

1,30 € Sale los martes

Motor 16.com

AL VOLANTE: **RENAULT TWINGO**, EL URBANO MÁS REVOLUCIONARIO



Al volante: BMW Serie 2 Active Tourer, Lexus NX 300h, Mercedes S500 Plug in Hybrid, Peugeot 508



Nº 1.611
Del 30 de septiembre
al 6 de octubre de 2014

SALÓN DE PARÍS LLENO DE SORPRESAS

◀ **Audi TT Roadster**



▲ **Mercedes C63 AMG**



◀ **Citroën C1 Urban Ride**



▲ **Renault Espace**



▲ **Toyota C-HR**



◀ **Volkswagen Golf Alltrack**



▲ **Ferrari 458 Speciale A**



A3 TDI Ultra

A fondo

3,3
l/100 km

Probamos el Audi que menos gasta





ŠKODA SPACEBACK AMBITION POR SOLO 12.800€*



Consumo combinado gama Spaceback: [3,8-5,8] l/100 km. Emisiones de CO₂ gama Spaceback: [99-134] g/km.

No podrás creer que exista un coche con tanto diseño, con todo este equipamiento y por este precio. Hazte con un ŠKODA Spaceback Ambition con navegador con pantalla táctil, Bluetooth, llantas de aleación y volante multifunción y 4 años de mantenimiento** incluidos, por solo 12.800 €.

www.skoda.es

El precio anunciado corresponde al modelo ŠKODA Spaceback Ambition 1.2 TSI 85 CV - 63 KW y no a la imagen publicitada. PVP recomendado en Península y Baleares. Transporte, impuestos, descuento promocional e importe del descuento del Plan PIVE incluidos. *El Descuento "Campaña Comercial" está incluido en el precio e incluye la aportación de marca del Plan PIVE, y una parte del mismo está vinculado a la financiación del vehículo. Oferta de financiación válida hasta 31/10/2014 o finalización del plan PIVE para clientes particulares y autónomos que financien a través de Volkswagen Finance SA EFC un capital mínimo de 8.800€ y una duración y permanencia mínima de la financiación de 35 meses. **La Oferta financiera incluye gratis paquete de Mantenimiento ŠKODA Service, válida hasta 4 años de antigüedad del vehículo o 60.000 km (lo que antes suceda). Campaña incompatible con otras ofertas financieras y ya incluida en el precio final mostrado.



entre nosotros



Ángel
Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Alonso, huérfano en Ferrari
El español se ha quedado solo en Ferrari, donde nada le garantiza que pueda tener un coche competitivo para luchar, de verdad, por el título.

A estas alturas del Mundial de F1, supongo que tanto usted como yo estamos un poco hartos de los continuos embrollos de Ferrari y Fernando Alonso. Empezando por las promesas de mejora de un F14T que no termina de ser competitivo, para seguir con declaraciones y desmentidos que siempre suenan a justificación. Eso, unido al politiquero y las constantes filtraciones de algunos carrozas de Maranello a la prensa afin italiana, está haciendo mucho daño al equipo y deteriorando la relación de Fernando con la marca. La bola que empezó a rodar con la falsedad de que Alonso pedía 100 millones por renovar, se ha ido agrandando hasta llegar al estrafalario chismorreo según el cual está hecho que Vettel pasa a Ferrari y Alonso a Red Bull en 2015.

Todo ello demuestra que la falta de respeto y aprecio hacia Fernando va en aumento desde que falleció Botín, su protector, y a Domenicali y Montzemolo, que le apoyaban, los han echado. De ahí que el piloto español pueda sentirse cada vez más huérfano y tenso. ¿Cómo si no se explican sus recientes declaraciones amenazando con tirar de la manta y filtrar la otra versión de tanto chisme? Además está la frustración permanente de tener un monoplace que en el mejor de los casos sólo le permite pelear con el equipo Williams por la tercera plaza de constructores. Actualmente suma 133 puntos, mientras que Raikkonen, el gran fichaje de la temporada, sólo tiene 45 con un monoplace idéntico al de Alonso, que deja en evidencia la incompetencia de un equipo con estrés y un cuerpo directivo encabezado por Marco Mattiacci que está en periodo de aprendizaje. De ahí que ante las garantías técnicas que pide Alonso para renovar, la contestación habitual es que a la escudería le faltan dos o tres años para poder luchar por el título, justo el tiempo que le queda a un contrato lleno de cláusulas que termina a finales de 2016. En definitiva, que las jugadas están contadas. Lo más normal es quedarse con condiciones. Eso sí, pendiente del 'ofertón' de Honda, donde McLaren, con un Ron Dennis deseoso de compensarle por tiempos pasados le espera con los brazos abiertos. Lo de Mercedes, donde falta renovar a Hamilton, hoy líder del mundial, está bastante complicado y Red Bull, por mucho que asesore Adrian Newey, no termina de convencerle. Una cosa está clara, Alonso, al que un 84 por ciento de los aficionados, según una encuesta de MARCA, quieren ver fuera de Ferrari, tampoco está por la labor de ponerse a los pies del Cavallino.

visto en internet

¿QUÉ PASA CON LOS HÍBRIDOS?

Soy un firme defensor de la ecología, de los coches limpios y un convencido de que la tecnología será capaz de dar soluciones a todos los retos que se nos plantean para controlar la contaminación en las ciudades. Y soy un apasionado de los automóviles. Por eso, la forma de conjugar esas dos pasiones, ha sido para mí comprarme un híbrido, un coche que creo que responde a los retos del presente y a los del futuro.

Pero ahora, cuando Madrid anuncia que va a cerrar sus calles centrales a los automóviles me siento un poco engañado y un poco indefenso, porque en ningún sitio he leído que los automóviles

más limpios puedan utilizar esas calles. Durante mucho tiempo han fomentado que esta tecnología nos permitiría entre otras cosas, poder circular por entornos más protegidos. Y ahora no parece haber nada de eso. No sabemos si podremos hacerlo o seremos igual de maltratados que el resto de vehículos de combustión, sin pensar en nuestro mayor desembolso económico en aras de conjugar automóvil y medio ambiente. Pero eso suele ser lo que ocurre con casi todas las cosas donde entra la política. Al final es una decepción y una cierta sensación de engaño.

Eduardo Pérez, Madrid

no te lo pierdas

PROBAMOS DE TODO

La semana que viene os contaremos todas las novedades que vamos a ver en París; aunque en este número, para abrir boca va un importante avance de ese salón que los franceses llaman Mundial del Automóvil. Pero es que, además de todas las novedades de la muestra francesa, esta semana nos hemos puesto al volante de algunos de las últimas novedades del mercado. Algunas serán protagonistas en París, como el Renault Twingo, el Lexus NX o el Peugeot 508; otros ya están llegando al mercado, como el BMW Serie 2 Active Tourer y algunos son abanderados de las más avanzadas tecnologías como el Mercedes S500 Plug-in Hybrid. Y además, dos pruebas a fondo de dos interesantísimos modelos, el Audi A3 Ultra –gasta como un mechero– y el Opel Astra GTC con el nuevo motor turbodiésel de xxxx caballos. Que lo disfrutéis tanto como nosotros lo hemos hecho.



Síguenos
en...



@motor16
/Motor16

Motor16.tv
Motor16

DE BUENA FUENTE

6

OPEL KARL

Entrada a la gama

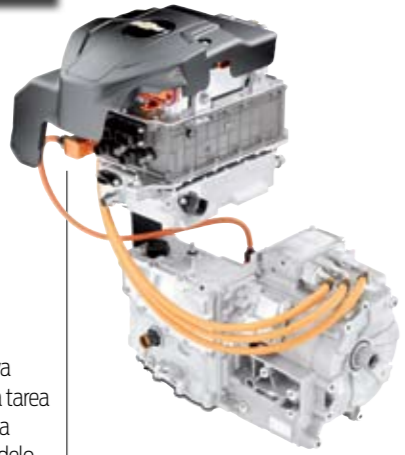
Opel busca crecer con una nueva gama en la que el Karl tendrá la tarea de captar nuevos clientes para la marca, convirtiéndose en el modelo de acceso al fabricante alemán.

7

TECNOLOGÍA

Aluminio para los pick up

El uso del aluminio es un signo



de sofisticación que no sólo se ha democratizado entre las marcas de automóviles, sino que también se utilizará masivamente en vehículos como los pick-up, ejemplo hasta ahora de rusticidad.

QUÉ PASA

8

SALÓN DE PARÍS

Grandes sorpresas

El Salón de París está a punto de abrir sus puertas para mostrar lo último de la industria del automóvil.

9

Ferrari 458

Speciale A/Audi TT Roadster

10

Citroën C1 Urban Ride, VW Passat GTE

11

Ford C-Max

12

Honda Civic

13

Mercedes C63 AMG

14

Toyota C-HR



CUATRO RUEDAS

26

RENAULT TWINGO

Revolucionario Renault es experta en crear vehículos urbanos, y este nuevo Twingo lo reafirma. Es pequeño por fuera, pero espacioso por dentro, cuenta con eficientes motores colocados en una posición inusual y una dinámica que engancha. Además su estética recoge el legado de los clásicos Renault y es personalizable al máximo.

15

Renault Espace

16

VW Golf Alltrack

CUATRO RUEDAS

18

BMW SERIE 2 ACTIVE TOURER

Nuevos caminos

La marca alemana explora nuevos terrenos con su primer monovolumen, un modelo pensado para hacer crecer la familia, aunque sea a costa de perder algún rasgo de su histórica identidad.

22

MERCEDES S500 PLUGIN HYBRID

El primero de la saga

Mercedes estrena la tecnología híbrida enchufable en su 'buque insignia': la Clase S. Anuncia 442 CV y un consumo de 2,8 litros.

24

PEUGEOT 508

Zarpazo técnico

La berlina de Peugeot y recibe nuevos motores de gasolina y diésel, algunos de ellos combinados con un cambio automático de nueva factura muy eficaz.

28

AUDI A3 1.6 TDI ULTRA

Un mechero

El A3 TDI más ahorrador, 3,3 litros cada 100 kilómetros, es un prodigio de consumo que además se une a unas prestaciones excelentes.

CUATRO RUEDAS

20

LEXUS NX 300H

Un SUV de primera

Lexus mantiene su estrategia de ser alternativa a los 'premium clásicos' con sus propias armas: diseño exclusivo, calidad a raudales y tecnología híbrida. Con ellas este NX va a dar la batalla entre los SUV medios. Con 197 caballos totales, ofrece buenas prestaciones, un gran tacto de conducción y un consumo de sólo 5 l/100 km.



32

OPEL ASTRA GTC 1.6 TURBO

Barato pero caro

El Astra GTC Turbo de gasolina y 200 caballos tiene un precio final competitivo pero sus elevadas cifras de consumo son altas.

+INTERESANTE

36

CALIDAD PSA PEUGEOT CITROËN

Plan 0 defectos

El nuevo proceso de mejora en la calidad de los vehículos fabricados por Citroën y Peugeot tiene como objetivo que los modelos de PSA estén como nuevos a los tres años de uso.

DE CARRERAS

40

FÓRMULA 1

G.P. de Japón

La gira asiática de la Fórmula 1 continúa en el circuito de Suzuka, donde los Mercedes, aparentemente, tendrán menos competencia de la vivida en Singapur y allí Hamilton y Rosberg vivirán un nuevo episodio de su duelo. Alonso y Ferrari tratarán de demostrar que su mejoría se mantiene.

44

A TODOGAS

Las noticias del deporte del motor

De principio a fin

De buena fuente	6
Qué pasa	8
Cuatro ruedas	18
La semana	34
+ Interesante	36
A la última	38
De carreras	40
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

AUDI	9, 28
BMW	18
CITROËN	10
FORD	11
HONDA	12
LEXUS	20
MERCEDES	13, 22
OPEL	6, 32
PEUGEOT	24
RENAULT	15, 26
TOYOTA	14
VOLKSWAGEN	10, 16

SABER COMPRAR Y VENDER

45

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

66

EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 44

Edita:
GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.
EDITOR-FUNDADOR:
Ángel Carhenilla - acarchenilla@motor16.com
Director general:
Alfonso J. Nieto - ajnieto@motor16.com

DIRECTOR:
Javier Montoya - jmontoya@motor16.com
Subdirectores:
Andrés Mas - amas@motor16.com
Pedro Martín - pmartin@motor16.com
Redactora jefe:
María Jesús Benoit - mjbenoit@motor16.com
Diseño:
Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores:
Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.
Publicidad:
publicidad@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-661 917 361
Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones:
C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas.
28918 Leganés, Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
Correo electrónico: motor16@motor16.com

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





Opel sólo ha facilitado esta imagen del futuro Karl, un coche de 5 puertas y 3,68 m de longitud, que hasta ahora se conocía internamente como proyecto "City"

Tendrá versión eléctrica y conectividad OnStar

Opel Karl: tecnología asequible

Opel, filial europea de General Motors, espera volver a registrar beneficios a mediados de la actual década, gracias a una mejora en sus costes, una ampliación de sus mercados y a una gama de modelos más amplia y competitiva, dotada de motores más modernos. Entre ellos, el recién anunciado Opel Karl tendrá la tarea de captar nuevos clientes para la marca, convirtiéndose en el modelo de acceso a la gama.

No es la primera vez que Opel-Vauxhall juega en la liga de los modelos básicos. Hasta ahora lo ha hecho con el Opel Agila producido por Suzuki. Pero los tiempos han cambiado. Suzuki ya no tiene nada que ver con la corporación estadounidense, y ésta posee ya un coche propio de la misma categoría. Se trata del Chevrolet Spark, que reúne las características conceptuales (coste y tamaño) necesarias para el mercado europeo.

El Spark de la próxima

generación será exclusivo de Opel en Europa. Con la retirada de Chevrolet del Viejo Continente, Opel (y Vauxhall en Gran Bretaña) no sólo tendrán un competidor menos sino que aprovecharán al máximo los recursos de la multinacional estadounidense.

-Procedencia coreana. Entre los recursos de GM está la posibilidad de disfrutar de sus economías de escala. El Opel Karl (que en Gran Bretaña se llamará Viva, nombre de un Vauxhall de éxito de los años 60-70) ha de ser un modelo accesible, el más económico de la gama. Para conseguirlo, a su planteamiento eminentemente práctico, se añadirá su producción en Corea del Sur con unos costes ajustados al máximo. Recordemos que el exitoso Mokka inició su carrera en Europa siguiendo el mismo camino, si bien ahora se produce en la planta de Zaragoza.

-Precio: menos de

de 5 puertas y 3,68 m de longitud.

-Motores de bajo consumo. Realizado sobre la futura plataforma Spark, el Opel Karl podrá incorporar el recién inaugurado motor 1.0 de 3 cilindros visto en el Adam Rocks, pero en su versión atmosférica, sin turbo, más económica y de bajo consumo; es decir, un motor adaptado a un planteamiento decididamente utilitario, que sorprenderá por su frugalidad de uso.

-Tecnología OnStar. Opel incorporará asimismo sobre el Spark su sistema de conectividad OnStar, lo que acentuará su carácter tecnológico. Actualmente, 6,5 millones de usuarios de General Motors utilizan los servicios de conectividad

OnStar en todo el mundo, con niveles que van desde la conexión 4G LTE a llamadas de emergencia, conexión remota vía smartphone, servicio en carretera, diagnóstico, etc. OnStar se inaugura precisamente el año próximo en Europa.

-Lanzamiento en 2015. Será a finales de 2015 cuando los Chevrolet den por cerrado su ciclo europeo. Poco antes, en el próximo verano, Opel lanzará el Karl. La oferta de Opel en la categoría de automóviles pequeños será una de las más amplias del mercado. Si el Corsa (4 m) será el 'coche para todos', y el Adam (3,70 m) la propuesta más sofisticada, el Karl (3,68 m) representará un nuevo enfoque popular con un toque tecnológico de vanguardia.

-Versión eléctrica EV. Precisamente, el Karl será el Opel electrificado del futuro. En vista de que no habrá un sucesor del Ampera, se pasará directamente al segmento de los eléctricos puros, reservando la tecnología E-REV de autonomía

Conectividad de vanguardia

Según Mary Barra, consejera delegada de General Motors, el sistema OnStar será una de las claves que hagan del futuro Cadillac CTS 2017 «uno de los más inteligentes y conectados coches de producción del mundo cuando se comercialice, si no el que más».

El sistema de conectividad OnStar también será uno de los argumentos que exhiba el futuro Opel Karl. Mary Barra lo comentaba así: «Hace casi 20 años que hemos introducido OnStar, y actualmente nuestros agentes responden a más de 13.000 llamadas de emergencia al mes solamente en Norteamérica. En estos momentos se está difundiendo decididamente en China y México, y durante el próximo año 2015 se lanzará en Europa».

extendida para un futuro más favorable. Hasta entonces Opel se centrará en una versión eléctrica del Karl, basada en el actual Chevrolet Spark EV. Éste incorpora una batería de ión-litio de 18,4 kW/h, cubierta por una garantía de 160.000 km, y sistema OnStar. El Spark EV es particularmente rápido, con un par motor máximo de 45 mkg y una potencia de 105 kW. Necesita solamente 7,2 segundos para acelerar de 0 a 96 km/h, carga su batería en 7 horas, y tiene una autonomía de 150 km; el 75 por ciento de sus componentes proceden de los programas de desarrollo del Chevrolet híbrido bimodal y del Volt. El lanzamiento del Karl eléctrico en Europa estaría previsto para 2016-2017.



SE DICE...

Audi presentará 3 nuevos modelos en el Salón de Los Ángeles de este año

...SE PODRÍA DECIR

Entre las novedades de la marca alemana podría encontrarse un concepto de alto de gama, un 'superAudi' que podría dar paso a un futuro modelo de producción con carrocería de 4 puertas y estilo deportivo (¿Audi A9?) Sobre él se concentrarían toda la tecnología y el diseño desarrollados en los últimos años. Incluso a nivel de estilo sentaría los nuevos cánones que caracterizarán a los próximos lanzamientos, pero sin romper los lazos con el tradicional pragmatismo, base del constante crecimiento de la marca de los anillos, aspirante a liderar el mercado 'premium' en competencia con BMW y Mercedes-Benz.



▶ Tras más de 30 años siendo el automóvil más vendido en EE UU, el Ford F-150 ha cambiado el acero de su carrocería por el aluminio, adelgazando más de 300 kilos en la operación.

También se utilizará masivamente en futuros pick-up



Aluminio: del circuito al campo

El uso del aluminio es un signo de sofisticación que no sólo se ha democratizado entre las marcas de automóviles, sino que también se utilizará masivamente en vehículos como los pick-up, ejemplo hasta ahora de rusticidad.

Antes de la aparición de la fibra de carbono, el aluminio era el material exclusivo en la construcción de coches de carreras. También se utilizaba sobre determinados automóviles de producción artesanal o sobre componentes específicos, como bloques de motores, capós, puertas, etc.

-Antecedentes. Paralelamente a su crecimiento desuso en coches de competición, la presen-

cia del aluminio cobró mayor importancia en la producción en serie y entre los modelos de altas prestaciones. Ferrari, por ejemplo, pasó del chasis de acero del F355 al chasis de aluminio del F360 en 1999, pero ya antes Audi lo había elegido para la carrocería del primer A8 en 1994. Desde entonces, cada vez son más los modelos de gran serie que recurren al aluminio para algunos de los paneles de su carrocería.

-Guerra al peso. La reducción del peso en los automóviles se ha convertido en una de las grandes batallas de los fabricantes. Las limitaciones al consumo y a las emisiones, con 95 g/km

de CO₂ de media en 2020 en Europa (130 g/km en 2015), obliga a concebir motores más eficientes, a generalizar la hibridación y a eliminar tantos kilos como sea posible.

Quizá los vehículos más penalizados en este sentido sean los grandes todoterreno, pero especialmente los pick-up. Muchos de los primeros utilizan ya carrocerías monocasco, sin embargo los segundos se mantienen fieles a los chasis de largueros, más pesados pero adaptados al uso más duro en explotaciones agrícolas, forestales, etc.

-Del Defender al F-150. En un contexto reglamentario que va a obligar a los fabricantes a hacer vehículos más sobrios, la única

alternativa para estos vehículos es la construcción en aluminio. Para ello se han inspirado en el icono de los todoterreno, el Land Rover Defender de chasis de largueros y carrocería de aluminio.

Alberto Mallo
amallo@motor16.com



El acero no ha dicho su última palabra

ArcelorMittal, gigante mundial del acero, ha anunciado que ha podido reducir un 23 por ciento el peso de un pick-up utilizando aceros de alta resistencia, actualmente disponibles en el mercado. ArcelorMittal es uno de los principales proveedores de aceros de alta resistencia a los fabricantes de automóviles.

HÍBRIDOS MERCEDES-BENZ

Se confirma que, tras el Mercedes-Benz Clase S, antes de 2017 los Clase C y Clase E, así como sus futuros derivados SUV GLC y GLE, tendrán versiones con tecnología 'Plug-in Hybrid'. En los Clase A y derivados se incorporará antes de 2020.

CADILLAC, MÁS INDEPENDIENTE

«La misión de Cadillac es instalarse en una posición prominente entre las marcas de lujo, un desafío que requiere una nueva organización», ha declarado Dan Ammann, presidente de General Motors, al establecer a Cadillac como una unidad de negocio independiente.



Lo más nuevo debuta en Francia

La última edición del Mondial de L'Automobile, en 2012, congregó más de 1,2 millones de visitantes, lo que sitúa al evento parisino muy por delante del resto de citas del sector, como las organizadas en Ginebra, Fráncfort o Detroit. Y este año la cosa promete, porque serán más de un centenar las primicias mundiales presentadas en sus 96.000 metros cuadrados de exposición. De muchas habíamos hablado

ya en Motor 16, como BMW Serie 2 Cabrio, Hyundai i20, Jaguar XE, Land Rover Discovery Sport, Opel Corsa, Volkswagen Passat o Volvo XC90, pero la relación se amplía con novedades desveladas en los últimos días, como Audi TT Roadster, Ferrari 458 Speciale A, Mercedes C63 AMG, Renault Espace, Toyota C-HR Concept y Volkswagen Golf Alltrack. Una auténtica fiesta.

Gregorio Arroyo, Pedro Martín y Andrés Más | motor16@motor16.com

Ferrari 458 Speciale A

El **Spider más potente de la marca**, reservado a 499 ferraristas

Al 458 Speciale coupé, presentado en el Salón de Fráncfort de 2013, la marca de Maranello suma la variante descapotable, que recibe el nombre 458 Speciale A por la abreviatura de 'Aperta'. Estamos ante el modelo spider de serie más potente jamás fabricado por Ferrari, pues su 4.5 V8 de aspiración rinde 605 CV de potencia a 9.000 vueltas, lo que se

en que solventa el paso de 0 a 200 km/h -9,1 emplea el coupé, 50 kilos más ligero-. Y el 458 Speciale A, del que se harán 499 unidades destinadas principalmente a coleccionistas, es capaz de dar una vuelta al circuito de Fiorano en 1 minuto, 23 segundos y 5 décimas, todo un logro. A ello contribuye la aerodinámica activa en frontal y zaga, la rigidez



▶▶ El interior ahorra peso y se personaliza con nuevos asientos en Alcántara y un túnel central fabricado en fibra de carbono azul.

de un chasis que recurre a diez aleaciones de aluminio distintas -el 458 Speciale A pesa sólo 1.340 kilos- o el control de deslizamiento



lateral SSC, que optimiza el control al límite.

