLK dispone de un paquete opcional denominado Off-Road Pro que, lógicamente sólo se asocia a la tracción

total. Este paquete cuesta 822 euros y ofrece protecciones de los bajos, una carrocería elevada 30 milímetros, un control de descensos, una brújula y un programa específico que optimiza la electrónica (control de estabilidad, ABS, entrega de potencia y par motor, acelerador o el cambio) para un uso más eficiente por el campo.

Con todo esto el GLK se permite mayores licencias 'off road', pero no llega a la eficacia de su hermano mayor, la Clase M, a la que también haces referencia. Este último también dispone de un paquete opcional On&OffRoad, pero en este caso es mucho más completo (y caro) debido a que incorpora una caja reducida, un bloqueo del diferencial central y varios programas de conducción, según sea el tipo de superficie que se afronte. Es decir, hablamos en este caso de un todoterreno de verdad.

Por lo tanto, el GLK con el paquete 'off road' sí que te permite ciertas licencias camperas, pero no es comparable a la eficacia de la Clase M en este sentido.

CONSULTAS RÁPIDAS

AVERÍA EN CASO DE QUE SE AGOTE EL ADBLUE

Pedro Javier González

Pues mucho nos tememos que la avería es considerable en caso de que se agote el aditivo de AdBlue, pero también hay que ser muy 'dejado' para que se produzca porque los automóviles avisán con mucha antelación. Prácticamente todos los modelos que incorporan este aditivo avisan con mucho margen de tiempo, alrededor de 3.000 kilómetros antes de

que comience a agotarse y casi todos, una vez agotado el depósito AdBlue, no permiten arrancar para evitar la avería. Por lo tanto, en cuanto el vehículo avise, lo lógico es llenar el depósito con un producto que se vende en cualquier gasolinera.

NO EN EL TELÉFONO Y ¿SÍ EN LA PANTALLA TÁCTIL?

Luis Escobar

Pues estamos completamente de acuerdo contigo. Es lógico

que esté prohibido el uso del teléfono móvil cuando conducimos y tenemos constancia de que hay sanciones a conductores por manipular el navegador del coche en marcha. Por eso no entendemos que los nuevos sistemas de conectividad, que integran el teléfono al auto, sí se puedan manejar desde una pantalla táctil en el salpicadero, o incluso desde el propio smartphone. La falta de atención es la misma...

ENVÍA TUS DUDAS A cartasaldirector@motor16.com

► mándanos tu carta a: c/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderrivas. 28918. Leganés - Madrid
► mándanos tu mail a: cartasaldirector@motor16.com
► mándanos tu fax al: 916 857 992
► para números atascados 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

ME HAN RETIRADO EL CARNÉ POR PÉRDIDA TOTAL DE PUNTOS. HE ESTADO SEIS MESES SIN CONDUCIR, HE REALIZADO EL CURSO DE REEDUCACIÓN VIAL, SUPERADO UN EXAMEN, Y HE OBTENIDO UNO NUEVO; SI VUELVO A PERDER TODOS LOS PUNTOS ¿CUÁNTO TIEMPO TENDRÉ QUE ESTAR SIN CONDUCIR?

Esta pregunta es importante porque no todos los conductores conocen que si tras la declaración de pérdida de vigencia del carné, por haber perdido todos los puntos, se obtuviese uno nuevo que, a su vez, se volviese a perder, en esta segunda ocasión el tiempo que deberá estar sin conducir es de un año. Y esta obligación persistirá durante los tres años siguientes a la obtención del nuevo carné, es decir, si durante los tres años siguientes a la obtención de la nueva autorización, fuese acordada una nueva pérdida, no se podrá obtener otro permiso hasta que transcurran doce meses contados desde la fecha en que el acuerdo de pérdida fuese notificado. En cambio, este plazo se reducirá a seis meses si el conductor fuese profesional que, recordemos, será aquel que en su contrato laboral conste que es conductor o, que siendo autónomo, esté de alta en una actividad dedicada al transporte.