Su techo retráctil de aluminio con mando eléctrico se acciona en 14 segundos y la carrocería estará disponible exclusivamente con pintura tricapa amarilla, personalizada

con una franja central azul y blanca. Las llantas, también específicas, son grises y de cinco radios.



traduce en un rendimiento específico de 135 CV por litro de cilindrada. Y el par máximo es de 55,1 mkg a 6.000 rpm. Valores que, sobre el asfalto, generan prestaciones de infarto, como los 3 segundos exactos requeridos para acelerar de 0 a 100 km/h o los 9,5 segundos



AUDI TT SPORTBACK CONCEPT

En París veremos también el 'concept' que avanza cómo será el futuro TT Sportback, un coupé de cuatro puertas laterales y 4,47 metros de longitud -un centímetro más que el A3 Sedán y 29 más que el nuevo TT Coupé- que con la segunda fila de asientos abatida ofrecerá 850 litros para equipaje. Bajo el capó, en este primer prototipo, encontraremos un 2.0 TFSI con 400 CV de potencia asociado a la tracción total Quattro.



Audi TT Roadster

Descapotable en 10 segundos y con motores hasta 310 CV

Conocíamos ya el nuevo TT Coupé pero faltaba por desvelarse la variante Roadster de esta tercera generación. Audi la muestra en París, con una gama inicial de motores que comprende el 2.0 TDI de 184 CV -gasta sólo 4,3 l/100 km y emite 114 g/km de CO₂- y dos alternativas de gasolina en las

que podremos elegir entre caja manual y automática S tronic: el 2.0 TFSI de 230 CV, disponible con tracción delantera y Quattro, y ese mismo motor pero con 310 CV en el caso de la versión TTS, que acelera de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos, tiene tracción Quattro.

El nuevo TT Roadster mi-

de 4.177 milímetros de largo -es 21 mm más corto que antes- pero tiene una distancia entre ejes 37 milímetros mayor, es 10 milímetros más estrecho y 3 más bajo, y

presume de una estupenda aerodinámica: Cx de 0,30. La capota de lona, que se quita o se pone eléctricamente en sólo 10 segundos incluso en marcha -hasta 50 km/h-, es tres kilos más ligera que en su antecesor al incluir piezas de magnesio, aluminio, acero y plástico; y su plegado en Z dentro de un alojamiento específico -hecho de aluminio- per-

mite que no varíe la capacidad del maletero: 280 litros, tanto capotados como en modo abierto. Además, integra una capa de fibra que rebaja hasta 6 dB la sonoridad en marcha. El TT Roadster monta de serie deflector de viento de mando eléctrico, y opcionalmente ofrece asientos deportivos con calefacción de cuello en las dos plazas.

▼ La capota de lona, de mando eléctrico, pesa sólo 39 kilos. Colocada o plegada, el maletero cubica siempre 280 litros.



◀ El TTS tiene un interior más deportivo, y su pantalla Virtual Cockpit añade un tercer modo de visión, con cuentavueeltas grande en el centro.



Si quieres saber más del Audi TT Roadster entra en... www.m16.in/457

Citroën C1 Concept Urban Ride Estilo y carácter

Aprovechando el lanzamiento del nuevo Citroën C1, la marca francesa va a llevar a París este concept que podría adelantar una futura versión de estética todocamino pero de cualidades básicamente urbanas. En el Urban Ride, la distancia al suelo aumenta 15 mm, sus paragolpes están carenados y los pasos de rueda reforzados con embellecedores. Y para mejorar el aplomo, el con-

cept de Citroën ensancha sus vías 10 mm. El C1 Urban Ride se presenta con un techo descapotable Aircscape con una capota personalizable a juego con un color Yellow Cheesecake muy llamativo. Dentro, el prototipo de modelo urbano equipa la función 'Mirror Screen' que permite acceder a las aplicaciones favoritas de un 'smartphone' a través de la pantalla táctil de 7 pulgadas.

►► Es posible que en poco tiempo el Citroën C1 tenga una versión de estética todocamino. Éste es el avance.



Si quieres saber más del Citroën C1 Urban Ride entra en... www.m16.in/449

INFINITI Q80 INSPIRATION CONCEPT

LLAMADA DE ATENCIÓN PARA LOS GRANDES COUPÉS 'PREMIUM'

El principal foco de atención de Infiniti en la cita parisina se centra en este espectacular concept, el Q80 Inspiration, un



vehículo que podría convertirse en una gran berlina de cuatro puertas, con rasgos de coupé y que se enfrentaría a modelos del corte del Mercedes CLS o el BMW Serie 6 Gran Coupé.

Con más de cinco metros de longitud, destaca el

techo con forma de lágrima y rematado con vidrio ligero, la ausencia de espejos retrovisores o las espectaculares llantas de 22 pulgadas con cinco radios.

Las puertas delanteras se abren en el sentido de la marcha, mientras que las traseras lo hacen de manera inversa para mejorar el acceso a un interior rematado en fibra de carbono y cuero oscuro. El sistema de propulsión es híbrido, aunque no se han desvelado de momento sus características técnicas.

Por otro lado, la marca nipona presenta en sociedad la nueva versión QX70 S Design, el 'chico malo' de la gama que se remata con cromados en negro y tonos oscuros para realzar su espíritu deportivo.

VW Passat GTE

2.0 l/100 km de consumo y más de 1.000 kilómetros de autonomía

La apuesta de Volkswagen por los híbridos enchufables se amplía con la llegada del Passat GTE basado en el nuevo modelo presentado hace unas semanas. Es la primera vez que Volkswagen ofrece un híbrido enchufable con dos tipos de carrocería —berlina y familiar—, y para ello recurre a la misma tecnología del Golf

GTE pero con una potencia incrementada. Así, el motor 1.4 TSI de gasolina proporciona en este caso 156 caballos y se combina con un motor eléctrico de 115. La potencia conjunta anuncia para el Passat GTE es de 218 caballos (204 para el Golf GTE) con un consumo medio homologado según la nueva normativa de ho-

mologación para vehículos híbridos, de 2 l/100 km.

El Passat GTE tiene una autonomía de 50 kilómetros en modo eléctrico y de más de 1.000 kilómetros en modo híbrido. Sus baterías se cargan en 4,15 horas si se enchufa a una toma doméstica normal y en 2,30 horas si se conecta a una Wall Box. La berlina alemana contará con cuatro modos de conducción: e-Mode, Hybrid, Battery Charge y GTE.

►► La toma de corriente que permite cargar las baterías del Passat GTE se encuentra tras una trampilla de la rejilla delantera.



Ford C-Max y Grand C-Max Más inteligentes y elegantes

La gama de monovolúmenes compactos de Ford se actualiza con cambios en diseño, pero sobre todo en tecnología, calidad, practicidad y agrado de uso. Los C-Max y Grand C-Max reciben un diseño más potente y estilizado con faros diurnos LED, faros Bixenón HID y el sistema de Ford de iluminación frontal adaptativa. Los interiores heredan las mejoras ya vistas en el Focus con una pantalla táctil y menos controles y botones que manejar. También los controles del climatizador ahora tienen botones más fáciles de diferenciar. Y una consola central de almacenaje rediseñada ofrece más espacio y cuenta con un reposabrazos deslizante integrado y un nuevo punto de conexión USB. Mejora el

equipamiento con detalles de equipamiento tan exclusivos como el volante calefactable, pero también la calidad, de materiales y de rodadura. Y es que el ruido y las vibraciones disminuyen gracias a los cristales laterales más gruesos y juntas más absorbentes alrededor del portón y el espejo retrovisor.

Los monovolúmenes compactos de Ford también reciben un aluvión de tecnología de la mano de sistemas como el Sync2 de conectividad activada por voz, el de Ayuda al Aparcamiento Perpendicular, la Alerta de Tráfico Cruzado, el asistente de Salida de Aparcamiento, el de Frenado en Ciudad, el Frenado Activo o el Control de Crucero Adaptativo.

Ford ha incorporado por

primera vez la tecnología Auto-Start-Stop en los motores EcoBoost de gasolina y TDCI 2.0. Esto junto a otras mejoras se traducirán en una reducción del 20 por ciento en emisiones. La gama de motores se ha ampliado para incluir el nuevo motor de gasolina EcoBoost 1.5 con 150 y 182 caballos, y también con el nuevo motor 1.5 TDCI con 95 y 125 caballos además de una nueva versión ECONetic con 99 g/km para el C-Max con 5 asientos. Además de estos nuevos

►► El C-Max cambia su diseño y su versatilidad. Y recibe nuevos motores.

▲ La nueva pantalla táctil permite eliminar gran cantidad de botones del salpicadero. Incluso el climatizador es mucho más fácil de utilizar.



propulsores, la familia C-Max seguirá estando disponible con versiones de 100 y 125 caballos del premiado motor EcoBoost 1.0. Se espera

que el nuevo motor diésel 1.5 de 120 caballos mejore los datos de consumo hasta un 6 por ciento respecto al 1.6 al que reemplaza.



►► El Grand C-Max, junto a estas líneas, ofrece siete plazas y una estética mejorada. Sus puertas laterales correderas son muy prácticas a la hora de acceder a la tercera fila de asientos.



Si quieres saber más del Ford C-Max entra en... www.m16.in/429



Honda Civic Nueva imagen, más tecnología y guiños del futuro Type R

El nuevo Honda Civic llegará durante la primavera de 2015, pero el fabricante japonés ya ha desvelado buena parte de sus nuevos argumentos. Tanto el cinco puertas como la variante familiar Tourer han renovado totalmente el frontal, con la introducción de un remozado paragolpes, así como unos grupos ópticos que integran las luces de conducción diurna.

También la zaga del cinco puertas ha cambiado debido al nuevo diseño del paragolpes, los pilotos y el spoiler rematado en negro.

Las actualizaciones han llegado, asimismo, al interior, donde se han renovado las tapicerías y las molduras de las puertas, además de rematarse el cuadro de mandos en un tono negro metálico.

El nuevo Honda Civic llegará durante la primavera de 2015, pero el fabricante japonés ya ha desvelado buena parte de sus nuevos argumentos. Tanto el cinco puertas como la variante familiar Tourer han renovado totalmente el frontal, con la introducción de un remozado paragolpes, así como unos grupos ópticos que integran las luces de conducción diurna.

La gama se ampliará con la llegada de la versión Sport, modelo que se 'viste' con una estética más agresiva y que desvela los rasgos del que será el futuro Type R. El Civic Sport incorpora un spoiler en el mismo color que la carrocería y unas exclusivas llantas de 17 pulgadas. Como el resto de la gama incorpora de serie un sistema activo de frenado en ciudad que funciona a velocidades por debajo de los 30 km/h.

En París Honda también revelará el renovado CR-V que llegará el próximo año.

HONDA CIVIS TYPE R CONCEPT

Honda vuelve a poner la miel



▲▲ Ure veratin velessit deliquat eui blandigna faci blaore diatisit auguero dolum zzrilla. At desimur, quam is sente in vis coeni iam nos auctatquit, opor iam. Ver

en los labios a todos los que esperan la llegada de esta versión extrema del Civic. Y lo hace denominando de nuevo «Concept» a este Civic Type R que aparentemente tan solo cambia el color respecto al Type R Concept presentado en el pasado Salón de Gine-

bra. La marca japonesa ha anunciado una potencia de no menos de 280 caballos, aunque la versión definitiva debería llegar a los 300. Todo gracias a un motor turbo dotado de tecnología VTEC lo que parece que evita el retraso en la respuesta y por

lo tanto gana en fuerza a bajo régimen. Además, el Civic Type R estrenará un botón «+R» junto al volante que aumentará las emociones con una mejor respuesta del motor, de la dirección y de la suspensión regulable.

▶▶ El nuevo Civic Sport se incorpora a la gama con una estética más agresiva y un talante más deportivo.



El nuevo modelo también hace un guiño tecnológico al estrenar el nuevo sistema de información y audio denominado Honda Connect, que permite disfrutar de emisoras de radio vía Internet, de un avanzado sistema de navegación, de conectividad Bluetooth y de una cá-



Si quieres saber más del nuevo Honda Civic entra en... www.m16.in/458



Si quieres saber más del Mercedes C63 AMG entra en... www.m16.in/460

Mercedes C63 AMG y C63 S AMG Los mejores 'atletas' de la Clase C ya calientan motores

Llegan de la mano para situarse en los más alto de la gama. Se trata de los Mercedes C63 y C63 S, ambos preparados por AMG y con un poderoso motor V8 biturbo de 4,0 litros en sus 'entrañas', que arrojan la friolera de 476 caballos en el primero y hasta 510 CV en el más potente, para firmar prestaciones de

infarto: 4,0 segundos en el 0-100 km/h. En ambos casos se recurre a la propulsión trasera y a una caja de cambios automática de siete relaciones más rápida en su actuación que la del modelo anterior. A pesar del mayor rendimiento y prestaciones, los nuevos vehículos son más eficientes, ya que homologan 8,2

litros de media cada 100 kilómetros.

En su equipamiento de serie contemplan una suspensión deportiva AMG Ride Control con amortiguadores controlados electrónicamente, así como un bloqueo del diferencial trasero mecánico.

También disponen del mando AMG Dynamic Select con el que el conductor puede elegir entre los programas de uso, Eficient-



▲▲ En el interior, la calidad y la deportividad van de la mano. Destacan las impresionantes butacas delanteras y el mando AMG Dynamic Select, que permite al conductor elegir entre cinco programas de uso diferentes.

cy, Individual, Sport y Sport+, variando la respuesta de la dirección, el cambio y el motor. El C63 S añade, además, el modo Race.

En París también se podrá ver la segunda va-

riante híbrida enchufable que Mercedes pondrá en juego. Se trata del C350 Plug-In Hybrid, que combina un motor de gasolina de 211 CV con otro eléctrico de 82.

▼◀ La versión C63 AMG presume de 476 caballos, mientras que el C63 S AMG aumenta la potencia hasta los 510 CV. Estarán disponible en berlina y en Estate.



Mitsubishi Outlander PHEV Concept-S

Más sofisticado y dinámico, igual de ecológico

El Outlander PHEV, un SUV de 4,76 metros de largo con interior de cinco plazas, tracción total y avanzada mecánica híbrida enchufable —combina un 2.0 de gasolina con dos motores eléctricos para homologar un gasto medio de 1,9 l/100 km—, sigue siendo protagonista en la marca de los tres diamantes, porque en París se presenta el Concept-S, que es un Outlander PHEV dotado de un paquete de equipamiento —disponible próximamente— que torna más deportivo el aspecto exterior del coche y aumenta el refinamiento del habitáculo, dominado por el tono oscuro 'Black&Burgundy' y que adopta múltiples detalles plateados, una consola central inspirada en las tradicionales cajas laqueadas negras japonesas y un cuero fino cosido a mano para

la tapicería de los asientos. Éstos, además, suman nuevos reglajes para optimizar el confort y la sujeción. Mitsubishi, cuya experien-

cia en vehículos eléctricos

comenzó en 1966 con el EV R&D, exhibe también en la capital francesa otros conocidos 'concept' que avanzan

nuevas tecnologías, como el XR-PHEV, que pone en juego una carrocería ligera y equipa una mecánica híbrida enchufable para mo-

delos de tracción delantera, o el GC-PHEV, que muestra las posibilidades del sistema híbrido 'plug-in' en vehículos muy grandes, pues la parte

térmica corre a cargo de un motor 3.0 V6 de gasolina sobrealimentado, que se une a un cambio automático de 8 velocidades.

más adelante en futuros vehículos de la marca.

Y si los datos sobre la carrocería escasean —nada se dice sobre las dimensiones exactas—, algo parecido ocurre con la parte mecánica, pues Toyota sólo ha adelantado que el C-HR tiene arquitectura híbrida.

► Híbrido y con carrocería coupé de aspecto SUV, el C-HR avanza varios de los rasgos estilísticos de los futuros Toyota.

que persigue insuflar una imagen muy enérgica. De ahí que se potencie el uso de marcadas aristas en la parte inferior de la carrocería, que se recorra a pasos de rueda muy abultados o que el voladizo posterior se recorte al máximo. La zaga, además, se remata con unos originales grupos ópticos flotantes, que ejercen también funciones aerodinámicas. Detalles estéticos que, según Toyota, podríamos ver



►► Con el Concept-S, Mitsubishi muestra cómo será el paquete de diseño especial que pronto ofrecerá en el Outlander PHEV de serie. Personaliza el exterior, pero también el interior, dominado por el cuero suave o los detalles plateados.

Toyota C-HR Concept

Así les gustaría que fuese su futuro SUV del segmento C

No lo decimos nosotros, sino la propia marca japonesa, que con este C-HR Concept desvelado en París da «una primera pista sobre el tipo de vehículo que a Toyota le gustaría llevar al mercado del segmento C». Es decir, que diseñadores e ingenieros ya trabajan probablemente en un 'crossover' que, por tamaño, rivalizaría con Audi Q3, BMW X1 o Mercedes GLA, y cuyos rasgos responden a dos filosofías aplicadas por Toyota en sus nuevos modelos: 'Under Priority', que podríamos traducir como la prioridad para los pequeños, y 'Keen Look', corriente de diseño



Renault Espace

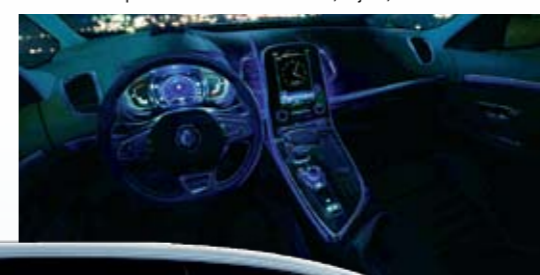
El pionero de los monovolumen se pasa al frente 'crossover'

El nacimiento de Chrysler Voyager y Renault Espace distó tan pocos meses —el primero apareció como Town&Country en 1983 y el francés vió la luz en 1984— que a ambos se les atribuye la puesta en marcha del segmento monovolumen moderno. En el caso del Renault su gestación da para un libro, pues Matra intervino en su desarrollo inicial con la intención de que fuese un modelo de Talbot, pero cuando ésta, propiedad de Chrysler, pasó a manos de PSA Peugeot Citroën en 1978, los nuevos dueños no vieron

claro el proyecto y dejaron que Matra se quedase con aquel diseño de un familiar monovolumen con carrocería de fibra de vidrio sobre un chasis de acero. Matra probó con Renault y la casa del rombo aceptó, lanzando el modelo definitivo poco después.

Y aunque la fórmula sorprendió al principio, pronto empezaron a crecer las matriculaciones de aquella primera generación, que se mantuvo en producción hasta 1991. Ese año llegaba el segundo modelo, al que seguiría una tercera entrega en 1997 y, final-

mente, el Espace aún a la venta, lanzado en 2003.



► Habitáculo vanguardista y lujoso. El tono de la iluminación puede variarse: azulado, rojizo, verdoso...

Pero los gustos evolucionan y hoy el usuario europeo prefiere vehículos monovolumen compactos —talla Scénic y Grand Scénic, para entendernos— o de tipo SUV, de modo que Renault ha reinventado el Espace, como demuestra un detalle: la web que avanza las primeras imá-

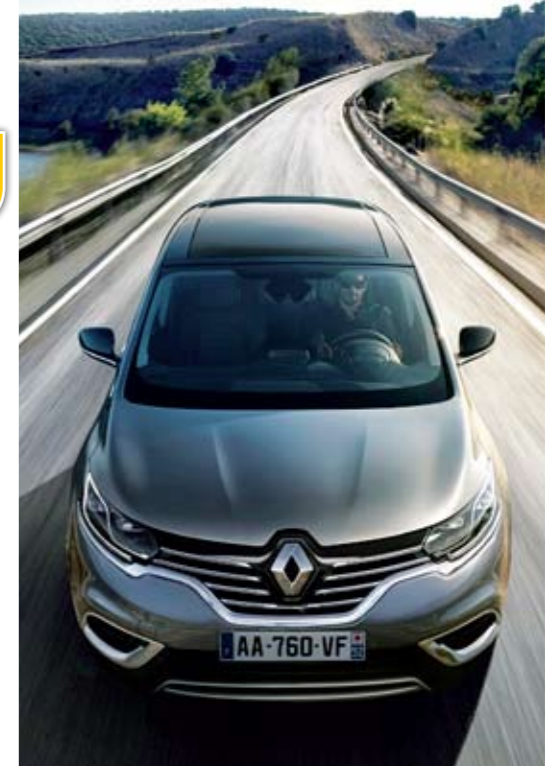
genes es www.crossover.renault.com. Y es que el quinto Espace tiene parte de SUV y parte de monovolumen, pues no renuncia a una modularidad de cinco y siete plazas ingeniosa sobre la que pronto se sabrá más. La marca francesa ha desvelado primero unas pocas fotos, pero tras la cita de París estará disponible el resto de la información.



► Mayor altura libre al suelo y dos planos diferentes en la línea que forman parabrisas y capó: el nuevo Espace mezcla rasgos de SUV y de monovolumen.



Un video con la historia del Renault Espace... www.m16.in/v29



► Ligero y aerodinámico, el nuevo Espace presumirá de consumos y emisiones mucho más bajos que en el actual.



Volkswagen Golf Alltrack

La versión todocamino del líder europeo llega en primavera de 2015

El éxito del Passat Alltrack ha animado a Volkswagen a probar esa misma fórmula con el Golf, 'best seller' europeo desde hace años. Tomando como base la carrocería familiar Variant ha creado un modelo de filosofía todocamino en

la línea de otros ofrecidos por el grupo teutón, como el Skoda Octavia Scout o el inminente Seat León X-Perience. Para empezar, incluye de serie en toda la gama la tracción total 4Motion —ya usa la quinta generación del embrague Haldex y llega a

transferir hasta el cien por cien del par al tren trasero si el delantero no tiene agarré—, aumenta la distancia al suelo 20 milímetros y estrena un perfil de conducción 'Off-road' que aplica varias funciones cuando pulsamos su botón, como una para

conducción cuesta abajo —frena automáticamente el vehículo—, el asistente de arranque en rampa, un tacto de acelerador específico y la configuración 'fuera de asfalto' del ABS, que retrasa algo su intervención para que se creen pequeñas 'cuñas' de gravilla delante del neumático y se optimice la frenada. Integrado en el control de estabilidad ESC lleva, además, bloqueo electrónico del diferencial EDS en las cuatro ruedas, que se hace cargo en ambos ejes

de la función de bloqueos transversales. Y el Golf Alltrack monta también XDS en ambos ejes para mejorar el comportamiento en conducción deportiva, pues si una rueda de las que va por el interior de la curva se descarga, el ESC la frena y restablece la tracción.

En cuanto a motores, la firma germana ofrecerá desde el primer momento —primavera de 2015— el 1.8 TSI de gasolina, con 180 CV, cambio DSG de seis marchas y consumo medio de 6,8 l/100 km, y tres mecánicas diésel: el 1.6 TDI de 110 CV —4,7 litros de gasto y 12,1 segundos para alcanzar 100 km/h—, el 2.0 TDI de 150 CV —4,9 l/100 km y 8,9 segundos— y el 2.0 TDI de 184 CV —5,1 litros y 7,8 segundos—, éste unido sólo a la caja DSG.

Exteriormente, el Golf Alltrack se distingue por los pasos de rueda resaltados y negros, las llantas 'Valley' específicas de 17 pulgadas, las protecciones en estribos y paragolpes, o los retrovisores y barras de techo en tono plateado.

▼ El Golf Alltrack, desarrollado a partir de la carrocería Variant, equipa de serie la tracción total 4Motion y ve incrementada la distancia libre al suelo 20 milímetros.

▼ Dentro, tapicería con el emblema 'Alltrack' y otros detalles específicos, como el perfil cromado con el logo '4Motion'.



Si quieres saber más del VW Golf Alltrack entra en... www.m16.in/456



¿QUIÉN HA DICHO QUE LA EMOCIÓN SOLO VIAJA SOBRE DOS RUEDAS?

NUEVO ALFA ROMEO GIULIETTA SÚPER DESDE 14.990€* CON 4 AÑOS DE GARANTÍA Y PLAN PIVE 6

ALFA UCONNECT 6,5" RADIO NAV, CONTROL DE ESTABILIDAD Y Q2 ELECTRÓNICO, SELECTOR ALFA D.N.A. Y SENSORES DE APARCAMIENTO. TODA LA TECNOLOGÍA INCLUIDA.

GAMA ALFA ROMEO GIULIETTA: CONSUMO MIXTO ENTRE 4,0 Y 8,3 (L/100 KM). EMISIONES CO2 ENTRE 104 Y 177 (G/KM).

*PVP Recomendado Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 105CV Súper. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante, PIVE 6, subvención del Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) y descuento adicional por financiar con FGA Capital Spain EFC SAU según condiciones contractuales para el Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 105CV Súper por un mínimo de 10.000€, con a un plazo mínimo de 48 meses y una permanencia mínima de 36 meses. Gastos de Matriculación no incluidos. Incluye para vehículos financiados por FGA Capital Spain EFC SAU, garantía legal de 2 años sin límite de km., más 2 años adicionales de garantía comercial sin límite de km. desde la fecha de primera matriculación del vehículo sin coste adicional. Oferta válida solo para particulares, en Península y Baleares hasta el 30/11/2014 y mientras siga vigente y con fondos disponibles el PIVE 6. Consultar Procedimiento y Regulaciones del PIVE 6 publicadas en la página web del Instituto IDAE. La versión visionada corresponde con el vehículo Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 120CV Distinctive con opcionales (19.950€, en las indicadas condiciones).



Si quieres saber más del BMW Serie 2 Active Tourer entra en... www.m16.in/431

La marca alemana explora nuevos terrenos con su primer monovolumen, un modelo pensado para hacer crecer la familia, aunque sea a costa de perder algún rasgo de su histórica identidad.



Nuevos caminos

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Visto que el segmento monovolumen cuenta con muy poca presencia de marcas premium, BMW decidió atacar ese tipo de coches para abrir una nueva vía de negocio. Aunque haya sido a costa de renunciar a ciertos genes que han conformado su historia. Adiós a la tracción trasera como seña de identidad; y adiós a una estética claramente deportiva como se podía apreciar en prácticamente todas sus gamas y modelos, que aunque fueran berlinas o familiares, siempre tenían un toque y un punto picante.

No es que el Active Tourer

tenga una línea brutalmente monovolumen, pero sí es cierto que sus rasgos piensan más en el espacio y su mejor utilización y así abren el abanico de posibles clientes a una serie de conductores que no se habrían planteado apostar por un modelo de la firma bávara como su próximo coche... Y ahora tal vez lo hagan con un modelo que puede haber perdido carácter, pero ha ganado otras cosas. Por ejemplo, la tracción delantera puede no tener el 'feeling' BMW, pero sí se nota en un interior que ha ganado habitabilidad.

Los 'espantosos' túneles de transmisión que todo usuario

de la marca ha padecido en los asientos traseros y que condenaban al ocupante del asiento central a sentarse casi a 'horcajadas' dan paso aquí a un espacio mucho más cómodo y diáfano; más y mejor aprovechable atrás. No sobra el espacio en anchura, pero tres personas se pueden acomodar sin problemas.

La modularidad, sin ser como en un monovolumen de los conocidos, no está mal, y los asientos se pueden desplazar hacia adelante. El asiento, en configuración 40-20-40 se puede mover, pero no son butacas individuales, como en otros monovolumen y, por tanto, van fijos al suelo. Buen maletero con 468 litros de capacidad mínima que puede llegar a los 1.510. Claro que en esa capacidad está incluido el hueco de la rueda de repuesto –que no tiene–.

En cuanto al equipamiento, en este nuevo modelo BMW ensaya también una nueva política basada en un buen equipamiento de serie –ordenador de viaje, anclajes isofix, llantas de aleación, climatizador, sensor de lluvia, volante multifunción...– que se puede ampliar con cuatro niveles de equipamiento (Advantage, Luxury, Sport y M-

Sport) por un precio ajustado, frente a la interminable carta de opciones de otros BMW.

Y además de los nuevos caminos que ensaya con el tipo de carrocería o la tracción delantera, este Active Tourer también es pionero por ser el primer modelo de la marca con motor tricilíndrico. Su gama de motores, por ahora se conforma con dos gasolina de 136 y 218 caballos y un diésel de 150. El primero de ellos, la gran novedad, cuenta sólo con tres cilindros, pero ofrece buenas prestaciones y una buena suavidad de marcha; aunque hay pequeños detalles, como el cambio, que merecen una mejora. Pero en general se olvidan prejuicios anteriores sobre este tipo de motores.

Se pueden elegir con cambio manual de 6 marchas o automático –de 6 marchas en el 218i y de 8 velocidades en el 218d.– y todos ellos garantizan buenas prestaciones y unas cifras de consumo muy ajustadas, ayudadas por la tecnología Efficient Dynamics con dispositivos como recuperación de la energía de frenado, dirección asistida electromecánica, función Auto Start Stop, indicador de cambio de marchas...

FICHA TÉCNICA

MOTOR	218i	225i	218d
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.499	1.998	1.995
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4
Potencia máxima/rpm	136/4.500-6.000	231/4.750-6.000	150/4000
Par máximo/rpm	22,4/1.250	35,7/1.250	33,6/1.750-2.250
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual o auto 6 vel	Automática 8 vel	Manual o auto 8 vel
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos vent.	Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/55 R17	205/60 R16
Peso (kg)	1.395/1.435	1.505	1.450/1.485
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.342/1.800/1.555	4.342/1.800/1.555	4.342/1.800/1.555
Capacidad del depósito (l)	51	51	51
Volumen del maletero (l)	468-1.510	468-1.510	468-1.510
De 0 a 100 km/h (s)	9,2	6,6	8,9
Velocidad máxima km/h	205	240	210
Consumo mixto (l/100 km)	4,9 (Auto: 5,1)	5,8	4,1



▲ Buena habitabilidad interior. Los asientos traseros tienen el respaldo muy inclinado; se pueden regular, pero dejan ver el maletero.



◀▶ El maletero, de 468 litros se puede ampliar abatiendo los asientos. El salpicadero es moderno y con acabados de calidad. Equipa 'head up display'.

Falta por hablar de qué ocurre en un BMW cuyo eje de tracción es el delantero. Durante la rueda de prensa, nos comentaron que la intención de los ingenieros de la marca era crear un modelo que fuera tracción delantera pero que recordara los genes de un tracción trasera. En realidad, con tantas ayudas electrónicas como incorporan los coches actuales, las diferencias entre tracción y propulsión casi han desaparecido. El Serie 2 Active Tourer es agradable y

cómodo, pero ese punto deportivo que pretendían transmitir no lo encontramos en un modelo con mayor altura al suelo y unas suspensiones más enfocadas al confort.

Pero este BMW se abre a un tipo de público que hasta ahora no pensaba en la marca como posible opción de compra; y tal vez ahí esté su atractivo.



PRECIO DESDE 28.500 €

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES: DESDE 109 G/KM
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DESDE 0 A 4,75%

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

DEBE MEJORAR

Confort y suavidad de marcha. Espacio y modularidad interior. Acabado.

Inclinación asientos traseros. Sin rueda de repuesto. Poco carácter deportivo.

EL PORTÓN ES ELÉCTRICO DE SERIE; EN OPCIÓN SE PUEDE INCORPORAR EL SISTEMA DE APERTURA QUE SE ACTIVA PASANDO EL PIE POR DEBAJO





ACABADOS Y MATERIALES DE PRIMERA; COMO ES NORMA EN LEXUS. EL INTERIOR ESTÁ CREADO PARA DAR LO MÁXIMO A LOS OCUPANTES



Si quieres saber más del Lexus NX entra en...
www.m16.in/468



◀ Buen espacio interior, con suficiente altura al techo en los asientos traseros. Los asientos de la versión F-Sport sujetan de maravilla.



▲ La pantalla se controla desde este tablero táctil que actúa a modo de 'ratón'.



▲ El maletero, de 555 litros, cuenta con un doble fondo que lo hace menos aprovechable.

Un SUV de primera

Lexus ha sido siempre una marca distinguida desde sus inicios hace 25 años. Y no sólo por la calidad de sus productos; también porque han preferido hacer las cosas de diferente manera al resto de fabricantes 'premium'. Cuando todos optan por diseños discretos, con un importante aire de familia (léase Audi o BMW), en la marca japonesa prefieren arriesgar con líneas más angulosas, de mucho carácter. Y eso que ya han hecho en el IS o en el futuro RC, también lo prueban en el NX. Eso si hablamos de lo más visible; porque también se distingue en cuanto a tecnología. Si el mercado de los SUV se lo juega casi todo al diésel, Lexus mantiene su fe en la tecnología híbrida.

Ésas son las armas que pone en juego en este NX, un modelo llamado a dar la batalla entre los Audi Q5, BMW X3, Volvo XC60... Se trata de un todocamino de líneas muy personales,

Lexus mantiene su estrategia de ser alternativa a los 'premium clásicos' con sus propias armas: diseño exclusivo, calidad a raudales y tecnología híbrida. Con ellas este NX va a dar la batalla entre los SUV medios.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

una carrocería muy angulosa y esculpida, que dan como resultado una imagen poderosa. Su gran parrilla llama la aten-

ción –sobre todo en la variante F-Sport– y sus faros LED o sus pasos de rueda, tienen mucha personalidad. Con 4,63 me-

tros de longitud se convierte en clara alternativa de primer coche, con el objetivo de atraer a la marca a clientes que hasta ahora no la tenían entre sus opciones.

Su otro gran atractivo, la calidad y la exclusividad, también quedan patentes en un interior cuidado con mimo, donde cinco ocupantes se acomodan sin problemas, aunque irán más cómodos cuatro. Cuenta con un maletero de 555 litros, aunque está compartimentado con un doble fondo en el que habrá que medir bien para acoplar maletas, pues al llevar la batería deja menos espacio.

Muy bien equipado de serie, el NX cuenta en sus versiones más lujosas también con 'delicatessen tecnológicas', como cámara de visión de 360º muy útil en maniobras, sistema de precolisión avanzado, sistema de sonido Mark Levinson, cargador inalámbrico para smartphones... Un arsenal de equipamientos que se unen

automática su dureza en función del recorrido para obtener el máximo confort a altas velocidades. Y los modos de conducción se pueden seleccionar según los gustos del conductor: Eco, Normal, Sport y Sport+ –éste sólo con el acabado F-Sport, por cierto, el único que ofrece levas en el volante– para que todos disfruten al máximo de la conducción de un coche muy agradable. Y muy seguro, pues cuenta con los últimos avances en la materia: sistema de precolisión avanzado, sistema de permanencia en el carril, control de crucero adaptativo, protección de peatones.

La gama se articula en cuatro acabados con paquetes de equipamiento cerrados: Eco, Corporate (pensado para el mercado de empresas), Executive, F-Sport y Luxury. Los dos primeros sólo se ofrecen con tracción 4x2, mientras a partir del Executive –se espera que sea el más demandado–, la tracción ya es total. Los precios parten de 38.300 euros, aunque en el lanzamiento hay una alternativa aún más barata, pues por 36.300 euros, financiando con Lexus se puede acceder a un SUV para distinguirse.

La gama se articula en cuatro acabados con paquetes de equipamiento cerrados: Eco, Corporate (pensado para el mercado de empresas), Executive, F-Sport y Luxury. Los dos primeros sólo se ofrecen con tracción 4x2, mientras a partir del Executive –se espera que sea el más demandado–, la tracción ya es total. Los precios parten de 38.300 euros, aunque en el lanzamiento hay una alternativa aún más barata, pues por 36.300 euros, financiando con Lexus se puede acceder a un SUV para distinguirse.

PRECIO		DESDE 38.300 €
EMISIONES DE CO ₂		
EMISIONES OFICIALES: 117 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
+	Rendimiento y suavidad mecánica. Acabado y equipamiento. Comportamiento intachable.	- Sin rueda de repuesto, maletero con doble fondo. Cambio de variador. Levas sólo en F-Sport.



FICHA TÉCNICA

Motor térmico	Gasolina
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	2.494
Potencia máxima (CV)	155/5.700
Par máximo (mkg)	214/4.200-4.400
Motor eléctrico	Síncrono de imán permanente
Potencia máx. motor del	105 kW (143 CV)
Potencia máx. motor tras	50 kW (68 CV)
Par máximo (en picos)	27,5 mkg
Tipo de batería	Níquel hidruro
Potencia máx. conjunta	197 CV
Tracción	Delantera o 4x4
Caja de cambios	Aut variador
Frenos delanteros	Disc. ventilados
Frenos traseros	Discos
Suspensión delantera	McPherson
Suspensión trasera	Doble trapecio
Peso en vacío (kg)	1.715-1.785
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.630/1.845/1.645
Capacidad del depósito (l)	56
Neumáticos	225/65 R17
Volumen del maletero (l)	555 - 1.600
Aceler. 0 a 100 km/h (s)	9,2
Velocidad máxima (km/h)	180
Consumo mixto (l/100 km)	5,1

▲ Cuenta con un motor de gasolina y uno o dos eléctricos. En la versión 4x4 el segundo motor eléctrico actúa sobre las ruedas traseras.

a otros equipos más tradicionales: faros LED, 'head up display', pantalla TFT,

Y el tercer pilar de la apuesta de Lexus tiene que ver con el apartado mecánico. El NX cuenta con una variante híbrida como seña de identi-

▼ La parrilla delantera de las versiones que no son F-Sport es más clásica.



El primero de la saga



Si quieres saber más del Mercedes S500 Plug in Hybrid...
www.m16.in/214

El objetivo de Mercedes es lanzar 10 modelos híbridos enchufables en apenas tres años. Y qué mejor manera de estrenar esta tecnología que hacerlo en su 'buque insignia': la Clase S. Anuncia 442 CV y un consumo de 2,8 litros, una ecuación casi mágica que tratamos de resolver...

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Mientras los vehículos eléctricos y la capacidad de sus baterías evolucionan, lo cierto es que los híbridos parecen la solución intermedia. ¿Y por qué?, se preguntará más de uno. Tiene su explicación. La Unión Europea obligará en 2020 a que la media de emisiones de CO₂ en cada marca sea de 99 g/km. Actualmente Mercedes se mueve por los 134 g/km; por lo tanto, contrarrestar el empuje de los poderosos AMG y V8 obliga a lanzar modelos híbridos.

Y ojo, que no hay que tomarse esto como un 'parche'. Modelos como el S 500 Plug-in Hybrid son realmente competitivos, porque no renuncian a nada a nivel de prestaciones, confort o refinamiento, y reducen el consumo drásticamente. Registrar los 2,8 litros que anuncia parece un 'imposible' en conducción real (la homologación es algo 'atípica') pero sí que resulta muy comedido en el gasto.



▲ En modo eléctrico ofrece una autonomía de hasta 33 kilómetros y puede alcanzar hasta los 140 km/h sin que intervenga el motor térmico.

PRECIO	112.200 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: 65 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> Relación consumo-prestaciones. Autonomía eléctrica. Tecnología. Confort.	<p>-</p> Menor capacidad del maletero. Visibilidad fronto-lateral en curva. Maniobrabilidad urbana.

Este modelo, el primer híbrido enchufable de Mercedes, combina un propulsor V6 biturbo de gasolina de 333 CV con otro eléctrico de 115 que, trabajando en conjunto, firman 442 caballos.

A la vez, monta unas baterías de iones de litio ubicadas bajo el asiento trasero (pese a todo reducen la capacidad del maletero en 115 litros con respecto al resto de la gama), que permiten a este modelo circular 33 kilómetros de manera totalmente eléctrica, una distancia considerable pues hablamos de un vehículo de 2.215 kilos. Desde una toma trasera se pueden recargar, necesitando entre dos y cuatro horas, dependiendo de la capacidad de la red elegida.

Esto es teoría y tratar de explicar todo lo que lleva este modelo nos daría para completar una revista para él solo. Así que vamos al grano. Nos ponemos al volante y realizamos un trayecto prácticamente urbano, desde el aeropuerto de Copenhague hasta el hotel. De los cuatro



◀ Este modelo ofrece cuatro modos de conducción: 'Hybrid', el estándar; 'E-Mode', sólo eléctrico; 'E-Save', reserva la carga de las baterías; y 'Charge', las recarga en sólo media hora.

◀ DETRÁS LA TOMA DE CARGA ESTÁ EN LA ZAGA Y LAS BATERÍAS SE RECARGAN ENTRE 2 Y 4 HORAS. YA SE TRABAJA EN LA CARGA POR INDUCCIÓN, SIN CABLE



▲ El S 500 P lug-in Hybrid sólo está disponible en carrocería larga. El maletero pierde 115 litros (se queda en 395) debido a las baterías de iones de litio.



modos de conducción que ofrecemos el 'E-Mode' totalmente eléctrico, que nos permite circular hasta 140 km/h y salir sin formar atascos al iniciar la marcha tras un semáforo en rojo porque,

FICHA TÉCNICA

Motor térmico	Gasolina
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (cc)	2.996
Potencia máx. (CV/rpm)	333/5.250-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	49,0/1.600-4.000
Motor eléctrico	Síncrono de imán permanente
Potencia máxima	85 kW (115 CV)
Par máximo	34,7 mkg
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad batería	22 Ah
Capacidad energética bat.	8,7 kw/h
Potencia máx. conjunta	442 CV
Par máximo conjunto	66,3 mkg
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Aut.-Man. 7 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados
Peso en vacío (kg)	2.215
Longitud/Anchura/Altura (mm)	5.246/1.899/1.494
Capacidad del depósito (l)	70
Volumen del maletero (l)	395
Aceleración 0-100 km/h (s)	5,2
Velocidad máxima (km/h)	250 (140 eléc.)
Consumo mixto (l/100 km)	2,8
Alcance en modo eléctrico	33 kms
Tiempo de recarga	De 2 a 4,1 horas

salvo que pisemos con fuerza el acelerador, el motor térmico 'descansa'. Somos cuidadosos, pero con la climatización puesta y dos personas nuestra autonomía se acercó más a los 23 kilómetros que a los 33 que anuncia.

Al día siguiente el trazado es en carretera y autopista.

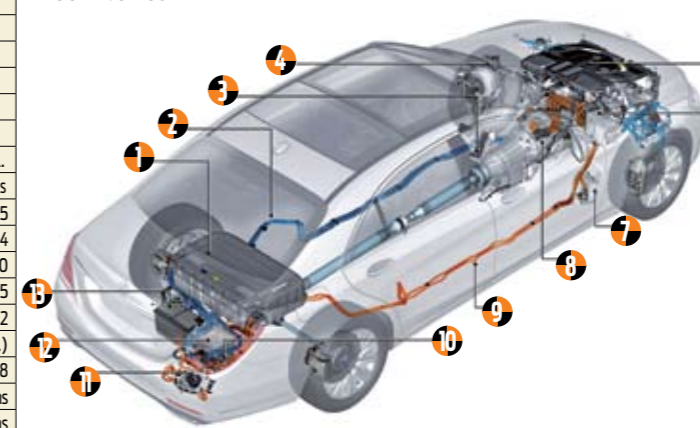
Seguimos en modo eléctrico para comprobar el funcionamiento del acelerador háptico, otra de sus novedades. Éste nos envía un impulso doble sobre el pie cuando entiende que estamos 'malgastando' la energía; por ejemplo, cuando nos acercamos al vehículo de delante en

exceso y luego tenemos que frenar. Para ello utiliza el radar frontal del control de velocidad adaptativo o datos del sistema de navegación: altitud, cruces, curvas...

Seguimos 'jugando' y activamos el modo 'Hybrid', el estándar, que se combina con dos programas económicos y uno deportivo. Además cuenta con el 'E-Save', que nos permite reservar la carga de la batería para cuando interese (por ejemplo al llegar a la ciudad), y el modo 'Charge', que recarga las baterías en apenas media hora. Lo hicimos y el consumo medio pasó de 8,5 a 9,5 litros.

Y todo eso siendo cuidadosos, porque por las 'bravas' este modelo ofrece prestaciones similares a sus hermanos V8.

Por lo demás, la ecología no está reñida con el confort y el refinamiento del que hace gala la Clase S. Eso sí, esta versión sólo está disponible en carrocería larga y renuncia a la suspensión Magic Body Control, pero hablamos de un auténtico 'portaaviones' que se desplaza a vela si es preciso.



EL SALPICADERO SE SIMPLIFICA DESDE EL SEGUNDO NIVEL DE ACABADO CON LA PANTALLA TÁCTIL QUE PERMITE ELIMINAR BOTONES

Zarpazo técnico

La berlina de Peugeot se actualiza para soportar con garantías la llegada en tromba de modelos de alcance como los nuevos VW Passat o Ford Mondeo. El 508 2015 recibe nuevos motores de gasolina y diésel, algunos de ellos combinados con un cambio automático de nueva factura muy eficaz y novedosos equipamientos.



Los pilotos traseros se han rediseñado en forma de garra.



Si quieres saber más del Peugeot 508 entra en... www.m16.in/410

Andrés Mas | amas@motor16.com

El 60 por ciento de los 508 que vende Peugeot en España se entregan a empresas de renting o flotas. Un segmento al que cuesta acceder cuando los rivales son de marcas 'premium' o se llaman Volkswagen y se apellidan Passat. Y precisamente con la idea de mejorar todavía más su producto para entrar de lleno y mantenerse en ese segmento especializado, el 508 recibe ahora un buen número de cambios incluido un lavado de cara, nuevos equipamientos y mecánicas renovadas, que le van a permitir aguantar el envite que llega.

Salta a la vista la vuelta de tuerca que Michael Trouvé y su equipo de diseño le ha dado a la estética del 508, que hasta ahora contaba con un

frontal bastante criticado por prensa y clientes por insulso y poco agresivo. Ahora la parrilla delantera es más vertical, el capó más horizontal y los paragolpes más robustos. La longitud del coche aumenta 38 milímetros y los faros

adoptan nuevas formas y tecnología led de tres módulos. La calidad se mantiene en un nivel muy superior a la media lo que le permite mantener su valor residual y ese valor 'premium' que tanto ansia la marca francesa.

Y se ha rediseñado el interior con un salpicadero que ya incorpora, desde el segundo nivel de equipamiento (Active), una pantalla táctil de 7 pulgadas que agrupa la mayor parte de las funciones del vehículo y permite aligerar la consola de la cantidad de botones e interruptores que hasta ahora llegaba a abrumar.

Además, gracias a las aplicaciones de fácil acceso y uso intuitivo con informaciones prácticas en tiempo real de Peugeot Connect Apps, se aumenta la conectividad y el 508 se une a la realidad actual y futura pero manteniendo con buen criterio el lector de CDs. Por su parte, el completo equipamiento disponible que puede llegar a ofrecer desde el cambio automático de las luces de carretera, hasta el climatizador cuatrizona, pasando por los faros Full Led, los asientos con masaje o la calefacción autónoma programable, añade opcio-



▶▶ Como novedades en el interior del nuevo 508, un control de ángulo muerto y una cámara de marcha atrás. Se ofrece un hueco con tapa, pero se queda algo escaso.