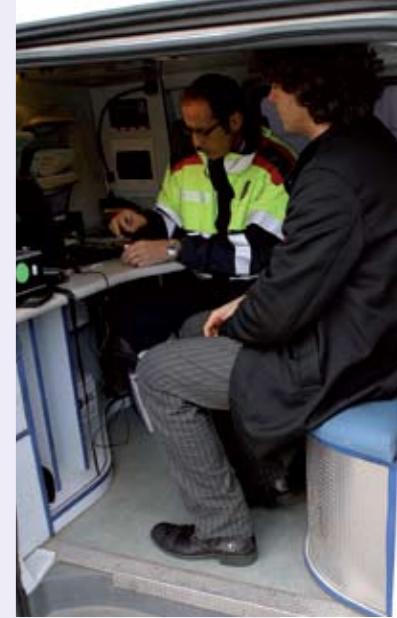
BUENA PREGUNTA

UNA VEZ CONFIRMADO EL SEGUNDO POSITIVO

En un control de alcoholometría ¿cuándo puedo solicitar el análisis de sangre?

RESPUESTA

La operativa de este tipo de controles, en principio, es muy sencilla. Una vez detenido el vehículo, los agentes encargados de la vigilancia del tráfico procederán a verificar el grado de impregnación alcohólica, mediante el correspondiente etilómetro que medirá el aire espirado. Si una primera prueba fuese positiva, como mínimo, transcurridos 10 minutos, se practicará una segunda prueba de iguales características. Y, si esta última confirmase el resultado positivo, se podría solicitar en ese momento contrastar los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina u otros análogos, que el personal facultativo del centro médico al que sea trasladado estime más adecuados. En este sentido hay que dejar muy clara esa solicitud puesto que se firmará una diligencia al respecto, que recogerá si el conductor solicitó o no el citado análisis, y, evidentemente, si consta la firma y no se solicitó la prueba, no se podrá, con posterioridad, alegar que no se le había ofrecido o que no se había llevado a cabo el análisis que se había solicitado correctamente. Es importante destacar que si el conductor se negase a realizar las dos primeras pruebas indicando que sólo desea el análisis de sangre, estaría cometiendo otra infracción por negarse a realizar las pruebas de detección alcohólica que podría, incluso, ser catalogada como un delito penal.



IDENTIFICAR A UN CONDUCTOR EXTRANJERO

Si recibo una notificación donde me piden identificar al conductor de mi vehículo por una infracción de tráfico, ¿puedo identificar a un amigo extranjero que vive en su país? Tengo entendido que esas multas no se notifican nunca.

RESPUESTA

Para identificar a un conductor extranjero si, evidentemente, no figura inscrito en el Registro de Conductores de España, el propietario del vehículo tendrá que disponer de la copia de la autorización administrativa de ese conductor que le habilite para conducir en nuestro país, facilitándola a la Administración en cuanto le sea requerida.

Es más, incluso algunos ayuntamientos, en sus requerimientos iniciales ya exigen que si el conductor fuese extranjero se aporte, desde el primer momento, el carné que le habilite para conducir en España, ya que de lo contrario se podría considerar que no se ha identificado correctamente al conductor y, el propietario,

podría ser sancionado con una multa del doble o del triple de la que tuviese la denuncia inicial.

Además, también conviene saber que hay ayuntamientos que tras la identificación del conductor extranjero, aportando la copia del carné de conducir, solicitan que se pruebe que en la fecha de la infracción el citado conductor estaba en España (por ejemplo, aportando copia del pasaporte, facturas a su nombre, billetes de viaje, etc), ya que si no se pudiese probar, volverían de nuevo a considerar que la identificación es errónea y que, por tanto, se estaría cometiendo una segunda infracción por incumplir el deber de identificar que, como se ha señalado, podría ser hasta del triple del importe de la sanción inicial.

En cualquier caso, cada vez existen más facilidades para que el conductor extranjero sea notificado en su país de residencia, por tanto, si no es cierto que la persona condujese el vehículo de verdad, no es muy recomendable que se utilicen este tipo de estrategias, porque en general pueden causar mayores trastornos y sanciones económicas muy superiores.