▶▶ Los grupos ópticos posteriores son 'Full Led' con 36 diodos.



508 RXH HY4/TH En diciembre la versión diésel

Hasta ahora Peugeot ofrecía una versión híbrida de su 508 en versión berlina y familiar, denominada RXH HY4 con una estética específica y un motor diésel combinado con uno eléctrico. Pero a partir de diciembre la marca francesa ofrecerá dos versiones RXH con carrocería familiar. Por un lado se venderá la versión híbrida que mantendrá sus características mecánicas. Y por otro, un RXH dotado del nuevo motor BlueHDI de 180 CV asociado al recién llegado cambio automático de convertidor y 6 marchas que tan buen sabor de boca nos ha dejado. El híbrido costará 40.500 euros y el diésel, cuyo maletero pasa de 423 a 550 litros, se venderá por 36.970 euros.



nalmente el control de ángulo muerto con aviso visual en retrovisores y cámara de marcha atrás, cuya imagen se proyecta en la nueva pantalla.

El 508 renueva sus mecánicas y añade un cambio automático de nueva factura que funciona de maravilla. En gasolina, el 1.6 THP de 165 caballos sustituye al 1.6 THP

de 155. El nuevo motor, que cumple la norma Euro6, se puede combinar con un cambio manual de 6 marchas o el nuevo cambio automático de convertidor de par, también con seis relaciones y levas en el volante. Esta transmisión, será la que poco a poco vaya sustituyendo en el Grupo PSA al tan controvertido

cambio manual pilotado cuya utilización requería un tiempo de adaptación. Cuenta con el tradicional sistema de convertidor de par pero su funcionamiento sorprende por la rapidez y suavidad de los cambios y la lógica de uso que ofrece en modo manual, manteniendo la marcha seleccionada hasta que se lle-

ga al tope de revoluciones o hasta que la presión sobre el acelerador solicita una reducción para ganar repés.

En diésel también hay novedades ya que al 1.6 e-HDi de 115 caballos ya conocido y al 2.0 HDi de 140 caballos que convivirá con su sustituto hasta finales de 2015, se les une un nuevo 2.0 BlueHDI de 150 caballos norma Euro6 que con un consumo de 4,2 l/100 km, se convierte en la berlina generalista con la mejor relación potencia-consumo. Y también llega el nuevo 2.0 BlueHDI de 180 caballos disponible sólo con el nuevo cambio automático de última generación y que a partir de diciembre estará también disponible en acabado RXH (ver recuadro).

Con una gama estructural con cinco niveles de acabado y precios que oscilan entre los 23.920 y los 40.500 euros, el nuevo 508 está ya a la venta en los concesionarios españoles.

FICHA TÉCNICA

MOTOR (DATOS BERLINA)	1.6 THP 165	1.6 e-HDI 115	2.0 HDI 140	2.0 BlueHDI 150	2.0 BlueHDI 180
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.560	1.997	1.997	1.997
Nº de válvulas por cilindro	4	2	4	4	4
Potencia máxima/rpm	165/6.000	115/3.600	140/4000	150/4.000	180/3.750
Par máximo/rpm	24,5/1.400-4.000	27,6/1.750	32,6-34,7/2.000	37,8/2.000	40,8/2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 o auto. 6	Man. 6 o pilotada 6	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Auto. de 6 vel.
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	215/55 R17	215/55 R17	215/55 R17	215/55 R17	215/55 R17
Peso (kg)	1.475	1.485	1.505	1.575	1.615
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.830/1.828/1.456	4.830/1.828/1.456	4.830/1.828/1.456	4.830/1.828/1.456	4.830/1.828/1.456
Capacidad del depósito (l)	72	72	72	72	72
Volumen del maletero (l)	515	515	515	515	515
De 0 a 100 km/h (s)	8,6/8,9	12,4/11,9	9,8	9,8	8,5
Velocidad máxima km/h	210	200/197	165	210	225
Consumo mixto (l/100 km)	5,8	4,2	4,4	4,2	4,4

Renault es todo un experto en crear vehículos urbanos, y este nuevo Twingo lo reafirma. Es pequeño por fuera, pero espacioso por dentro, cuenta con eficientes motores colocados en una posición inusual y una dinámica que engancha desde el minuto uno. Además su estética recoge el legado de los clásicos Renault y es personalizable al máximo.



PRECIOS

Twingo 1.0 SSc 70 S&S Intens	11.700 €
Twingo 1.0 SSc 70 S&S Zen	12.600 €
Twingo 0.9 TCe 90 S&S Zen	13.500 €

El R5 del Siglo XXI



◀▶ Equipa R&Go para conectar nuestro smartphone. El modo ECO ayuda a minimizar el gasto. Detrás tiene ventanas de compás.



BUENA CALIDAD. LOS PLÁSTICOS SON RÍGIDOS, PERO APORTA BUENA CALIDAD. SU INTERIOR ES SENCILLO Y ERGONÓMICO, Y TIENE SALIDAS DE AIRE CENTRALES



▲▲ 890 euros cuesta el techo de lona. El motor va bajo el maletero y hay que quitar una tapa para comprobar el aceite. La bandeja es frágil.

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

En 2008 Renault comenzó a desarrollar la tercera generación del Twingo, un modelo que en España ha vendido más de 70.000 unidades desde 1993. Por aquellos entonces tenía cinco competidores y hoy, el nuevo Twingo tiene más de 25 feroces rivales dispuestos a arrebatarle un trozo de mercado.

El Twingo mide 3,59 metros de largo, 10 centímetros menos que antes, pero su distancia entre ejes aumenta 125 milímetros. Estéticamente recoge el legado de sus antepasados, pues tiene elementos de la primera generación, pero también del mítico R5, sobre todo en su zaga, donde destaca un portón trasero de cristal. Es el primer Twingo con cinco puertas, y no llegará una versión de tres. Esto se traduce en una mayor comodidad para los ocupantes, pero no sacrifica el diseño al ocultar los tiradores traseros. Para los más sibaritas, Renault propone una amplia gama de personalización, pues permi-

te combinar siete colores de carrocería, tres para los retrovisores, parrilla y molduras, seis adhesivos diferentes para el exterior... También podemos optar por un techo de lona eléctrico, que presume de calidad y aísla perfectamente. Comprobado.

El habitáculo tampoco se queda atrás con la personalización, pero además presume de amplitud, con espacio para cuatro ocupantes. Lo podrían haber homologado como cinco plazas, pues detrás tres niños si caben y seguro que nos saca de más de



Si quieres saber más del Renault Twingo entra en... www.m16.in/463

▲ Puede equipar sensores de aparcamiento trasero y cámara de marcha atrás. Las puertas traseras se han camuflado al máximo.

PRECIO DESDE 11.700 €	
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: DE 95 A 99 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> <ul style="list-style-type: none"> Singularidad técnica. Dinámica. Personalización. Funcionalidad. Mecánicas eficientes. 	<p>-</p> <ul style="list-style-type: none"> Zona de maletero poco cuidada. Asientos traseros incómodos. Suspensión algo dura.

un apuro. Tampoco hubiera estado de más dotarle de cuentavueltas o termómetro de temperatura del motor. Aun así, su puesto de conducción es ergonómico, presenta una buena visibilidad y todo queda a mano. También presume de funcionalidad, gracias a multitud de huecos que suman 52 litros. Éstos se pueden sumar a un maletero algo pequeño, que hasta la bandeja –por cierto, endeble– cubica 174 litros de capacidad, aunque se amplía hasta los

980 litros y el respaldo del acompañante se puede abatir para transportar objetos de hasta 2,31 metros.

El principal culpable de su capacidad es la posición del propulsor, ya que va en la parte trasera. Renault es todo un experto en ello, y lo demostró con modelos como el R8, el R5 Maxi, el Spider o el Clio V6. Este Twingo recoge este legado de los ‘todo atrás’ de Renault, y también fue un requisito indispensable para el

desarrollo del Smart ForTwo, gemelo de este Twingo junto al ForFour. Esta posición del motor aporta varias ventajas, como que las ruedas delanteras puedan girar 45 grados –antes 30–, lo que mejora el diámetro de giro, con sólo 8,6 metros. Eso sí, tiene demasiadas vueltas de volante entre topes, con 3,9 vueltas en el caso de los SSc 70. El Twingo presenta un reparto de pesos 45% delante y 55% detrás –se equilibra con el conductor–,

y junto a la propulsión trasera, ofrece una dinámica muy divertida, pero que no cunda el pánico, pues su zaga ni se nos insinúa y pisa con firmeza. Además el ESP no se puede desconectar.

Renault propone dos motores de gasolina con tres cilindros y ‘Stop&Start’ para el Twingo, los cuales se combinan con un cambio manual de 5 marchas de tacto muy deportivo en los TCe. En 2015 llegará un nuevo cambio automático de doble embrague. El primero de ellos es un nuevo SSc atmosférico que ofrece 70 CV, una potencia similar a la competencia –deriva del TCe, pero con más cilindrada–. Sus prestaciones son más que suficientes para un uso urbano y sus alrededores, y sólo si hacemos más carretera de lo normal, nos inclinamos por el TCe. De no frecuentar mucha elección, pues es muy agradable, está muy bien aislado, apenas produce vibraciones y su consumo es ajustado.

Por encima se encuentra el TCe, que suma un turbo pa-

ra ofrecer 90 CV. Este motor lo usa el Clio o el Dacia Sandero, pero ha recibido cambios para poderlo ubicar en su nueva posición, como inclinarlo 49 grados. Es más ‘cañero’ que el SSc, suena con más contundencia y empuja con energía en todas sus marchas, haciendo del Twingo TCe un kart, casi literal, pues tiene unas suspensiones quizás demasiado duras, lo que unido a unos neumáticos 185/50 R16 delante y 205/45 R16 detrás, lo hacen incómodo cuando el asfalto no está en perfectas condiciones. Por suerte estas llantas son opcionales. Eso sí, cuenta con un modo ECO para ahorrar al máximo. Nosotros medimos un consumo durante la prueba de 5,8 l/100 km, y no precisamente haciendo una conducción eficiente.

Los Twingo se ofrecerán con dos acabados, y ambos equipan aire acondicionado, cuatro airbag, ESP... Y también el R&Go, un soporte para conectar nuestro ‘smartphone’ y tener conectividad total con el Twingo, y en opción también el R-Link.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 SSc	0.9 TCe
Disposición	Trasero transversal	Trasero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	898
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	70/6.000	90/5.500
Par máximo (mkg)/rpm	9,3/2.850	13,8/2.500
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Frenos delanteros	Discos vent. de 258 mm	Discos vent. de 258 mm
Frenos traseros	Trambor	Trambor
Neumáticos (del-tras)	165/65 R15-185/60 R15	165/65 R15-185/60 R15
Peso (kg)	865	943
Longitud/Anchura/Altura (mm)	3.595/1.646/1.554	3.595/1.646/1.554
Capacidad del depósito (l)	35	35
Volumen del maletero (l)	174/980	174/980
De 0 a 100 km/h (s)	14,5	10,8
Velocidad máxima (km/h)	151	165
Consumo mixto (l/100 km)	4,2	4,3

No harás amigos en las gasolineras

Puede que a los empleados de las estaciones de servicio les acabe sonando tu cara, pero serás uno de esos clientes que pasa a repostar muy de vez en cuando. Porque, en la práctica, los 50 litros que admite su depósito dan para mucho en el A3 TDI más ahorrador, que anuncia 3,2 litros de media en la versión de tres puertas y 3,3 en la aquí probada, más lógica por su funcionalidad y mayor amplitud.

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

Quienes nos sigan con fidelidad recordarán que en los últimos meses han pasado por nuestras manos diversas versiones económicas del grupo Volkswagen dotadas del motor diésel 1.6 TDI en su reciente evolución de 110 CV. Han sido, en concreto, el Seat

León Ecomotive con las carrocerías de cinco puertas y familiar ST, y el Volkswagen Golf BlueMotion. En todos tuvimos que descubrirnos ante el consumo de unos coches que figuran en el pelotón de cabezas de los compactos ahorradores, pues anuncian una media de risa y, en la práctica, bajan de 5 litros, magnífico dato para modelos de su tamaño con

una mecánica cuya cifra de potencia es ya interesante. Audi también dota del 1.6 TDI 110 al nuevo A3. Lo hace en las versiones 'normales', que homologan 3,8 litros con la caja manual de seis marchas y 3,9 con la S tronic automática de siete, pero lo hace también en el A3 Ultra –la firma de Ingolstadt llama así a la variante menos 'sedienta' de cada modelo–,

disponible con las carrocerías de tres y cinco puertas, que anuncian respectivamente 3,2 y 3,3 litros de media. En ambos casos con transmisión manual, pues no hay un A3 TDI Ultra S tronic; igual que no hay Golf BlueMotion o León Ecomotive con caja automática DSG. Esta vez nos centraremos en el A3 Ultra de cinco puertas, más lógico –pese a costar

PRECIO		25.970 €	
EMISIONES DE CO ₂		NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES OFICIALES: 88 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	COMPORTAMIENTO	*****	
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****		
PRECIO	*****		
NUESTRA VALORACIÓN			
A FAVOR		EN CONTRA	
+	Consumo real bajísimo. Autonomía. Calidad general. Seguridad y confort. Suspensión deportiva de serie. Variedad de opciones. Funcionalidad.	-	Disponible sólo en Attraction. Precio. Versión Ultra sólo manual. Recuperaciones en sexta lentas. Sin rueda de repuesto. Equipo de serie.

1.320 más, que no es poco por sus dos puertas extra, que garantizan el cómodo acceso a la segunda fila, y sus siete centímetros más de longitud, de los que cuatro corresponden al alargamiento de la distancia entre ejes, que gana espacio para las piernas en



Si quieres saber más del Audi A3 Ultra entra en...
www.m16.in/93



LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 TDI 110	
Disposición	Delantero transversal	
Nº de cilindros	4, en línea	
Diámetro x carrera (mm)	79,5 x 80,5	
Cilindrada (c.c.)	1.598	
Nº de válvulas por cilindro	4	
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler	
Potencia máxima/rpm	110 CV / 3.200-4.000	
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.500-3.000	
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	
DIRECCIÓN Y FRENOS		
Sistema	De cremallera asistida, variable	
Vueltas de volante (entre topes)	2,75	
Diámetro de giro (m)	10,9	
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos	
SUSPENSIÓN		
Delantera: Independiente tipo McPherson, con brazos triangulares transversales, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora		
Trasera: Eje torsional de brazos interconectados, con muelles y amortiguadores en disposición separada		
RUEDAS		
Neumáticos - Llantas	205/55 R16 - 6,5Jx16"	
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.315	
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.310 / 1.785 / 1.410	
Capac. maletero/depósito (l)	380-1.220 / 50	
PRESTACIONES		
VELOCIDAD MÁXIMA	200 KM/H	
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m salida parada	17,7	
1.000 m salida parada	33,1	
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,2 (10,7)	
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,7	
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,8	
400 m desde 50 km/h en 6ª	22,8	
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,1	
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,1	
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	43,5	
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,3	
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,4	
De 80 a 120 km/h en 6ª	16,3	
CONSUMOS		
	l/100 km	km/l litro
EN CIUDAD		
A 23,0 km/h de promedio	4,7	21,3
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	4,7	21,3
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	5,5	18,2
A 140 km/h de cruceo	6,2	16,1
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	4,8	20,8
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	991	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extrabano/mixto	3,9 / 3,1 / 3,3	

Por su calidad y su fórmula exclusiva

Nuevos Carburantes **UNICOS**

Pruebas realizadas con carburantes UNICOS de BP



▲ El maletero anuncia 380 litros, ampliables a 1.220 si abatimos todo el respaldo. Pero debajo no hay rueda de repuesto, y no se ofrece en opción.



SUCULENTO AHORRO
AUDI BAJA EL CONSUMO DESDE LOS 3,8 LITROS DEL A3 1.6 TDI 110 'NORMAL' A LOS 3,3 DEL ULTRA CON MEJOR AERODINÁMICA, TRANSMISIÓN ESPECÍFICA, NEUMÁTICOS DE BAJA FRICCIÓN... DOTACIÓN SÓLO CORRECTA EN GENERAL TIENE LA DOTACIÓN DE OTROS A3 ATTRACTION, PERO SE ELIMINA ALGÚN ELEMENTO Y OFRECE MENOS OPCIONES



▲ Caja manual de seis marchas, con desarrollos finales largos para ahorrar. Pero no hay A3 Ultra S tronic.



▲ Insistimos una vez más: hoy por hoy, no hay otro modelo compacto con tanta calidad percibida y tanta sensación de robustez como el A3. Y la carrocería Sportback da unos centímetros extra en las plazas traseras.



▶ El ordenador muestra promedios que te ponen alegre, pues bajar de los 5 litros de media será lo más habitual. El Audi Drive Select, que permite elegir entre cuatro modos de conducción –suma el 'Individual' si el coche monta MMI Plus– es opcional: 235 euros.



las plazas traseras –el A3 de tres puertas no anda sobrado ahí–, aunque el voluminoso túnel central sigue molestando al quinto ocupante.

La zona de equipajes también es mejor: 380 litros, cuando la variante 'corta' ofrece 365. El maletero del A3 Sportback es amplio y regular, y bajo el suelo podremos colocar alguna cosa porque las versiones Ultra no llevan –ni pueden llevar– rueda de repuesto. En su lugar, un kit reparapinchazos que ocupa poquito pero no siempre garantizará nuestra movilidad. ¿Se nota que no nos gustan?

Si seguimos con el repaso del habitáculo debemos abrir

paréntesis para alabar la atmósfera que se respira en el interior. Ni Serie 1, ni Clase A, ni Golf... el A3, hoy por hoy, ofrece la mejor calidad percibida en el segmento de los compactos, pues los materiales son de primera, el acabado es impecable, todos los mandos tienen buen tacto y no se perciben 'grillitos' sobre mal firme. El concepto de calidad va más allá, pues se refiere también a la precisión de la instrumentación, a cómo suenan las puertas al cerrar o al preciso funcionamiento de los asistentes de seguridad –opcionales muchos de ellos–, como la función automática que cambia entre luces 'cortas' y 'largas',

que opera con la agilidad de un buen conductor.

Los A3 Ultra sólo se vinculan al acabado Attraction –el más sencillo de los ofrecidos en la gama–, aunque en su equipamiento hay peculiaridades, como la citada ausencia de rueda de repuesto de emergencia, la utilización de llantas de acero y no de aleación ligera, el uso de neumáticos de baja resistencia a la rodadura o la presencia de detalles que mejoran la aerodinámica, como bajos carenados, faldones laterales del paquete exterior S line o suspensión deportiva, que rebaja la altura 15 milímetros. Hay menos opciones que en un A3

Attraction convencional, pero sigue habiendo bastantes y podremos completar el coche con tapicería de cuero, alarma, faros de xenón o led, airbag laterales traseros, sensores de lluvia y oscuridad, asientos calefactables, butaca del conductor con ajuste eléctrico, sensores de parking, climatizador bizona o, incluso, Audi Drive Select, que permite elegir entre cuatro programas de conducción –Efficiency, Comfort, Auto y Dynamic– y suma uno más –el Individual, para personalizar la respuesta del acelerador y el tacto de dirección– si montamos la opción MMI Plus. Vemos interesante, por ejem-



▲ La suspensión deportiva, rebajada 15 milímetros y de serie en los A3 Ambition, se monta también en los A3 Ultra, pese a su acabado Attraction.

plo, el paquete Essence, que por 785 euros suma llantas de aleación –conserva la medida de neumáticos 205/55 R16–, bluetooth, control de crucero Tempomat y equipo de audio MMI con pantalla a color.

En el plano dinámico, señalar que la actitud general es noble y eficaz, y que el comportamiento está por encima de lo requerido por un diésel de 110 CV al que unos desarrollos de cambio ahorradores –sexta de 57,7 km/h por cada 1.000 rpm– lastran sus reacciones. Así, la frenada es satisfactoria –54,2 metros desde 120 km/h– y la estabilidad es buena, pues convence el modera-

do balanceo o el agarre de los Michelin Energy Saver.

La aceleración se ha alejado cinco décimas de la anunciada –de 0 a 100 km/h le hemos medido 11,2 segundos– y las recuperaciones son sólo correctas –9,3 segundos para pasar de 80 a 120 km/h en cuarta y 16,3 en sexta–, aunque el A3 Ultra resulta agradable –el motor responde bien entre 1.400 y 4.200 vueltas– y nos premia con un gasto real 'casi' de récord: 4,8 litros en nuestro recorrido mixto. Lo de 'casi' tiene su explicación, pues el Golf BlueMotion consumió lo mismo y el León Ecomotive se conformó con 4,5 litros. ¡Vaya mecheros!



Si quieres saber más de los motores diésel de Opel entra en... www.m16.in/192

Barato pero caro

Ya contamos con que el comprador de un modelo así, con motor turbo de gasolina y 200 caballos de potencia, va a ser consciente de que compra un coche que ya consume más de lo normal, sin embargo también hay que reconocer que algunas características del Astra GTC Turbo propician que ese consumo se dispare a nada que aumente la presión del pie derecho sobre el acelerador. Hablamos por ejemplo de algo tan importante como un peso total que los ingenieros no han podido bajar de 1.500 kilos. Para hacernos una idea son 157 kilos más de lo que pesa un VW Scirocco de similares características o lo que es lo mismo, es como llevar el coche lastrado permanentemente con dos ocupantes adultos además del conductor. Es verdad que el GTC es el más grande de su segmento con una longitud de 4,46 metros y que ese tamaño le permite anunciar un maletero de 380 litros y ofrecer unas plazas traseras muy razonables y nada agobiantes, pero a este

El Astra GTC Turbo de gasolina y 200 caballos tiene un precio final competitivo que no llega a los 25.000 euros con un equipamiento de serie completo y unas características técnicas que permiten disfrutar al volante. Sin embargo, sus elevadas cifras de consumo enturbian ligeramente el resultado final.

Andrés Mas || amas@motor16.com Fotos: Álvaro Gª Martins

► La silueta del Astra GTC Turbo está muy conseguida. La línea OPC que no llevaba esta versión, cuesta 900 euros.



Astra en particular y a todos los Astra en general, les hace falta someterse a una rigurosa dieta que tiene que llegar sin falta tras una excelente puesta al día a nivel mecánico, sobre to-

do en lo que se refiere a motores diésel.

Dicho esto y conscientes del sobrepeso en repostajes que va a suponer conducir este deportivo, lo cierto es que el Astra

GTC Turbo es bastante agradable y divertido de conducir. Sus prestaciones, perjudicadas también por el peso, ofrecen los peores datos entre sus rivales pero con diferencias inapreciables al volante por un conductor normal. Vamos, que si se quiere el Astra GTC Turbo corre que se las pela y si no se quiere, el Astra GTC Turbo pasea a ritmo de tortuga sin pro-

blemas y sin que el conductor se sienta obligado a correr.

Una vez medidos los consumos hay que decir que rara vez vamos a gastar menos de 8 litros cada 100 kilómetros y que



◀ Sobra botonería y falta una pantalla táctil. Eso sí, la calidad es extraordinaria. Y el diseño muy atractivo.



▲ El maletero cubica 380 litros y tiene formas muy regulares. Además se abaten los respaldos por partes.

lo normal va a ser encontramos con un consumo que oscilará entre los 9 y los 12 o 13 l/100 km. Pero a cambio el Astra GTC Turbo va a ser un compañero fiel en carreteras serpenteadas, entorno donde el compacto alemán va a dejar atrás a alguno de sus rivales con un tacto deportivo y eficaz propiciado por una suspensión rebajada a la que en este caso se le unía el sistema regulable Flexride.

Por lo demás, el interior sigue pecando de exceso de botones y de una pantalla que no tiene función táctil ni un sistema de infoentretenimiento que permita descargar el salpicadero de tanta tecla.

Eso sí, aunque buena parte



del equipamiento de nuestra unidad era opcional (freno de estacionamiento eléctrico, suspensión regulable...) hay que destacar positivamente que nuestro protagonista es el más barato de sus rivales.

◀ Las plazas traseras son más generosas de lo que parecen. Y los asientos delanteros de lo mejorcito del mercado.

PRECIO		24.205 €
EMISIONES DE CO₂	NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES OFICIALES: 154 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 4,75%	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
	PRECIO	*****
NUESTRA VALORACIÓN		
A FAVOR	EN CONTRA	
+ Agrado de uso. Calidad de acabado. Comportamiento noble y eficaz con FlexRide. Precio competitivo. Capacidad del maletero. Asientos.	- Consumo y peso elevados. Salpicadero con demasiados botones. Puertas grandes y pesadas. Sin pantalla táctil.	

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 TURBO
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	79,0 x 81,5
Cilindrada (c.c.)	1.598
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Iny. directa, turbo de geometría variable e interc.
Potencia máxima/rpm	200 CV /6.000
Par máximo/rpm	28,6 mkg /1.650-3.200

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	11,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Del.: Indep. McPherson, con tecnología HyperStrut, muelles, amortiguadores y estabilizadora	
Tras.: Semi independiente con articulación de Watt, muelles y amortiguadores.	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	235/50 R18 - 7,5x18"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.503
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.466 / 1.840 / 1.489
Capacidad maletero/déposito (l)	380 / 56

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	216 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	16,1
1.000 m salida parada	29,3
De 0 a 100 km/h	8,5
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	18,0
400 m desde 50 km/h en 6ª	18,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	29,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	32,6
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	34,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,0
De 80 a 120 km/h en 5ª	9,3
De 80 a 120 km/h en 6ª	10,0

CONSUMOS		l/100km	km/litro
EN CIUDAD			
A 23,7 km/h de promedio	9,2	10,9	
EN CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	7,6	13,2	
EN AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	8,5	11,8	
A 140 km/h de cruceo	9,9	10,1	
CONSUMO MEDIO PONDERADO			
Litros/100 km	8,6	10,7	
AUTONOMÍA MEDIA			
Kilómetros recorridos	600		
CONSUMOS OFICIALES			
Ciclo urbano/extrurbano/mixto	8,4 / 5,5 / 6,6		





SE AMPLÍAN LAS ÁREAS DE PRIORIDAD RESIDENCIAL

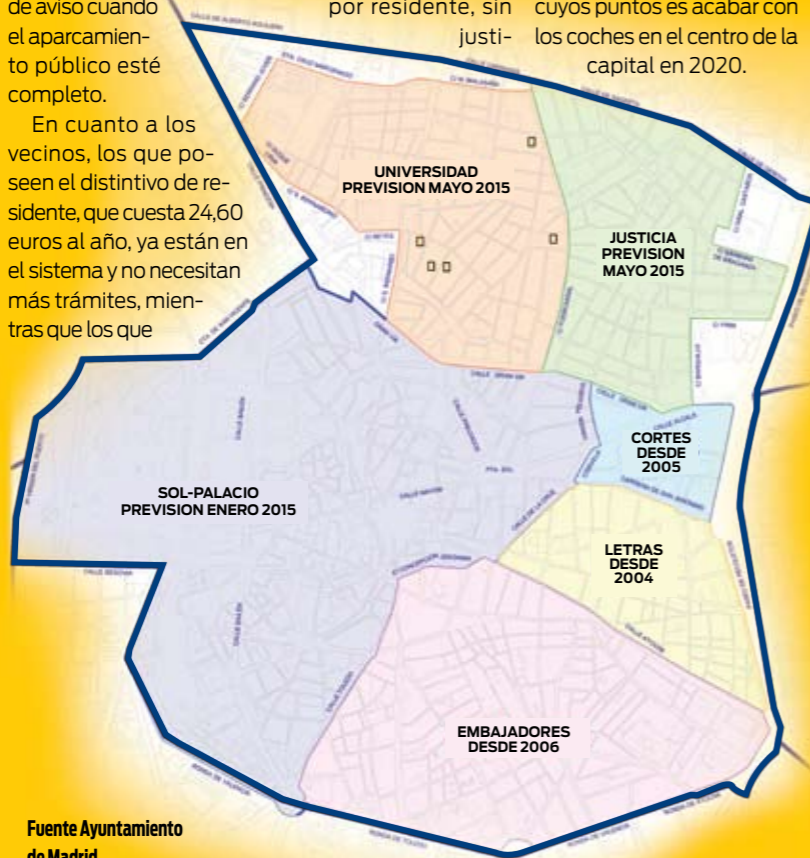
Más Madrid con tráfico limitado

La llegada del nuevo año traerá dos nuevas zonas de Madrid con circulación limitada a los residentes, Sol y Palacio, restricción que, previsiblemente, en mayo de 2015 estará vigente en todo el Distrito Centro, tras la incorporación de Justicia (Chueca y Alonso Martínez) y Universidad (Malasaña y Conde Duque).

Al igual que los barrios de Las Letras, Cortes y Embajadores, que funcionan como Áreas de Prioridad Residencial (APR) desde que en 2004 se empezó con Las Letras, las zonas restringidas que entran en funcionamiento en enero tendrán limitado el paso a los residentes, los vehículos que utilicen los parking públicos o garajes de hotel, las motos (de 7 a 22 horas) y la distribución de mercancías (de 8 a 13 horas de lunes a sábado). Con algunas excepciones, como los vehículos autorizados por los vecinos (visitas, mudanzas...), cuya entrada deben avisar por anticipado o los de personas con movilidad reducida, que requieren la inclusión del número de matrícula en la base de datos de las APR por las que deba moverse. También las urgencias justificadas en

las 48 horas siguientes a producirse no tendrán sanción. Saltarse la norma supondrá una multa de 90 euros, sanción de la que tampoco se librarán los que traspasen la barrera para utilizar un parking y éste se encuentra lleno. Una situación que no debe darse porque, según el ayuntamiento (habrá que verlo) existirán carteles de aviso cuando el aparcamiento público esté completo.

En cuanto a los vecinos, los que poseen el distintivo de residente, que cuesta 24,60 euros al año, ya están en el sistema y no necesitan más trámites, mientras que los que



Fuente Ayuntamiento de Madrid

ficar y notificar previamente, y se cuestiona la posibilidad de una 'amnistía' a los vehículos más ecológicos, como eléctricos e híbridos, aunque no hay nada definido ni a favor ni en contra. El Ayuntamiento también explica la ampliación del área de Opera prevista (ahora Palacio) por las peticiones de vecinos y comerciantes, algo que no parece muy acorde con las manifestaciones que se vienen celebrando en contra del cierre de las nuevas zonas.

Con la circulación libre por las principales arterias, el perímetro restringido a tener en cuenta en enero tras la adhesión de las 190 nuevas hectáreas, ocupará 352 las hectáreas, en las que viven 86.000 personas, que serán 144.000 habitantes cuando se complete el Distrito Centro con las dos nuevas zonas previstas.

Se trata, aseguran en el consistorio madrileño de cumplir el programa electoral y el pacto por la Movilidad Urbana Sostenible aprobado en 2014, uno de cuyos puntos es acabar con los coches en el centro de la capital en 2020.

SOLUCIONES EN OTRAS CIUDADES

► **Barcelona:** Los no residentes no pueden circular en sentido ascendente por la Rambla entre las plazas de la Pau y Catalunya. Además, los días de mayor contaminación el transporte público del área metropolitana de la Ciudad Condal costará la mitad que un día normal, pero el precio de peajes y aparcamientos públicos será un 25 por ciento más caro.

► **Estocolmo:** fue la primera ciudad europea en delimitar el tráfico rodado en su casco antiguo. Lo hizo en 1996 exigiendo una tasa por entrar.

► **Londres:** Existe un peaje por ingresar motorizado en el corazón de la ciudad, que no pagan los vehículos con más de nueve asientos y las motos. Los residentes pagan un 90% menos.

► **Roma:** El centro está limitado a residentes, trabajadores de la zona y discapacitados, que pagan una cuota. ► **París:** Estudia un plan que vetaría y/o restringiría el ingreso a ciertas zonas para vehículos contaminantes. Mientras tanto, los días de alta contaminación la circulación se limita a matrículas pares e impares, excluidos eléctricos e híbridos.

► **Pekín:** A la concesión por sorteo de matrículas para los residentes que quieren comprar un coche se une la necesidad de un permiso para entrar de los vehículos no registrados y para los residentes en función del número de la matrícula.

► **México DF:** El potencial contaminador del vehículo define los días al mes en que puede circular por la ciudad.

el puntazo

Goodyear utiliza cáscara de arroz para hacer neumáticos eficientes.

El sílice de las cenizas de la cascarilla del arroz será utilizado para fabricar neumáticos eficientes. Tras comprobar que ese sílice no difiere del obtenido por fuentes tradicionales en las prestaciones de las ruedas, Goodyear negocia la compra de ese sílice, contribuyendo a la reducción del residuo en los vertederos, cuya retirada se ha convertido en un reto medioambiental mundial, pues cada año se cosechan más de 700 millones de toneladas de arroz.

la frase

Begoña Cristeto Blasco. Secretaria general de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa.

«El Gobierno trabaja en un plan de estímulo a los vehículos alternativos (eléctricos, GLP, gas natural...), que esperamos tener listo antes de noviembre».

la cifra

24.000.000

de cajas de velocidad se han hecho en la factoría que Renault tiene en Sevilla desde que la planta iniciara su actividad en 1958. La unidad que completa tan redondo número es una JE3 de cinco velocidades, destinada a la factoría eslovena de Novo Mesto para ser montada en uno de los nuevos Twingo. Su singularidad es que ha sido concebida para un grupo motopropulsor trasero, arquitectura que desde hace 50 años no utilizaba Renault.



en breve

RADARES Y MARGEN DE ERROR
La reducción del 10 por ciento al 5% en los fijos y el 7% en los móviles del margen de error de los radares ya ha sido trasladada a los dispositivos Coyote.

CERTIFICADO TÜV
Lamborghini es la primera empresa de automoción del mundo, que logra la certificación TÜV para su servicio de reparación de automóviles de fibra de carbono.

MÁS PRODUCCIÓN
La adaptación a los nuevos modelos ha hecho descender la producción de las plantas españolas en agosto (-11,22%), casi en el mismo porcentaje (11%) en que sube el acumulado del año.

INVERTIR EN FICOSA
Hasta un 50% de la empresa española de componentes Ficsa podría comprar la japonesa Panasonic, que pagaría entre 143 y 215 millones de euros por entrar en el sector del automóvil.



Título europeo Ya hay 'Van y Camión of the Year'

Un jurado integrado por periodistas de las más importantes publicaciones especializadas europeas ha destacado el nuevo Iveco Daily, que se fabrica en Valladolid, como el «Van of the Year» 2015, en la que ha sido la edición

más fiada desde que en 1991 se instauró el galardón, puesto que el Iveco ganaba por un margen de 17 puntos. Para el Renault Trucks T ha sido el Título de Camión Internacional del año 2015, título que se une al de Camión del Año 2014 conseguido en España. En opinión de los periodistas integrantes de ambos jurados, haber realizado la mayor contribución a la eficiencia y sostenibilidad del

transporte de mercancías por carretera este año en sus respectivos segmentos es el principal motivo de su elección.

Skoda La mejor logística de Europa

La Medalla de Oro Europea en Logística y Cadena de Suministro ha sido para

Skoda. Treinta organizaciones de Europa Occidental y Central de distintos sectores optaban a ese premio con el que la Asociación Europea de Logística (ELA) resalta la mejor compañía en ese ámbito.

Opel 'OnStar' para todos

A partir de 2015, los turistas de la marca alemana contarán en algunos países europeos, entre los que se encuentra España, con la respuesta automática de Choque (ACR) del servicio OnStar, que conecta automáticamente a los ocupantes con los servicios de emergencia si hay un accidente.

Mahindra Apuesta por España

Mahindra Europa ha asumido la distribución y el

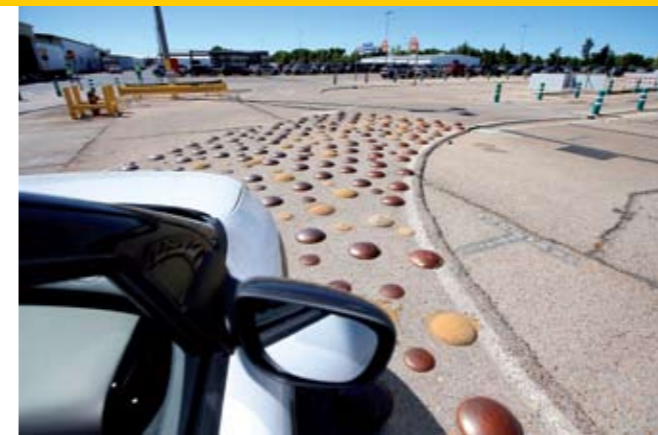
desarrollo de la marca en el mercado español, tanto en el área comercial como en la postventa. La expansión y consolidación prevista para nuestro mercado pasa por contar en el primer trimestre de 2015 con 30 concesionarios, frente a los 11 actuales. Además, antes de que acabe 2014 llegarán el todoterreno XUV 500 y el pick up Genio, a los que más tarde se unirán los nuevos todoterreno y eléctrico que prepara el fabricante indio.

Llamada A revisión

Opel ha puesto en marcha una campaña de revisión urgente para Adam y Corsa a causa de un eventual defecto en la dirección, que recomienda no conducir estos vehículos sin haber pasado por el taller. Unas 10.400 unidades de ambos vehículos se revisarán en España. Por su parte, un defecto de instalación en el sistema de frenado motiva la llamada a revisión que afectará a 466.000 unidades de los Renault Clio y Kangoo fabricadas en Maubeuge, Francia. También Daimler revisará algunas unidades del Mercedes-Benz Citan, pues comparte piezas con los modelos de la marca francesa y se hace en esa misma factoría. Ninguna de esas unidades se vendió en España.

Ford El Mondeo protege a los peatones

Como corresponde al Ford tecnológicamente más avanzado comercializado en Europa, el nuevo Mondeo contará con Detección de Peatones. Gracias a esa tecnología, se detecta la presencia de personas y, cuando el conductor no responde a los avisos, el sistema actúa automáticamente sobre el freno.



▲ Al salir de la línea de montaje, todos los Citroën C4 Cactus se someten a los rigores de una exigente pista de pruebas para comprobar que el vehículo se encuentre en perfecto estado.

PLANTA DE VILLVERDE La historia a través del tiempo

La planta de Villaverde es el segundo centro de producción de PSA en España, después de Vigo. Se inauguró en 1952 bajo el mando del empresario Eduardo Barreiros y entre 1967 y 1978 pasó a manos de Chrysler. Posteriormente se hizo con las riendas Talbot y desde 1996 ya pertenece al Grupo PSA. Tiene una superficie de 745.000 metros cuadrados y desde su debut se han fabricado más de 4,5 millones de vehículos. De sus líneas de montaje han salido modelos como el Dodge 3.700, el Simca 1.000, los Chrysler 150 y 180 o los Talbot 150, Horizonte, Solara y Samba. Desde 1987 vieron la luz los Citroën Xsara, C3 o los Peugeot 205, 309, 306 o 207. Actualmente se fabrican el C4 Cactus y el 207 CC.



▲ Actualmente la planta de Villaverde fabrica en exclusiva para todo el mundo el Citroën C4 Cactus y el Peugeot 207 CC. De los 360 vehículos diarios, prácticamente el 90% son C4 Cactus.

Plan cero defectos

El nuevo proceso de mejora en la calidad de los vehículos fabricados por Citroën y Peugeot tiene como objetivo que los modelos de PSA estén como nuevos a los tres años de uso. Una de las consecuencias es que se está valorando ampliar la garantía de dos a tres años.

El Grupo PSA, formado por Peugeot y Citroën, se encuentra en plena 'cruzada' en su afán por ofrecer vehículos con la máxima calidad, con el fin de satisfacer la fiabilidad y las necesidades de los clientes, desde el proceso de fabricación, pasando por la venta y siguiendo con un contacto posterior en la postventa.

En el grupo francés se sienten tan orgullosos de los progresos que desde hace unos años han logrado en este sentido y nos han hecho partícipes de sus 'logros' visitando el centro de producción de Villaverde, donde actualmente se fabrica en exclusiva para todo el mundo el Citroën C4

Cactus, y de una manera ya casi 'residual' el Peugeot 207 CC.

El plan de choque se inicia ya con los proveedores y se mantiene durante un estricto protocolo en la fabricación en la planta. Sin embargo, antes ya se han sentado las bases, puesto que cuando un vehículo nuevo es lanzado al mercado, ya ha pasado por un duro test que cubre intensos rodajes, como los 2,5 millones de kilómetros que se cubren con una flota de 200 unidades.

Además, 1.800 características funcionales del vehículo se analizan a la salida de la planta de montaje y se

mantiene el contacto diario con 10.000 clientes entre la red y las denominadas 'torres de control'.

Con todas estas acciones se ha logrado que el 90 por ciento de los clientes estén satisfechos con la compra del coche, y prácticamente un 80 por ciento asegura lo mismo a la hora de valorar el servicio de postventa.

En cuanto al C4 Cactus, es uno de los modelos donde el fabricante está poniendo todo su énfasis en los estándares de calidad con el fin de que el vehículo esté como nuevo a los tres años. De hecho, tanto en Citroën como en Peugeot, están barajan-

do la posibilidad de aumentar la garantía de los dos años actuales a tres. En un segundo escalón, mucho más ambicioso, se estudiará también el resultado de sus vehículos nuevos a los ocho años. De momento se realizan simulaciones de envejecimiento, pero habrá que esperar todavía para concretar resultados sobre el terreno.

El sistema de gestión de calidad de PSA contempla 90 compromisos que salpican a cuatro pilares: la fiabilidad, las prestaciones, el servicio de compra y entrega del vehículo y la postventa. Con todo esto se ha conseguido aumentar el valor residual de



▲ La línea de pintura de Villaverde ha incluido por primera vez el montaje de adhesivos. El proceso de entrega del vehículo en el concesionario y el contacto posterior con el cliente son vitales.

los vehículos en cinco puntos en los últimos años.

En la planta de Villaverde tuvimos ocasión de comprobar 'in situ' el proceso de fa-

bricación del C4 Cactus, un español universal. El primer control se realiza ya sobre los proveedores, un 85 por ciento de ellos ubicados en la Pe-

nínsula Ibérica. Ya en la línea de montaje el control es exhaustivo y es prácticamente imposible que un vehículo 'avance' con algún desperfecto a la siguiente estación. Especialmente satisfechos se sienten de la línea de pintura, retocada para la ocasión, ya que es la primera vez que en estas instalaciones se colocan adhesivos. Y un dato: la operación se realiza sin robots, manualmente, y el 99 por ciento de las unidades salen perfectas.

Actualmente se produ-

cen 360 vehículos diarios y todos ellos se someten, nada más ponerse en marcha, a un severo control que incluye la salida a una exigente pista de pruebas para detectar cualquier fallo de ajustes, sonoridad, suspensión...

La producción anual en Villaverde cerrará el presente ejercicio con 60.000 unidades, pero para 2015 las previsiones pasan por aumentar la 'tirada' hasta los 80.000 vehículos, debido a que el C4 Cactus iniciará su aventura por nuevos mercados.



+ en www.desertraid.com

DESERT RAID SÓLO ARENA

El 'Desert Raid', única prueba de orientación y navegación por el desierto que se celebra 100% sobre arena, cumple su sexta edición del 18 al 27 de

JAGUAR XE AHORA EN PARÍS

Se acerca el día del lanzamiento oficial del Jaguar XE en el Salón del Automóvil de París, donde se desvelarán los detalles definitivos, pero mientras tanto la marca ya lo mostró en un evento multitudinario en Londres y ahora lo ha presentado en París a través de la campaña 'Feel XE Experience', creada por la diseñadora Stella McCartney. Para la ocasión, tomó las calles de la capital francesa una flota de Jaguar XE con estampados inspirados en los superhéroes de la nueva colección de la diseñadora.



octubre. Ya están abiertas las inscripciones para esta prueba, que tiene cinco etapas y se disputará en el Gran Erg Oriental de Túnez.



ATENTOS A...

4 DE OCTUBRE

El SEAT Mii by Mango es uno de los 'participantes' en la carrera nocturna Mango#Run-TheParty, que recorrerá cinco kilómetros en Barcelona para concienciar sobre los hábitos de vida saludables.

BMW

Los modelos BMW M235i (derecha), M3 y M4 (abajo) son los protagonistas de la jornada.



El Circuito del Jarama, en Madrid, es el lugar elegido por la Escuela de Conducción de BMW para la 'BMW Driving Experience' de este año.

UN DÍA DE 'EXPERIENCIA M'

Desde hace más de 40 años la letra 'M' da nombre a los coches más deportivos y prestacionales de la marca BMW. Modelos como los nuevos M235i, M3 y M4 que aquellos que lo deseen podrán probar el 24 de octubre en el madrileño Circuito del Jarama.

La Escuela de Conducción de BMW ha organizado una jornada de conducción para aprender

a manejar este tipo de vehículos y sacarles el mejor partido de la mano de un instructor que asesorará directamente a cada participante y ayudará a mejorar la conducción de forma personalizada.

Los modelos protagonistas son los lanzamientos de la marca en 2014, el M235i con su motor de 6 cilindros en línea, 3.0 litros y una potencia de 326 CV, y

los M3 y M4, con propulsores de 6 cilindros en línea, 3.0 litros y 431 CV.

El precio del curso (1.300€) incluye una clase teórica previa, tandas de rodaje, asesoramiento con información telemétrica de los coches y catering. Hay 24 plazas disponibles y las reservas se pueden hacer por teléfono (902 102 259) o mail (info@bmwdrivingexperience.es).

VOLKSWAGEN COMERCIALES

APOYO DEPORTIVO

Volkswagen Vehículos Comerciales ha cedido un California Comfortline Edition al atleta Eugeni Roselló para que sea su vehículo de apoyo en la primera edición de la Projekt 500 miles, la carrera sin etapas más larga de Europa y segunda del mundo. Esta prueba se celebrará del 27 de

septiembre al 5 de octubre en Alemania y en ella Roselló recorrerá 661 kilómetros en 6 días sin apenas parar.



SOLIDARIOS

Land Rover ya ha seleccionado las seis ONGs a las que representarán 12 famosos y 24 periodistas en la quinta edición de la competición solidaria Discovery Challenge (13 al 15 de octubre).

200 COCHES RECORREN ITALIA

MASERATI CELEBRA 100 AÑOS

200 Maserati de todos los tiempos y unos 500 coleccionistas y clientes viajaron de Módena a Turín para celebrar el centenario de Maserati.