CONSIGA PROTECCIÓN EXTRA AL VOLANTE

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

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

CONTRATE HOY MISMO
LEGALITAS PROTECCIÓN AL CONDUCTOR
902 090 351



AUSTIN MONTEGO LA BERLINA BRITÁNICA PASABA POR MOTOR16



«Viento del oeste»

Hace ahora 25 años el coche probado era un verdadero "viento del oeste", o sea el Volkswagen Corrado 16 V GT (3.578.013 pesetas y 136 CV). El Corrado era un deportivo, con carrocería de deportivo y no un simple familiar con mecánica deportiva, fabricado por Karmann, que se erigía en alternativa de otros deportivos de aquellos días como el Toyota Celica, el carísimo Volvo 440 turbo, el Audi Coupé 2.3 o incluso el mismo Volkswagen Scirocco.

Ramón Roca Maseda || Fundación Cultural RACE

El nuevo Corrado, que también existía en versión G 60, pero no se vendía en España, destacaba por su buen com-

tacando en por su terminación deficiente, por culpa de su cambio lento o por causa de su visibilidad reducida.

Otro coche probado era un "guardia forestal", dada su rusticidad y su carácter de TT. Se trataba del Aro Dacia 10, que costaba 1.320.109 pesetas y disponía de 64 caballos. Producido por Dacia, un fabricante de la siniestra Rumanía de Ceaușescu del que nadie sospechaba que llegaría a alcanzar el éxito del que hoy goza, estaba motorizado por Renault, al ser esta marca accionista de la firma. Su escasa altura de chasis no era la más apropiada para un auténtico TT, pero era original en su concepción completamente rumana, ofrecía un precio interesante, una suspensión confortable y una buena habitabilidad, pero no un buen acabado, ni tampoco verdaderas aptitudes todo terreno, ni un mando de reductora agradable, dada su dureza.

La prueba comparativa enfrentaba a dos "cargueros de altos vuelos", dos familiares separados por más de medio millón de pesetas y por su concepto general. Refinado era, pero algo anoso, el Austin Montego 2.0 GTI Estate (2.343.788 pesetas y 12 CV) y sólido, a la vez que muy reciente, resultaba el Volkswagen Passat GL Variant (2.887.120 pesetas y 112 CV).

El Passat Variant disfrutaba de un buen acabado, un buen confort de marcha y un amplio maletero de hasta 1.510 litros, pero sus largos desarrollos, su cambio de marchas impreciso y su alto precio ensombrecían el conjunto. El Montego Estate tenía sus virtudes en su dirección suave, su habitabilidad y capacidad del maletero; has-

Nº 300
22 JULIO 1989
La portada



La exclusiva de lo que podría ser el Ford RS Cosworth se acompañaba con la comparativa de los familiares Austin Montego y VW Passat y la prueba del Volkswagen Corrado GT. También se anuncian el Gran Premio de Inglaterra de F1 y el mundial de motos de Le Mans.

ta 1.310 litros y admitía a dos adultos en un tercer asiento contra la marcha, elevando su capacidad a siete personas. Claro que su motor ruidoso (72,4 db a 120 km/h), su escasa autonomía y su mal acabado eran rémoras a considerar.

En lo deportivo era noticia la victoria de Prost con el McLaren Honda en Silverstone, tras un "GP embrujado", donde por tercera vez su rival Senna tuvo que soportar una avería, esta vez en el cambio de velocidades, lo que le echó de la pista, sin que ello ensombreciera el merecido triunfo de Prost.



Lee este número en 'La máquina del tiempo'
www.motor16.com/revistas

¡Haz que su comunión sea diferente!

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



INFORMACIÓN Y RESERVAS: 902 535 545

Zoo: marce@grpr.com

Faunia: eventos@faunia.es



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

NUEVO SEAT LEÓN CUPRA 280

MÁS LEÓN. MÁS CUPRA



TECNOLOGÍA PARA DISFRUTAR

Su emblemática deportividad y dinamismo se han intensificado haciéndolo más León que nunca, y la potencia de su motor de doble inyección TSI con 280 CV lo convierten en el SEAT más CUPRA. Una combinación perfecta de diseño y rendimiento para un control total.

[YouTube](#) .COM/TUSEAT

[f](#) .COM/SEAT

[t](#) .COM/TUSEAT

SEAT.ES