Carlo Maserati había heredado de su padre la pasión por la velocidad. A los 17 años construyó un motor, lo montó en una bicicleta y ganó su primer Rally. Sus hermanos (eran siete) continuaron sus pasos y en 1914 abrieron juntos un taller propio comenzando la historia de la 'Officine Alfieri Maserati SA'. Una historia cuyo logotipo creó otro de los hermanos en 1920 inspirándose en uno de los símbolos de Bolonia: el tridente de la estatua de Neptuno de la fuente de la Piazza

Maggiore. En 1926, un Tipo 26 llevó el primer emblema de la marca en una carrera y en 1929 lograron en Cremona su primer récord mundial con un V4 con un motor de 16 cilindros, que logró una velocidad media de 246,069 km/h. Nadie consiguió batir ese récord hasta finales de 1937 y los hermanos Maserati empezaron a forjar una leyenda que ha continuado hasta ahora, cuando la marca, dentro del Grupo Fiat, vive uno de los mejores momentos de su historia.



Los actos de conmemoración del centenario de la marca del tridente duraron tres días.



La ciudad de Cremona brindó una bienvenida especial de los participantes en el evento, en el que se mezclaban modelos clásicos y modernos.

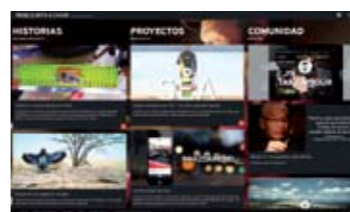
MAZDAREBELS

PUNTO DE ENCUENTRO

Mazda acaba de abrir una web, www.mazdarebels.es, que pretende ser punto de encuentro para compartir ideas y valores desafiantes.

La plataforma 'Rebeldes con Causa-La comunidad Mazda' trata de divulgar proyectos como el del noruego Martin

Andersen, que se propuso llevar la luz del sol a Rjukan, una localidad donde no daba el sol directo entre los meses de septiembre y abril.



FÓRMULA 1

Hasta el próximo 20 de noviembre los aficionados pueden adquirir las entradas para el Gran Premio de España de F1 2015 (8 al 10 de mayo) con un 20% de descuento.



Tu vehículo puede consumir menos con BP Ultimate

¿SABÍAS QUE...?

Los nuevos carburantes DIESEL A y GASOLINA 95 Únicos de BP han demostrado su eficiencia y ventajas tras superar numerosos tests de calidad en vehículos reales. Así, los principales fabricantes de coches como Seat, Ford, Volkswagen o BMW los recomiendan.

El país del sol ardiente

A medida que se acerca el final de temporada, cada carrera gana intensidad en la lucha por el título entre los pilotos de Mercedes. Pero especialmente en Suzuka porque, al margen de la lucha deportiva, quizás lleguen en el fin de semana nipón noticias sobre el futuro de Alonso, Vettel y Hamilton. En cuanto a Ferrari, Alonso espera poder confirmar el paso delante de Singapur

Javier Rubio | motor16@motor16.com
Fotos: Sutton

«Suzuka va a ser increíble para nuestro coche, especialmente vamos a volar en el primer sector».

Nico Rosberg nos dejaba la pasada semana una pincelada de lo que puede esperarse del próximo Gran Premio de Japón. Con el 'misil' del que hablaba Toto Wolff en referencia al W05 en un trazado como

el de Suzuka, poca esperanza podrían tener a priori sus rivales.

El circuito nipón guarda algunas similitudes con el de Spa, donde el monoplaza alemán llegó a rodar has-

ta dos segundos más rápido que sus rivales sobre mojado. Con curvas rápidas pero también con porciones rectas y en subida –por ejemplo antes de la famosa curva 130 R–, la potencia del motor Mercedes permitirá margen para buscar más carga aerodinámica. Pero el Gran Premio de Singapur nos recordó que para ganar, lo primero que hay que hacer es terminar.

Lewis Hamilton dominó a placer en Marina Bay y Nico Rosberg quedó noqueado por una avería mecánica, perdiendo con ello por segunda vez el liderato de la clasificación general. Tan confiados están en Mercedes con el insultante nivel del W05, como preocupados por su fiabilidad mecánica. Para sus pilotos la consecución del título ya no pasa por batir a su rival, sino por la lotería de un posible fallo mecánico.

EN DATOS
PRIMER GRAN PREMIO
1976
GP ORGANIZADOS
27

LONGITUD
5,807 METROS
VUELTAS
53

CURVAS (IZDA/DRCHA.)
16 (11/5)
VELOCIDAD MÁXIMA
320 KM/H

RÉCORD VUELTA
1:31:54.0
K. RAIKKONEN
(2005)



▲ Tras los problemas en Spa y en Singapur, Nico Rosberg tendrá que apretar para no dejar escapar a Hamilton.

«Creo que la tecnología es tan avanzada, que habrá problemas», comentaba Christian Horner en Singapur, en

referencia al creciente porcentaje de fallo mecánico a medida que la temporada se acerca a su final. Penali-



▲ Lewis Hamilton no ha ganado nunca en Suzuka, pero su fortaleza mental de este año le hace ser favorito para el triunfo.

Suzuka curva a curva

1 2 Curva muy rápida de derechas que se toma a fondo. En la salida de la primera se frena para la segunda, que se abre.

3 4 5 6 Una de las zonas más características de la pista, se trata de secuencia de curvas enlazadas de derecha/izquierda en subida, que permite ganar velocidad a medida que se asciende en apoyo, pero el fallo de la primera condiciona el resto de las curvas. Es una zona que permite diferentes trazadas.

7 Curva amplia y rápida de izquierdas, también en subida, con una trazada complicada pero también exigente y de pleno apoyo.

8 9 Degna 1 y 2: antes de la primera curva se levanta el pie del acelerador, para luego pisar a fondo antes de llegar a la siguiente. En Degna 2 se

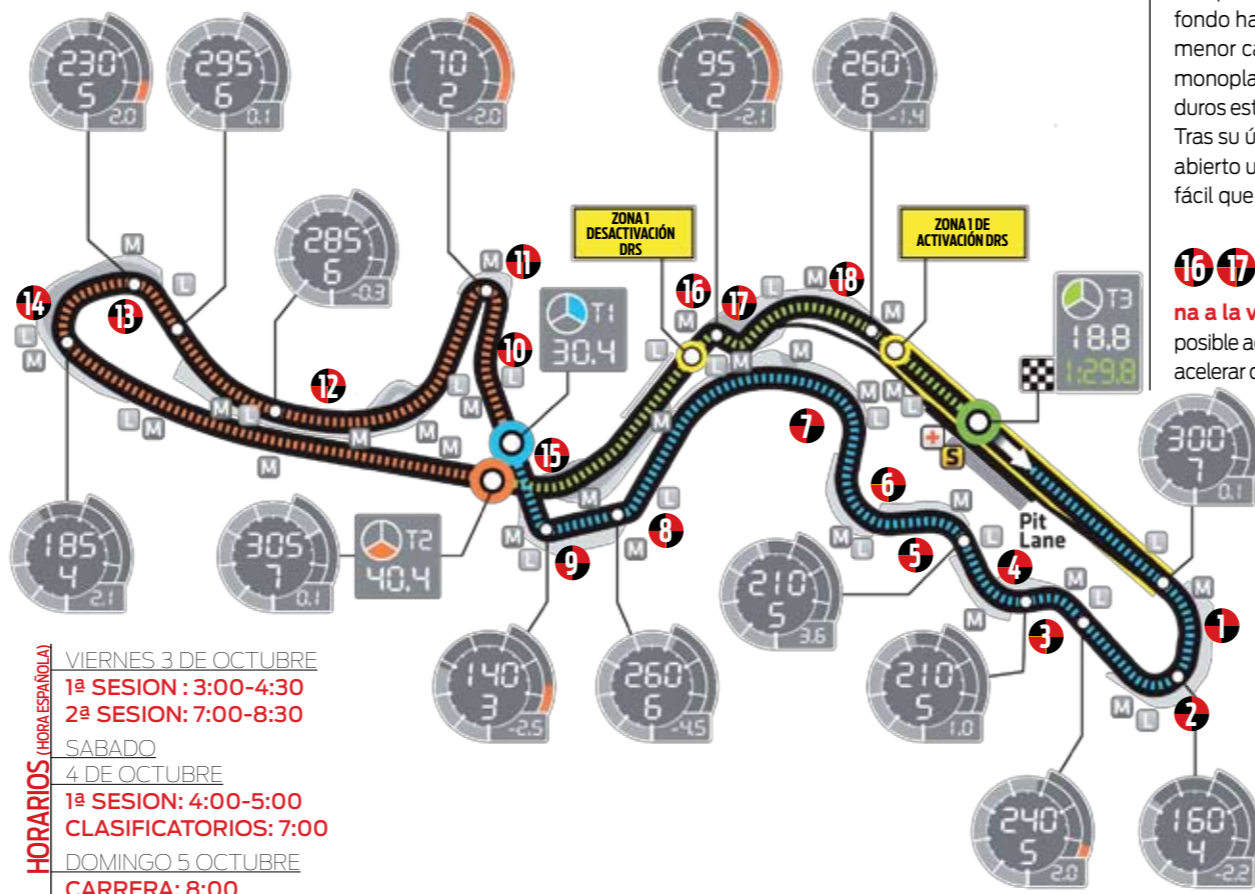
requiere una intensa frenada, pero resulta fácil pasarse y salirse a la tierra. A continuación se pasa por encima del plano y se abre la trazada para la salida.

10 11 La primera curva se pasa a fondo, y colocando el monoplaza para la siguiente, muy bacheada a la entrada, y que también permite diferentes líneas.

12 A fondo en seco, pero en caso de lluvia es muy peligrosa por la gran cantidad de agua que discurre por el asfalto.

13 14 En la primera parte conviene no abusar del freno para mantener la velocidad, ya que la siguiente cuenta con algo de pendiente, y es fundamental para encarar con velocidad la recta que viene a continuación, también en ligera subida y que desemboca en la 130 R.

15 130 R: Ligeramente bacheada antes de su entrada, el coche toca en el asfalto. Es de las curvas



HORARIOS (HORA ESPAÑOLA)
VIERNES 3 DE OCTUBRE
1ª SESIÓN: 3:00-4:30
2ª SESIÓN: 7:00-8:30
SABADO 4 DE OCTUBRE
1ª SESIÓN: 4:00-5:00
CLASIFICATORIOS: 7:00
DOMINGO 5 DE OCTUBRE
CARRERA: 8:00

más rápidas y espectaculares del campeonato, que se ha pasado a fondo hasta ahora, aunque con la menor carga aerodinámica de los monoplazas y los neumáticos más duros este año puede ser diferente. Tras su última remodelación se ha abierto un poco y resulta algo más fácil que en el pasado.

16 17 18 En la curva de entrada fuerte se frena a la vez que se gira. Punto de posible adelantamiento. En la salida acelerar con tacto para vigilar un posible latigazo en la curva de derechas que da paso a la recta de meta.

zar por agotar el cupo de elementos del sistema híbrido y térmico está cada vez más cerca para todos los equipos y, en el caso de Mercedes, también supondría un golpe crítico para sus pilotos. Porque la última carrera nos recordó que el golpe puede ser letal para Rosberg o Hamilton quien, por cierto, todavía no ha conseguido ganar en Suzuka en toda su carrera. Es tal la igualdad en la clasificación, que la fiabilidad pue-

de desequilibrar la balanza entre ambos. En lo deportivo, es Rosberg quien debe recuperar la iniciativa perdida desde el Gran Premio de Italia. El incidente de Spa, con sus abucheos públicos, la carga de responsabilidad que el equipo le obligó a asumir públicamente, y la avería mecánica de Marina Bay le han dejado con el pie cambiado frente a un Hamilton capaz de superar los obstáculos has-

FERNANDO ALONSO QUIERE SEGUIR MEJORANDO SU COCHE, AUNQUE HAY RUMORES DE QUE SU FUTURO SE ANUNCIARÁ EN SUZUKA



EN 2013

Vettel, hacia el récord de victorias. Alonso, con el de puntos

Sebastian Vettel había logrado la 'pole' de Suzuka en sus cuatro participaciones con Red Bull. Ganó todas las carreras en la pista japonesa menos la de 2011. Hasta 2013 había liderado el 75 por ciento de los giros que había dado a la pista nipona con el equipo austriaco. Sin embargo, fue Mark Webber quien logró el mejor tiempo de parrilla en la edición de 2014.

Pero el australiano falló la arrancada, como tantas otras veces, y al no rodar en cabeza y con aire limpio comprometió sus posibilidades desde el inicio de la carrera. Mientras tanto, Vettel se quedó tranquilo en la tercera posición para cuidar el neumático, manteniéndose más tiempo en pista que Webber y Grosjean, el invitado y rival inesperado para Red Bull.

Romain Grosjean era muy competitivo con el neumático blando, y con el ritmo de éste en carrera llegó a pensar que podría haber ganado, como confesó después de la carrera, pero cuando llegó el turno del compuesto más duro descubrió la realidad. Tras haber sido fácilmente superado por Vettel en el último relevo, los doblados le perjudicaron respecto a Webber, quien incluso terminó por delante del piloto de Lotus y en segunda posición.

Fernando Alonso se complicó la vida en los entrenamientos con su octavo puesto, tres por detrás de Massa. La salida le puso

a la estela del brasileño, quien se negó a obedecer las instrucciones del equipo para dejarle pasar a pesar de que Alonso llevaba un ritmo superior. La carrera se complicó ante los rivales que se le echaron encima. Al final, pudo ser cuarto. Al acabar le quedaba el consuelo en Suzuka de convertirse en el piloto con más puntos en la historia de la Fórmula 1.

Con su triunfo en Japón, Vettel sólo tenía que quedar quinto, como mínimo, para proclamarse campeón en la siguiente carrera, el Gran Premio de India. Iba camino del cuarto título desde que en 2009 debutara con Red Bull.



ta donde dependía de sí mismo. Otro tema es el ambiente dentro del equipo, ya cargado por diferentes episodios de polémica esta temporada. Cualquier incidente entre ambos alcanzará mayor carga explosiva dados los antecedentes de la temporada.

Mercedes puede considerarse afortunado en cierta manera, porque su situación sería más crítica de contar con mayor igualdad frente a sus rivales en la pista. Porque, en el caso del título de

pilotos, Daniel Ricciardo todavía cuenta con opciones, ya que le separan 60 puntos de Hamilton en la clasificación general, y la última victoria de la temporada ofrece 50...

Pero la relativa cercanía de los rivales en Singapur puede evaporarse en Suzuka. «Estuvieron cerca, recordaba la pasada semana Toto Wolff-, pero si recordamos Austria, por ejemplo, los Williams fueron más rápidos que nosotros en los entrenamien-

tos y luego, tras diferentes pistas, volvimos a ser fuertes, tenemos que esperar a las próximas carreras, creo que todavía estamos bien y quizás las siguientes pistas nos vayan mejor y podamos alejarnos de nuevo», declaraba el responsable del equipo alemán.

¿Podrá Red Bull plantar cara? «En Suzuka hay muchas curvas, y en las pistas donde el chasis tiene más influencia, estamos de nuevo en la foto», anticipaba un

optimista Christian Horner ante la cita nipona. Recordemos, por ejemplo, que Daniel Ricciardo logró los mejores parciales de simulación de carrera el viernes en Spa, e incluso allí logró la victoria aunque el equipo Mercedes también se pegara un tiro en el pie. Quién sabe, hasta podríamos ver al actual campeón del mundo recibiendo nuevamente órdenes de equipo a favor de su compañero australiano.

Ferrari mostró rendimien-



►► El poderío de la escudería Mercedes puede volver a ser incontestable en Japón, donde, de no mediar problemas mecánicos, son claros favoritos a arrasar.



to inesperado con sus dos monoplazas en Marina Bay durante todo el fin de semana. Está por ver si se debería a la mejor adaptación del monoplaza italiano al trazado de Singapur o a novedades recientes en el mismo. De hecho, el F14 T ha sufrido en circuitos donde la tracción era un factor importante, pero no fue el caso en Marina Bay.

Quizás por ello Alonso espera con ganas la próxima carrera, como nos anticipaba al terminar la pasada. «Esperemos seguir así, obviamente es solo una esperanza, necesitamos un circuito normal», dejaba el español en el aire la duda sobre una posible evolución de su monoplaza. «Será una buena prueba



Daniel Ricciardo, a 60 puntos de Hamilton, es la principal amenaza para los pilotos de Mercedes.

para nosotros, para ver si estamos en buena forma o no, veremos, nos gustaría seguir mejorando el coche y acer-

carlos a los líderes». Palabras de compromiso o esperanzas fundadas de mejora, se verá en Suzuka.

Mientras tanto, las últimas semanas han sido agitadas para Fernando Alonso. En el centro de los rumores sobre un posible cambio de equipo, también Sebastian Vettel se encuentra en la onda expansiva de la 'silly season', el mercado de fichajes que este año se está alargando considerablemente. Y si McLaren es un posible epicentro de un posible terremoto en la Fórmula 1, el Gran Premio de Japón puede ser el epicentro donde Honda y McLaren anuncien su estructura de pilotos para el próximo futuro. ¿Repetirán Button y Magnussen en 2015? ¿O llegará la gran figura que Honda quiere a toda costa? Dentro de unos días quizás salgamos de dudas.

EUROFÓRMULA OPEN MONZA



El campeonato, para Stuvik

El tailandés Sandy Stuvik (RP Motorsport) se asegura el título del Eurofórmula Open de F-3 tras su doblete en el circuito italiano. Ganó las dos carreras, en ambas por delante de su compañero Artur Janosz, que es segundo en el campeonato. La tercera plaza es para Alex Palou.

INTERNATIONAL GT OPEN MONZA

Una Ferrari y otra Corvette

Roman Mavlanov y Daniel Zampieri, con el Ferrari 458 de SMP Racing, ganaron la primera carrera, con el Corvette de Hamilton y Tutumlu por detrás. En la segunda, triunfo de Nicky Pastorelli y Miguel Ramos, con el Corvette de V8 Racing. Tras ellos, Snoeks y Soulet, con otro Corvette.



FÓRMULA RENAULT 3.5 PAUL RICARD



Sainz Jr, a un paso del título

Carlos Sainz (DAMS) está mas cerca del título en la clase reina de las World Series by Renault después de ganar las dos carreras de Paul Ricard. El madrileño suma 227 puntos, por los 183 del castellonense Roberto Merhi (Zeta), que logró, respectivamente, los puestos quinto y cuarto.

RALLYES LLANES

Fuster gana y acecha ya a Vallejo

Máxima emoción en el Campeonato de España de Rallys de Asfalto después de que Miguel Fuster lograra un nuevo triunfo, esta vez en el Rally Villa de Llanes. El del Ford Fiesta se impuso con 1 minuto y 55 segundos de ventaja sobre Joan Vinyes (Suzuki Swift), mientras que Gorka Antxústegui, también con un Suzuki Swift, completaba el podio. Entre los Mitsubishi Lancer, el mejor



▲ El nuevo triunfo de Miguel Fuster con el Ford Fiesta le mete en la lucha por el título.

fue Jonathan Pérez, cuarto en la general, seguido por Surhayen Pernía, quinto. En cuanto al líder del certamen, Sergio Vallejo, el lucense se salía con su Porsche 911 en el segundo tramo, lo que le obligó a retirarse y 'congeló' su casillero en 215 puntos, sólo 5,5 más que Fuster.

MUNDIAL DE MOTOS MOTORLAND ARAGÓN



▲ Primera victoria de Jorge Lorenzo esta temporada. El de Yamaha estuvo acompañado en el podio por Aleix Espargaró y Cal Crutchlow.

Lorenzo saca provecho al mismo agua que ahogó las ideas de Márquez

Inyección de moral en Aragón para un Jorge Lorenzo al que este año se le resistía la victoria —como a casi todos los rivales de Márquez—, y precisamente en un circuito que no parecía el más propicio para las Yamaha, debido a las altas velocidades que se alcanzan en la pista de

Alcañiz. De hecho, las cosas empezaron muy bien para el líder, pues Marc Márquez se hacía con la 'pole', y en los primeros compases de carrera parecía confirmarse que los pilotos de Repsol aspiraban al triunfo. Pero Lorenzo se mostraba especialmente correoso y nunca se

separó del dúo Márquez-Pedrosa, intercambiando posiciones con ellos para delirio del público. Al trío se sumó en las últimas vueltas un cuarto 'invitado': la lluvia. Primero en forma de gotitas que humedecían el asfalto, pero a falta de cinco giros ya caía 'en serio' y los pilotos

empezaron a pasar por 'pit lane' para cambiar de moto. Lorenzo también. Pero no los de Honda, sorprendentemente confiados en superar las leyes de la física. Primero Pedrosa y luego Márquez, los dos se fueron al suelo, y cuando decidieron cambiar de montura Lorenzo ya casi veía la bandera a cuadros. Márquez, que en la próxima cita ya puede lograr el título, entraba en el puesto 13 y Pedrosa, justo por detrás.



▲ Álex Márquez alcanza el liderato de Moto3 gracias a la segunda posición lograda. Entró a sólo 57 milésimas del ganador, Fenati.



▲ Maverick Viñales ganó la carrera de Moto2, que dominó de principio a fin. Y el líder, 'Tito' Rabat, amplía su ventaja.

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

Salón Internacional del Vehículo Comercial de Hannover (IAA)



OPEL

Nuevo Vivaro, para pasajeros y carga

Disponibles en España desde 28.151 euros con impuestos incluidos el furgón y a partir de los 29.844 euros, también con impuestos, el combi, se ha presentado el renovado Vivaro en Hannover. Más espacio y volumen de carga (hasta 8,6 m³ en el

furgón), soluciones inteligentes de almacenaje y estudiado equipamiento son las claves de la segunda generación del comercial de Opel, capaz de servir de vehículo de carga, trabajo, oficina móvil y transporte de pasajeros. Totalmente acristalado,

el combi ofrece de serie un asiento corrido de tres plazas para la segunda y tercera fila de asientos y, por primera vez en el Vivaro, se dispone del sistema de infoentretenimiento IntelliLink.

► El e-Load up! (arriba), que introduce la propulsión eléctrica a la gama y el prototipo Tristar.



VOLKSWAGEN

Trabajo, ocio, soluciones

Es el lema que compendia la filosofía de Volkswagen Vehículos Comerciales, que proporciona lo que quieren los clientes con soluciones para todas las necesidades y segmentos del mercado. Se ha podido ver en el gran despliegue de vehículos expuestos en el Salón de Hannover, reflejo de las tendencias del mercado y del esfuerzo de la marca alemana por integrar en su gama de comercia-

les ligeros modelos cada vez mas ecológicos, ahorradores y eficientes. Lo demuestra el e-Load up!, el primer comercial VW con propulsión eléctrica, listo para salir al mercado. Novedad también ha sido el Tristar, un pick up multifuncional, que anticipa la futura gama de modelos T y combina una excelente capacidad 'off-road' con gran flexibilidad de transporte y almacenamiento.



FORD

LA TRANSIT CRECE: AHORA MÁS DE 450 VERSIONES

La marca del óvalo ha completado la renovación de sus comerciales para Europa, presentando en el IAA de Hannover la nueva gama Transit, que integran más de 450

variantes, pues a los renovados Transit, Custom, Transit Connect y Transit Courier se unen los derivados chasis cabina con doble cabina, extralarga 'Super Jumbo', double Cab-in-Van y los modelos Kombi y Kombi Van.

La llegada de la doble cabina

permite ofrecer espacio para hasta siete pasajeros, gracias a la segunda fila de cuatro asientos de serie, mientras que las 'Super Jumbo' son las Transit de serie más largas fabricadas. También hasta siete pasajeros se pueden acoplar en los Double-Cab-in-Van, con una gene-

rosa área acristalada y un espacioso y seguro espacio de carga. Opciones adicionales de transporte flexible de personas y bienes, las nuevas Kombi y Kombi Van, con una distribución de hasta nueve asientos. A todo ello se une un sistema inteligente de tracción total mejorado.



saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Motor16 publica cada semana la lista completa de precios de modelos que se venden en el mercado español. Un listado completo -aunque con un número reducido de datos- que permita a cada posible comprador ver toda la oferta de que dispone a la hora de elegir su coche nuevo.

Aston Martin logo and contact information

Table with 3 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km)

Audi logo and contact information

Table with 3 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km)

Table with 3 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km)

Table with 3 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km)

Table with 3 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km)

Table with 3 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km)

FIAT Disfruta un Freemont desde 20.890 €

Es el siete plazas más barato de su categoría aplicadas todas las deducciones posibles (campana, bonus Eco:.)Fiat, PIVE y financiación), pues se queda en 18.450 euros si lo compra una familia numerosa. Tampoco está mal el precio de partida para un comprador que no cumpla ninguna

de esas condiciones, dado que el descuento programado por la marca (entre 2.660 y 3.600 euros, en función de la versión elegida) baja el precio de partida a 24.590 pese a estar equipado desde la versión de acceso

A la espera del Cross



NOTA LO PIERDAS. Los asegurados de Mutua Madrileña, que dispongan de las tarjetas Solred-Mutua y SOY, se beneficiarán de un 3 por ciento de descuento al repostar en las estaciones de servicio de Repsol, Campsa y Petronor en España, Portugal y Andorra. Solred-Mutua es una tarjeta, gratuita y sin comisiones, que también permite pagar otros servicios en las gasolineras, e incluso el peaje de autopistas.

Abarth logo and contact information

Table with 3 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km)

Alfa Romeo logo and contact information

Table with 3 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km)

Table with 3 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km)

Table with 3 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km)

Table with 3 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km)

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

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table with 3 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km)

Table with 3 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km)

Table with 3 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km)

Table with 3 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km)

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	DS3 Cabrio 1.6 e-HDI 90 Sport	23.345	3,6	92
D	DS3 Cabrio 1.6 e-HDI 90 Style	21.940	3,6	92
D	DS3 Cabrio 1.6 e-HDI 90 Style	22.725	3,6	92
D	DS3 Cabrio BlueHDI 120 Sport	25.625	3,6	120
D	DS3 Cabrio e-HDI 90 Desire	21.950	3,6	92
G	DS3 Cabrio 1.2 VTi 62 Design	18.330	4,9	82
G	DS3 Cabrio 1.6 THP 155 Sport	24.250	5,9	156
G	DS3 Cabrio 1.6 THP 155 Sport	25.025	5,9	156
G	DS3 Cabrio 1.6 VTi 120 Style	21.700	5,7	120
G	DS3 Cabrio 1.6 VTi 120 Style	22.425	5,7	120
G	DS3 Cabrio PureTech 62 Design	18.430	4,9	82
G	DS3 Cabrio PureTech 62 Desire	19.600	4,9	82
D	NEMO Combi HDi 75cv Attraction	16.455	4,5	75
D	NEMO Combi HDi 75cv Seduction	17.555	4,5	75
D	NEMO Combi HDi 75cv XTR Plus	18.935	4,5	75
D	C3 PICASSO E-HDI 90cv CMP Seduction	20.405	4,3	92
D	C3 PICASSO HDi 115cv FAP Airream Exclusive	22.275	4,6	114
D	C3 PICASSO HDi 115cv FAP Airream Seduction	20.535	4,6	114
D	C3 PICASSO HDi 115cv FAP Collection	20.995	4,6	114
D	C3 PICASSO HDi 90cv Airream Attraction	17.360	4	92
D	C3 PICASSO HDi 90cv Airream Exclusive	21.265	4,1	92
D	C3 PICASSO HDi 90cv Airream Seduction	19.525	4	92
D	C3 PICASSO HDi 90cv Airream Style	19.985	4,1	92
D	C3 PICASSO HDi 90cv Airream Style	19.985	4,1	92
D	C3 PICASSO VTI 120cv CMP Seduction	19.255	5,7	120
G	C3 PICASSO VTI 120cv Collection	18.995	6,4	120
G	C3 PICASSO VTI 120cv Exclusive	20.275	6,4	120
G	C3 PICASSO VTI 120cv Seduction	18.535	6,3	120
G	C3 PICASSO VTI 95cv Attraction	15.650	6,1	95
G	C3 PICASSO VTI 95cv Collection	18.275	6,3	95
G	C3 PICASSO VTI 95cv Exclusive	17.815	6,1	95
D	C4 CACTUS BlueHDI 100 Aodream Business	19.300	3,1	100
D	C4 CACTUS BlueHDI 100 Feet	19.300	3,4	100
D	C4 CACTUS BlueHDI 100 Feel Cool	20.380	3,4	100
D	C4 CACTUS BlueHDI 100 Feel Fine	19.530	3,4	100
D	C4 CACTUS BlueHDI 100 Live	17.950	3,4	100
D	C4 CACTUS BlueHDI 100 Shine	21.200	3,4	100
D	C4 CACTUS BlueHDI 100 Shine Edition Urban	21.900	3,4	100
D	C4 CACTUS e-HDI 92 ET66 Feel	19.200	3,5	92
D	C4 CACTUS e-HDI 92 ET66 Feel	20.280	3,5	92
D	C4 CACTUS e-HDI 92 ET66 Feel Edition Hello	20.400	3,6	92
D	C4 CACTUS e-HDI 92 ET66 Feel Fine	19.430	3,5	92
D	C4 CACTUS e-HDI 92 ET66 Live	17.850	3,5	92
D	C4 CACTUS e-HDI 92 ET66 Shine	21.100	3,5	92
D	C4 CACTUS e-HDI 92 ET66 Shine Edition Moonlight	22.050	3,6	92
G	C4 CACTUS 1.2 VTi Feel	17.100	4,6	82
G	C4 CACTUS 1.2 VTi Feel Cool	18.180	4,6	82
G	C4 CACTUS 1.2 VTi Feel Edition Silver	18.300	4,6	82
G	C4 CACTUS 1.2 VTi Feel Fine	17.330	4,6	82
G	C4 CACTUS 1.2 VTi Live	15.750	4,6	82
G	C4 CACTUS 1.2 VTi Shine	19.000	4,6	82
G	C4 CACTUS e-VTi 82 ET66 Feel	18.000	4,3	82
G	C4 CACTUS e-VTi 82 ET66 Feel Fine	18.230	4,3	82
G	C4 CACTUS e-VTi 82 ET66 Shine	19.000	4,3	82
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv CMP Exclusive	23.600	3,9	114
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv Collection	22.750	3,8	114
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv Collection	22.900	3,8	114
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv ET66 Collection	23.750	3,9	114
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv ET66 Exclusive	25.650	3,9	114
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv Exclusive	24.800	3,8	114
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv Seduction	22.250	3,7	114
D	C4 CACTUS e-HDI 115cv Tourer	21.600	3,7	114
D	C4 CACTUS 90cv Business	19.750	4,1	92
D	C4 CACTUS 90cv Collection	21.450	4,2	92
D	C4 CACTUS 90cv Collection	21.600	4,2	92
D	C4 CACTUS 90cv Collection	20.950	4	92
D	C4 CACTUS 90cv Tonic	20.300	4	92
D	C4 2.0 HDi 150cv Exclusive	26.350	5	150
G	C4 1.4 VTi 95cv Business	18.200	6,1	95
G	C4 1.4 VTi 95cv Tonic	18.750	6,1	95
G	C4 1.6 THP 155cv CMP Exclusive	24.650	6,4	156
G	C4 1.6 VTI 120cv Collection	20.850	6,3	120
G	C4 1.6 VTI 120cv Seduction	20.250	6,2	120
G	C4 1.6 VTI 120cv Tonic	19.100	6,2	120
G	C4 PureTech 130cv Collection	21.400	4,9	130
G	C4 PureTech 130cv Exclusive	23.300	4,9	130
D	DS4 1.6 e-HDI 115cv ET66 Design	24.790	4,2	114
D	DS4 1.6 e-HDI 115cv ET66 Style	27.150	4,4	114
D	DS4 1.6 e-HDI 115cv STT Design	23.970	4,2	114
D	DS4 1.6 e-HDI 115cv STT Style	26.330	4,3	114
D	DS4 1.6 HDi 90cv Design	22.540	4,4	92
D	DS4 2.0 HDi 160cv Automático Sport	30.980	5,7	163
D	DS4 2.0 HDi 160cv Sport	29.580	4,9	163
D	DS4 2.0 HDi 160cv Style	28.050	4,9	163
G	DS4 1.6 THP 200cv Aut. Style	28.070	7,7	163
G	DS4 1.6 THP 200cv Sport	29.890	6,4	200
G	DS4 1.6 VTI 120cv Design	21.700	6,2	120
G	DS4 1.6 VTI 120cv Style	24.060	6,2	120
D	C ELYSEE HDi 90cv Exclusive	18.250	4,1	92
D	C ELYSEE HDi 90cv Millennium	18.250	4,1	92
D	C ELYSEE HDi 90cv Seduction	17.350	4,1	92
G	C ELYSEE PureTech 72cv ET6 Exclusive	15.900	5,1	72
G	C ELYSEE PureTech 72cv ET6 Seduction	15.000	5,1	72
G	C ELYSEE PureTech 72cv Exclusive	15.250	5,2	72
G	C ELYSEE PureTech 72cv Millennium	15.250	5,2	72
G	C ELYSEE PureTech 72cv Seduction	14.350	5,2	72
G	C ELYSEE VTI 115cv Exclusive	16.950	6,4	115
G	C ELYSEE VTI 115cv Millennium	16.950	6,4	115
G	C ELYSEE VTI 115cv Seduction	16.050	6,5	115
D	DSS BlueHDI 120cv Design	28.590	3,9	120
D	DSS BlueHDI 120cv Desire	28.990	3,9	120
D	DSS BlueHDI 120cv Style	31.010	3,9	120
D	DSS BlueHDI 180cv EAT6 Design	32.290	4,4	181
D	DSS BlueHDI 180cv EAT6 Desire	32.690	4,4	181
D	DSS BlueHDI 180cv EAT6 Sport	38.810	4,5	181
D	DSS BlueHDI 180cv EAT6 Style	34.710	4,5	181
D	DSS e-HDI 115cv CMP Design	28.190	4,3	114
D	DSS e-HDI 115cv CMP Style	30.960	4,3	114
D	DSS e-HDI 115cv ET66 Design	28.590	4,3	114
D	DSS e-HDI 115cv ET66 Desire	28.990	4,3	114
D	DSS e-HDI 160cv Aut. Design	31.340	5,9	163
D	DSS e-HDI 160cv Aut. Desire	31.740	5,9	163
D	DSS e-HDI 160cv Aut. Sport	32.140	5,9	163
D	DSS e-HDI 160cv Aut. Style	32.540	5,9	163
D	DSS e-HDI 160cv Aut. Sport	36.210	6,1	163
D	DSS e-HDI 160cv Aut. Sport	36.260	6,1	163
D	DSS e-HDI 160cv Aut. Style	34.110	6,1	163
D	DSS e-HDI 160cv Aut. Style	34.160	6,1	163
D	DSS e-HDI 160cv Design	29.800	4,8	163
D	DSS e-HDI 160cv Desire	30.200	4,8	163
D	DSS e-HDI 160cv Sport	30.600	4,8	163
D	DSS e-HDI 160cv Sport	36.670	4,9	163
D	DSS e-HDI 160cv Style	32.570	4,9	163
D	DSS e-HDI 160cv Style	32.620	4,9	163
E	DSS Hybrid4 Airream Design	36.940	3,8	200
E	DSS Hybrid4 Airream Design	37.340	3,8	200
E	DSS Hybrid4 Airream Desire	37.740	3,8	200
E	DSS Hybrid4 Airream Sport	43.810	4,1	200
E	DSS Hybrid4 Airream Sport	43.860	4,1	200
E	DSS Hybrid4 Airream Style	39.710	4,1	200
E	DSS Hybrid4 Airream Style	39.760	4,1	200
G	DSS THP 155cv Aut. Design	29.360	7,1	156
G	DSS THP 155cv Collection	29.760	7,1	156
G	DSS THP 155cv Aut. Desire	30.160	7,1	156
G	DSS THP 155cv Seduction	32.130	7,3	156
G	DSS THP 155cv Style	32.180	7,3	156
G	DSS THP 200cv Sport	37.080	6,7	200
G	DSS THP 200cv Sport	37.130	6,7	200
G	DSS THP 200cv Style	32.980	6,7	200
G	DSS THP 200cv Style	33.030	6,7	200
D	GRAND C4 CACTUS BlueHDI 100 Business	25.240	4,8	114
D	C15 1.6 HDi 115cv CMP Millennium	27.840	4,5	114
D	C15 1.6 HDi 115cv CMP Millennium	27.840	4,5	114
D	C15 1.6 HDi 115cv CMP Seduction	26.780	4,5	114
D	C15 1.6 HDi 115cv CMP Seduction	26.780	4,5	114
D	C15 1.6 HDi 115cv Millennium	26.920	4,8	114
D	C15 1.6 HDi 115cv Millennium	27.140	4,8	114
D	C15 1.6 HDi 115cv Seduction	25.860	4,8	114
D	C15 1.6 HDi 115cv Seduction	26.080	4,8	114
D	C2 2.0 HDi 140cv Business	26.670	5	140
D	C2 2.0 HDi 140cv Exclusive	31.900	5	140
D	C2 2.0 HDi 140cv Exclusive	32.120	5	140
D	C2 2.0 HDi 140cv Millennium	28.350	5	140
D	C2 2.0 HDi 140cv Millennium	28.570	5	140
D	C2 2.0 HDi 140cv Seduction	27.290	5	140
D	C2 2.0 HDi 140cv Seduction	27.510	5	140
D	C2 2.0 HDi 160cv CAS Exclusive	34.940	6,2	163
D	C2 2.0 HDi 160cv CAS Exclusive	35.160	6,2	163
D	C2 2.0 HDi 160cv CAS Millennium	31.910	6,2	163
D	C2 2.0 HDi 160cv CAS Millennium	32.130	6,2	163
D	C2 2.0 HDi 160cv Exclusive	32.920	4,9	163
D	C2 2.0 HDi 160cv Exclusive	33.140	4,9	163
D	C2 2.0 HDi 160cv Millennium	29.890	4,9	163
D	C2 2.0 HDi 160cv Millennium	30.110	4,9	163
D	C2 2.0 HDi 200cv CAS Exclusive	36.510	5,9	204
D	C3 1.6 THP 155cv CAS Exclusive	33.310	7,3	156
D	C3 1.6 THP 155cv CAS Exclusive	33.370	7,3	156
D	C3 1.6 THP 155cv Millennium	27.540	6,7	156
D	C3 1.6 THP 155cv Millennium	27.760	6,7	156
D	C3 1.6 THP 155cv Seduction	26.480	6,7	156
D	C3 1.6 THP 155cv Seduction	26.700	6,7	156
D	C3 1.6 VTI 120cv Business	24.830	6,2	120
D	C3 1.6 VTI 120cv Millennium	26.510	6,2	120
D	C3 1.6 VTI 120cv Millennium	26.730	6,2	120
D	C3 1.6 VTI 120cv Seduction	25.450	6,2	120
D	C3 1.6 VTI 120cv Seduction	25.670	6,2	120
D	C3 1.6 HDi 115cv Millennium Tourer	28.150	4,6	114
D	C3 1.6 HDi 115cv Millennium Tourer	28.440	4,6	114
D	C3 1.6 HDi 115cv Seduction Tourer	27.090	4,6	114
D	C3 1.6 HDi 115cv Seduction Tourer	27.380	4,6	114
D	C3 1.6 THP 155cv Exclusive Tourer	33.130	5,1	140
D	C3 2.0 HDi 140cv Exclusive Tourer	33.420	5,1	140
D	C3 2.0 HDi 140cv Millennium Tourer	29.580	5,1	140
D	C3 2.0 HDi 140cv Millennium Tourer	29.870	5,1	140
D	C3 2.0 HDi 140cv Seduction Tourer	28.520	5,1	140
D	C3 2.0 HDi 140cv Seduction Tourer	28.810	5,1	140
D	C3 2.0 HDi 160cv CAS Exclusive Tourer	36.170	6,2	163
D	C3 2.0 HDi 160cv CAS Exclusive Tourer	36.460	6,2	163
D	C3 2.0 HDi 160cv Exclusive Tourer	34.150	5,1	163
D	C3 2.0 HDi 160cv Millennium Tourer	34.440	5,1	163
D	C3 2.0 HDi 160cv Millennium Tourer	31.120	5,1	163
D	C3 2.0 HDi 160cv Millennium Tourer	31.410	5,1	163
D	C3 2.0 HDi 200cv CAS Exclusive Tourer	38.030	6,1	204
D	C3 3.0 V6 HDi 240cv CAS Exclusive Tourer	40.430	7,2	241
D	C3 2.0 HDi 160cv Auto. Cross Tourer	42.490	7,2	163
D	C3 2.0 HDi 160cv FAP Exclusive	39.250	5,9	163
D	C3 2.0 HDi 160cv FAP Exclusive	40.890	5,9	163
D	C3 2.0 HDi 160cv FAP Millennium	39.050	5,9	163
D	C4 AIRCROSS 1			

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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Limited Edition	27.600	4,5	140	
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Titanium	29.300	4,5	140	
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Titanium Powershift	31.450	5,6	140	
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium	30.800	4,5	163	
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium Powershift	32.650	5,6	163	
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S	33.400	5,3	163	
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powershift	35.250	5,6	163	
D MONDEO 2.2 TDCI 200cv Titanium S	35.400	6	200	
D MONDEO 2.2 TDCI 200cv Titanium S Auto	37.250	6,5	200	
D MONDEO 1.6 EcoBoost A-S-S 160cv Limited Edition	24.950	6,4	160	
D MONDEO 2.0 EcoBoost 240cv Titanium S Powershift	38.250	7,7	240	
D MONDEO 1.6 TDCI A-S-S 115cv Limited Ed. Sportb.	26.700	4,5	115	
D MONDEO 2.0 TDCI 140 Titanium Powershift Sportb.	32.200	5,6	140	
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Lim. Ed. Powers Sportb.	29.900	5,6	140	
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Limited Ed. Sportbreak	28.050	4,5	140	
D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Titanium Sportbreak	30.350	4,5	140	
D MONDEO 2.0 TDCI 163 Titanium Powers Sportb.	33.400	5,6	163	
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titan. S Powers Sportb.	36.000	5,6	163	
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Sportbreak	34.150	5,3	163	
D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium Sportbreak	31.550	4,5	163	
D MONDEO 2.2 TDCI 200cv Titan. S Sportb. Auto	38.000	6,5	200	
D MONDEO 2.2 TDCI 200cv Titanium S Sportbreak	36.150	6,5	200	
D MONDEO 1.6 EcoB. A-S-S 160cv Lim. Ed. Sportb.	25.700	6,4	160	
D MONDEO 2.0 EcoBoost 240 Titan. S Powers Sportb.	39.000	7,7	240	
D S-MAX 1.6 TDCI 115cv Auto S-5 Limited Edition	28.600	5,2	115	
D S-MAX 1.6 TDCI 115cv Auto S-5 Trend	27.600	5,2	115	
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Limited Ed. Powershift	31.800	6	140	
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Limited Edition	29.950	5,7	140	
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Titanium	33.550	5,7	140	
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Titanium Powershift	35.400	6	140	
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Trend	28.950	5,7	140	
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Trend Powershift	30.800	6	140	
D S-MAX 2.0 TDCI 163cv Titanium	34.900	5,7	163	
D S-MAX 2.0 TDCI 163cv Titanium Powershift	36.750	6	163	
D S-MAX 2.0 TDCI 163cv Titanium S	38.900	5,7	163	
D S-MAX 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powershift	40.750	6	163	
D S-MAX 2.0 TDCI 163cv Titanium X	38.900	5,7	163	
D S-MAX 2.0 TDCI 163cv Titanium X Powershift	40.750	6	163	
D S-MAX 2.2 TDCI 200cv Titanium S	41.900	6,6	200	
D S-MAX 2.2 TDCI 200cv Titanium S Auto	43.750	7,1	200	
D S-MAX 2.2 TDCI 200cv Titanium X	41.900	6,6	200	
D S-MAX 2.2 TDCI 200cv Titanium X Auto	43.750	7,1	200	
D S-MAX 2.0 EcoBoost 240cv Titanium S	42.100	8,3	240	
D GALAXY 2.0 TDCI 140cv DPF Titanium	38.900	5,7	140	
D GALAXY 2.0 TDCI 140cv DPF Titanium Powershift	40.750	6	140	
D GALAXY 2.0 TDCI 140cv DPF Trend	36.300	5,7	140	
D GALAXY 2.0 TDCI 140cv DPF Trend Powershift	38.150	6	140	
D GALAXY 2.0 TDCI 163cv DPF Titanium	40.250	5,7	163	
D GALAXY 2.0 TDCI 163cv DPF Titanium Powershift	42.100	6	163	
D GALAXY 2.2 TDCI 200cv DPF Titanium	43.250	6,8	200	
D GALAXY 2.2 TDCI 200cv DPF Titanium Auto	45.100	7,1	200	
D GALAXY 2.2 TDCI 200cv DPF Titanium X	42.250	6,8	200	
D GALAXY 2.2 TDCI 200cv DPF Titanium X Auto	44.100	7,1	200	
D ECOSPORT 1.5 TDCI 90cv EcoSport	19.500	4,6	91	
D ECOSPORT 1.0 EcoBoost 125cv EcoSport	19.500	5,3	125	
D KUGA 2.0 TDCI 140 4x2 Titanium	29.530	5,3	140	
D KUGA 2.0 TDCI 140 4x2 Trend	27.600	5,3	140	
D KUGA 2.0 TDCI 140 4x4 Titanium	31.350	5,9	140	
D KUGA 2.0 TDCI 140 4x4 Titanium Powershift	32.850	6,2	140	
D KUGA 2.0 TDCI 140 4x4 Titanium S	33.100	5,9	140	
D KUGA 2.0 TDCI 163 4x4 Titanium S	35.600	5,9	163	
D KUGA 2.0 TDCI 163 4x4 Titanium S Powershift	37.500	6,2	163	
D KUGA 2.0 TDCI 163 4x4 Titanium S Powershift	35.400	5,9	163	
D KUGA 2.0 TDCI 163 4x4 Titanium S Powershift	37.500	6,2	163	
D KUGA 2.0 TDCI 163 4x4 Titanium S Powershift	35.400	5,9	163	
D KUGA 2.0 TDCI 163 4x4 Titanium S Powershift	37.500	6,2	163	
D KUGA 1.6 EcoBoost 150 A-S-S 4x2 Titanium	27.600	6,6	150	
D KUGA 1.6 EcoBoost 150 A-S-S 4x2 Trend	25.600	6,6	150	
D KUGA 1.6 EcoBoost 180 4x4 Titanium Auto	31.850	7,7	180	
D KUGA 1.6 EcoBoost 180 4x4 Titanium S Auto	33.600	7,7	180	
D JAZZ 1.3 i-VTEC IMA COMFORT CVT	19.000	4,5	98	
D JAZZ 1.3 i-VTEC IMA ELEGANCE CVT	20.500	4,5	98	
D JAZZ 1.2 i-VTEC TREND i/S	15.900	5,2	90	
D JAZZ 1.4 i-VTEC COMFORT PLUS	18.100	5,6	99	
D JAZZ 1.3 i-VTEC ELEGANCE	20.500	5,5	99	
D JAZZ 1.4 i-VTEC ELEGANCE	19.300	5,6	99	
D CIVIC 1.6 i-VTEC Comfort	21.500	5,6	120	
D CIVIC 1.6 i-VTEC Executive	27.500	5,7	120	
D CIVIC 1.6 i-VTEC Executive NAVI PACK1	30.600	5,7	120	
D CIVIC 1.6 i-VTEC Executive NAVI PACK2	32.200	5,7	120	
D CIVIC 1.6 i-VTEC Lifestyle	25.400	5,7	120	
D CIVIC 1.6 i-VTEC Lifestyle NAVI PACK1	28.500	5,7	120	
D CIVIC 1.6 i-VTEC Lifestyle NAVI PACK2	23.400	5,7	120	
D CIVIC 1.6 i-VTEC Sport	24.500	5,7	120	
D CIVIC 1.6 i-VTEC Sport NAVI	24.500	5,7	120	
D CIVIC 1.6 i-VTEC Sport NAVI PACK1	25.400	5,7	120	
D CIVIC 1.6 i-VTEC Sport NAVI PACK2	24.300	5,7	120	
D CIVIC 1.4 i-VTEC Comfort Plus	20.500	5,4	100	
D CIVIC 1.4 i-VTEC Sport	21.800	5,5	100	
D CIVIC 1.8 i-VTEC Lifestyle	25.900	6,1	142	
D CIVIC 1.8 i-VTEC Lifestyle Auto	27.100	6,4	142	
D CIVIC 1.8 i-VTEC Lifestyle NAVI PACK1	30.000	6,1	142	
D CIVIC 1.8 i-VTEC Lifestyle NAVI PACK2	29.000	6,1	142	
D CIVIC 1.8 i-VTEC Lifestyle NAVI PACK1 Auto	23.000	6,4	142	
D CIVIC 1.8 i-VTEC Sport	23.900	6,1	142	
D CIVIC 1.8 i-VTEC Sport Auto	25.100	6,1	142	
D CIVIC 1.8 i-VTEC Sport NAVI	26.200	6,4	142	
D CIVIC 1.8 i-VTEC Sport NAVI PACK1	25.900	6,1	142	
D CIVIC 1.8 i-VTEC Sport NAVI PACK1 Auto	27.100	6,4	142	
D CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC Comfort	22.600	3,8	120	
D CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC Executive	28.700	3,9	120	
D CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC Executive NAVI PACK1	31.800	3,9	120	
D CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC Executive NAVI PACK2	33.400	3,9	120	
D CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC Lifestyle	27.200	3,9	120	
D CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC Lifestyle NAVI	30.300	3,9	120	
D CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC Sport	24.500	3,9	120	
D CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC Sport NAVI	25.600	3,9	120	
D CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC Sport NAVI PACK1	26.500	3,9	120	
D CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC Sport NAVI PACK1 Auto	25.400	3,9	120	
D CIVIC TOURER 1.8 i-VTEC Lifestyle NAVI Pack1 Auto	32.000	6,6	142	
D CIVIC TOURER 1.8 i-VTEC Comfort	23.100	6,2	142	
D CIVIC TOURER 1.8 i-VTEC Comfort Auto	24.300	6,5	142	
D CIVIC TOURER 1.8 i-VTEC Lifestyle	27.700	6,4	142	
D CIVIC TOURER 1.8 i-VTEC Lifestyle Auto	28.900	6,6	142	
D CIVIC TOURER 1.8 i-VTEC Lifestyle NAVI Pack1	30.800	6,4	142	
D ACCORD 2.2 i-DTEC Elegance	31.600	5,3	150	
D ACCORD 2.2 i-DTEC Executive Piel	33.800	5,4	150	
D ACCORD 2.2 i-DTEC Lifestyle	35.500	5,4	150	
D ACCORD 2.2 i-DTEC Luxury AT	40.200	6,2	150	
D ACCORD 2.0 i-VTEC Elegance	28.500	6,9	156	
D ACCORD 2.0 i-VTEC Executive Piel	33.800	7	156	
D ACCORD 2.0 i-VTEC Lifestyle	31.400	7	156	
D ACCORD 2.0 i-VTEC Luxury AT	38.200	7,3	156	
D ACCORD TOURER 2.2 i-DTEC Elegance	32.900	5,5	150	
D ACCORD TOURER 2.2 i-DTEC Executive Piel	37.600	5,6	150	
D ACCORD TOURER 2.2 i-DTEC Lifestyle	42.000	6,4	150	
D ACCORD TOURER 2.2 i-DTEC Luxury AT	46.500	7,2	150	
D CR-V 1.6 i-DTEC 4x2 Elegance	28.900	4,5	120	
D CR-V 1.6 i-DTEC 4x2 Elegance NAVI	30.000	4,5	120	
D CR-V 1.6 i-DTEC 4x2 Lifestyle	32.300	4,7	120	
D CR-V 1.6 i-DTEC 4x2 Lifestyle NAVI	34.500	4,7	120	
D CR-V 2.2 i-DTEC Comfort	30.800	5,6	150	
D CR-V 2.2 i-DTEC Comfort Auto	33.800	6,6	150	
D CR-V 2.2 i-DTEC Elegance	33.100	5,6	150	
D CR-V 2.2 i-DTEC Elegance Auto	36.100	6,6	150	
D CR-V 2.2 i-DTEC Executive	37.600	5,8	150	
D CR-V 2.2 i-DTEC Executive Auto	40.200	6,8	150	
D CR-V 2.2 i-DTEC Innova	42.400	5,8	150	
D CR-V 2.2 i-DTEC Innova Auto	45.200	6,8	150	
D CR-V 2.2 i-DTEC Lifestyle	35.400	5,8	150	
D CR-V 2.2 i-DTEC Lifestyle Auto	38.400	6,8	150	
D CR-V 2.2 i-DTEC Lifestyle NAVI	37.600	5,8	150	
D CR-V 2.2 i-DTEC Lifestyle NAVI Auto	40.600	6,8	150	
D CR-V 2.2 i-DTEC Luxury	42.900	6,8	150	
D CR-V 2.2 i-DTEC Luxury Auto	45.900	7,8	155	
D CR-V 2.0 i-VTEC Elegance	41.600	7,6	155	
D CR-V 2.0 i-VTEC Innova	43.600	7,6	155	
D CR-V 2.0 i-VTEC Innova Auto	46.600	7,6	155	
D CR-V 2.0 i-VTEC Lifestyle	34.800	7,6	155	
D CR-V 2.0 i-VTEC Lifestyle Auto	36.800	7,7	155	
D CR-V 2.0 i-VTEC Lifestyle NAVI	37.000	7,6	155	
D CR-V 2.0 i-VTEC Lifestyle NAVI Auto	39.000	7,7	155	
D CR-V 2.0 i-VTEC Luxury	41.000	7,6	155	
D CR-V 2.0 i-VTEC Luxury Auto	43.000	7,7	155	
D CR-V 2.0 i-VTEC Plus BE	10.700	4,7	66	
D CR-V 2.0 i-VTEC Plus BE Auto	11.800	4,7	66	
D CR-V 2.0 i-Tempo	12.300	4,7	66	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus	12.300	4,7	66	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus BE	12.700	4,7	66	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus OE	12.700	4,7	66	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus OE Auto	14.500	4,9	67	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus BE Auto	15.500	4,9	67	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus OE Auto	15.500	4,9	67	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus BE Auto	16.750	6,2	87	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus OE Auto	16.750	6,2	87	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus OE Auto	15.900	4,9	67	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus OE Auto	12.800	4,9	67	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus OE Auto	14.050	6,2	87	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus OE Auto	15.900	4,9	67	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus OE Auto	12.800	4,9	67	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus OE Auto	14.050	6,2	87	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus OE Auto	15.900	4,9	67	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus OE Auto	12.800	4,9	67	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus OE Auto	14.050	6,2	87	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus OE Auto	15.900	4,9	67	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus OE Auto	12.800	4,9	67	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus OE Auto	14.050	6,2	87	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus OE Auto	15.900	4,9	67	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus OE Auto	12.800	4,9	67	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus OE Auto	14.050	6,2	87	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus OE Auto	15.900	4,9	67	
D CR-V 2.0 i-Tempo Plus OE Auto	12.800	4,9	67	
D CR				

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D	FREELANDER 2.2 e44 SE 4x2 150cv	33.700	6	150
D	FREELANDER 2.2 e44 SE Dynamic 4x2 150cv	39.100	6	150
D	FREELANDER 2.2 SD4 Auto HSE 190cv	48.330	7	190
D	FREELANDER 2.2 SD4 Auto SE 190cv	39.990	7	190
D	FREELANDER 2.2 SD4 Auto SE Dynamic 190cv	45.620	7	190
D	FREELANDER 2.2 T84 HSE Auto 4x4 150cv	47.200	7	150
D	FREELANDER 2.2 T84 HSE Stop/Start 150cv	44.700	6,2	150
D	FREELANDER 2.2 T84 S Auto 4x4 150cv	34.480	7	150
D	FREELANDER 2.2 T84 SE Auto 4x4 150cv	31.980	6,2	150
D	FREELANDER 2.2 T84 SE Dynamic Auto 4x4 150cv	44.540	7	150
D	FREELANDER 2.2 T84 SE Dynamic Stop/Start 150cv	42.040	6,2	150
D	FREELANDER 2.2 T84 SE Stop/Start 150cv	36.410	6,2	150
D	DISCOVERY 3.0 SDV6 HSE 255cv	68.600	8	256
D	DISCOVERY 3.0 SDV6 SE 255cv	61.400	8	256
D	DISCOVERY 3.0 TDV6 E 211cv	49.200	7,8	211
D	DISCOVERY 3.0 TDV6 HSE 211cv	66.100	7,8	211
D	DISCOVERY 3.0 TDV6 S 211cv	52.200	7,8	211
D	DISCOVERY 3.0 TDV6 SE 211cv	58.900	7,8	211
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L eD4 150CV 4x2 Prestige	45.000	5	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L eD4 150CV 4x2 Pure	46.100	4,9	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L eD4 150CV 4x2 Pure	35.200	5	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L eD4 150CV 4x2 Pure	36.300	4,9	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L eD4 150CV 4x2 Pure Tech	38.700	5	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L eD4 150CV 4x2 Pure Tech	39.800	4,9	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Prestige	50.000	5,7	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Prestige	51.000	5,7	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Prestige Auto	52.500	6	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Prestige Auto	53.600	5,8	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure	40.200	5,7	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure	41.300	5,7	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure Auto	42.700	6	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure Auto	43.800	5,8	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure Tech	43.700	5,7	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure Tech	44.800	5,7	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure Tech Auto	46.200	6	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure Tech Auto	47.300	5,8	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Prestige	46.900	5	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Prestige	48.000	4,9	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Prestige Corporate	49.400	6	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Prestige Auto	50.500	5,8	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure	37.100	5	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure	38.200	4,9	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Auto	39.600	6	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Auto	40.700	5,8	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Tech	40.600	5	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Tech	41.700	4,9	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Tech Auto	43.100	6	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Tech Auto	44.200	5,8	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Prestige	55.300	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Prestige	56.400	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure	45.200	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure	46.300	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure Tech	48.700	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure Tech	49.800	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L eD4 150CV 4x2 Dynamic	44.200	5	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L eD4 150CV 4x2 Dynamic	45.300	4,9	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic	49.200	5,7	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic	50.300	5,7	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic Auto	51.700	6	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic Auto	52.800	5,8	190
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic	46.100	5	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic	47.200	4,9	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic Auto	48.600	6	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic Auto	49.700	5,8	150
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	54.400	7,8	240
D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic	55.500	7,8	240



Maserati
Importador: Maserati España S.A. P.O. de Castellana, 50. 6º. 28046 Madrid. Teléfono: 914 113 480. Red de postventa: Ocho puntos de asistencia en toda España. Garantía: 3 años. Web: www.maserati.es

D	GHBIL3 3.0 V6 DS 275cv RWD	71.154	5,9	275
G	GHBIL3 3.0 V6 BT 330cv RWD	78.985	9,6	330
G	GHBIL3 3.0 V6 BT 400cv RWD	93.374	10,4	410
G	GHBIL3 3.0 V6 BT 410cv AWD	96.768	10,5	410
D	QUATTROPORTE 3.0 V6 S Diesel 275cv	106.365	6,2	275
G	QUATTROPORTE 3.0 V6 S Automático	120.342	10,4	410
G	QUATTROPORTE 3.0 V6 S Q4 Automático	125.094	10,5	410
G	QUATTROPORTE 3.8 V8 GT S Automático	169.212	11,8	530
G	GRANCABRIO 4.7 V8 Automático	153.691	14,5	450
G	GRANCABRIO 4.7 V8 Sport Automático	161.836	14,5	460
G	GRANTURISMO 4.2 V8 Automático	130.320	14,3	405
G	GRANTURISMO 4.7 V8 Sport	149.529	15,5	460
G	GRANTURISMO 4.7 V8 Sport Automático	143.252	14,3	460
G	GRANCABRIO 4.7 V8 MC Automático	174.642	14,5	460
G	GRANTURISMO 4.7 V8 MC Stradale	176.000	14,4	460



Mazda
Importador: Mazda Automóviles España, S.A. C/ San Ángel de la Cruz, 6. 28002 Madrid. Teléfono: 902 345 456. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 25 puntos de asistencia en toda España. Web: www.mazda-es.com

G	MAZDA2 Pulse 1.3 75cv	13.300	5	75
G	MAZDA2 Sakura 1.3 75cv	15.520	5	75
G	RANGE ROVER SPORT 5.0 V8 SC 510cv	113.700	12,8	510
G	MAZDA2 Style 1.3 75cv	13.600	5	75
G	RANGE ROVER SPORT 5.0 V8 SC 510cv	101.300	12,8	510
G	MAZDA2 Style 1.3 75cv	14.100	5	75
G	MAZDA2 Style 1.5 102cv Auto	15.800	6,3	102
D	RANGE ROVER 3.0 TDV6 (258CV) HSE	100.900	7,5	258
D	RANGE ROVER 3.0 TDV6 (258CV) VOGUE	119.900	7,5	258
D	RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV)	141.000	8,7	340
D	MAZDA3 2.2 DE 150 AT Luxury Safety	30.400	4,8	150
D	MAZDA3 2.2 DE 150 AT Style	25.900	4,8	150
D	MAZDA3 2.2 DE 150 AT Style Comfort	26.300	4,8	150
D	RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) VOGUE	125.600	8,7	340
E	RANGE ROVER 3.0 SDV6 Hybrid (340CV)	142.100	6,4	340
D	MAZDA3 2.2 DE 150 MT Luxury	28.600	4,1	150
D	MAZDA3 2.2 DE 150 MT Luxury Safety	30.100	4,1	150
G	RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged (510CV) VOGUE	133.000	12,8	510
G	RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged (510CV) VOGUE	148.400	12,8	510
D	RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) VOGUE	145.400	8,7	340
E	RANGE ROVER 3.0 SDV6 Hybrid (340CV)	146.300	6,4	340
G	RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged (510CV) VOGUE	152.800	12,8	510



Lexus
Importador: Lexus España S.A. Avda. Burgos, 16. 28050 Madrid. Teléfono: 902 380 983. Garantía: 3 años o 50.000 km. Red de postventa: 12 puntos. Web: www.mundolexus.es

E	CT 200h Eco	23.900	3,8	136
E	CT 200h Executive	28.450	4,1	136
E	CT 200h Executive + Navibox	30.000	4,1	136
E	CT 200h F Sport	34.100	4,1	136
E	CT 200h F Sport + Cuero	36.500	4,1	136
E	CT 200h Luxury 17"	39.200	4,1	136
E	CT 200h Luxury 17"	39.900	4,1	136
E	IS 300h Corporate	37.550	4,3	223
E	IS 300h Eco	35.900	4,3	223
E	IS 300h Executive	38.950	4,4	223
E	IS 300h Executive Tecno	40.550	4,4	223
E	IS 300h Executive Tecno + Navibox	42.100	4,4	223
E	IS 300h F Sport	46.700	4,7	223
E	IS 300h F Sport + Navibox	48.250	4,7	223
E	IS 300h Luxury (Ebano Gris)	52.500	4,7	223
E	IS 300h Luxury (Ebano Marrón)	52.500	4,7	223
E	IS 300h Luxury Safety (Ebano Gris)	55.600	4,7	223
E	IS 300h Luxury Safety (Ebano Marrón)	55.600	4,7	223
E	IS 250 Executive	37.800	8,6	208
E	IS 250 Executive Tecno	39.500	8,6	208
E	IS 250 Executive Tecno + Navibox	42.700	8,6	208
E	IS 250 F Sport	49.200	9,2	208
E	IS 250 Luxury	53.600	9,2	208
E	IS 250 Luxury Safety	57.000	9,2	208
E	GS 300h F Sport	67.000	5	223
E	GS 300h Hybrid	52.100	4,9	223
E	GS 300h Hybrid Drive	58.500	4,9	223
E	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Prestige	45.900	4,7	223
E	GS 300h Hybrid Plus	71.200	4,9	223
E	GS 450h F Sport	88.000	6,2	345
E	GS 450h Hybrid Drive	70.700	6,1	345
E	GS 450h Hybrid Plus	85.500	6,1	345
E	LS 600h F Sport	131.700	8,6	445
E	LS 600h Hybrid	120.000	8,6	445
E	LS 600h Hybrid Drive	147.800	8,6	445
E	LS 600h L Hybrid Drive Plus	156.800	8,6	445
E	RC F Carbon Package	98.500	4,68	
E	RC F Executive	86.700	4,68	
E	RC F Luxury	99.500	4,68	
E	NX 300h Corporate 2WD	40.200	5,1	197
E	NX 300h Corporate 2WD + Navibox	41.700	5,1	197
E	NX 300h Eco 2WD	38.300	5	197
E	NX 300h Executive 4WD	46.700	5,2	197
E	NX 300h Executive 4WD + Navibox	48.200	5,2	197
E	NX 300h Executive 4WD Tecno	48.800	5,2	197
E	NX 300h Executive 4WD Tecno + Navibox	49.800	5,2	197
E	NX 300h F Sport 4WD	55.900	5,3	197
E	NX 300h F Sport 4WD + Navibox	57.400	5,3	197
E	NX 300h F Sport 4WD Panorámico	56.900	5,3	197
E	NX 300h F Sport 4WD Panorámico + Navibox	58.400	5,3	197
E	NX 300h Luxury 4WD	64.500	5,3	197
E	RX 450h 25 Aniversario	79.900	6,3	299
E	RX 450h Corporate	69.700	6,3	299
E	RX 450h Corporate Navi	73.600	6,3	299
E	RX 450h F Sport	77.000	6,3	299
E	RX 450h F Sport Plus	88.200	6,3	299
E	RX 450h Luxury	89.100	6,3	299



Mercedes
Importador: Mercedes-Benz España, S.A. Avda de Burgos, 16. 28050 Madrid. Teléfono: 914 681 000. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 12 puntos de asistencia en toda España. Web: www.mercedes-benz.es

D	MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Luxury + Pack Travel WGN	36.010	4,8	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Luxury + Prem. + Travel	37.550	4,8	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style	31.430	4,8	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack Comfort	32.360	4,8	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack Safety	33.490	4,8	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv Business Edition	28.500	3,9	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv Luxury	32.980	3,9	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv Luxury + Pack Premium	34.520	3,9	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv Style	29.430	3,9	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv Style + Pack Comfort	30.360	3,9	150
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv Style + Pack Safety	31.490	3,9	150
D	MAZDA6 2.2 DE 175cv AT Luxury + Pack Travel + Travel	39.170	4,8	175
G	MAZDA6 2.0 GE 145cv Style	27.180	5,5	145
G	MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Comfort	28.110	5,5	145
G	MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety			

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D MINI Cooper SD	25.950	4,1	143	
D MINI COOPER S Auto	28.956	5,3	143	
D MINI COOPER SD Fluor	24.500	7,1	143	
D MINI One D	18.200	3,9	90	
D MINI One Fluor D	18.900	7,1	143	
D MINI Cooper	20.350	7,1	122	
G MINI Cooper Auto	21.977	7,1	122	
G MINI Cooper Fluor	19.900	7,1	98	
G MINI One	17.350	7,1	98	
G MINI One 75 CV	15.950	5,4	75	
G MINI One Auto	18.977	7,1	98	
G MINI One Fluor	17.900	7,1	98	
G MINI One Fluor 75 CV	16.500	7,1	75	
G MINI One Minimalism Line 75 CV	15.350	5,1	75	
D MINI COOPER D CABRIO	26.050	4	112	
D MINI COOPER D CABRIO automático	28.723	5,3	111	
D MINI COOPER SD CABRIO	30.550	5,4	143	
D MINI COOPER SD CABRIO automático	33.399	5,4	143	
G MINI COOPER CABRIO	25.300	6,6	122	
G MINI COOPER CABRIO automático	26.950	6,6	122	
G MINI ONE CABRIO automático	23.100	6,6	98	
G MINI ONE CABRIO	21.450	6,6	98	
G MINI COOPER ROADSTER	24.360	6,6	122	
G MINI COOPER ROADSTER automático	26.000	6,6	122	
G MINI COOPER COUPÉ	22.150	6,4	122	
G MINI COOPER COUPÉ automático	23.800	6,4	122	
G MINI Cooper S	25.950	7,1	184	
G MINI Cooper S Auto	27.577	7,1	184	
G MINI Cooper S Fluor	24.500	7,1	184	
G MINI COOPER S CABRIO	30.550	6,6	184	
G MINI COOPER S CABRIO automático	32.200	6,6	184	
G MINI JOHN COOPER WORKS automático	38.700	7,3	211	
G MINI JOHN COOPER WORKS CABRIO	35.700	6,8	211	
D MINI COOPER SD ROADSTER	29.550	6,6	143	
D MINI COOPER SD ROADSTER automático	32.360	6,4	143	
G MINI COOPER S ROADSTER	29.550	6,6	184	
G MINI COOPER S ROADSTER automático	31.200	6,6	184	
D MINI COOPER SD COUPÉ	27.800	6,4	143	
D MINI COOPER SD COUPÉ automático	30.541	6,3	143	
G MINI COOPER S COUPÉ	27.800	6,4	184	
G MINI COOPER S COUPÉ automático	29.450	6,4	184	
G MINI John Cooper Works	31.700	7,1	211	
G MINI John Cooper Works Auto	34.652	7,1	211	
G MINI JOHN COOPER WORKS ROADSTER	34.750	7,3	211	
G MINI JOHN COOPER WORKS ROADSTER automático	37.172	7,3	211	
G MINI JOHN COOPER WORKS COUPÉ	33.450	7,1	211	
G MINI JOHN COOPER WORKS COUPÉ automático	36.361	7,1	211	
D MINI COOPER D	22.100	3,8	116	
D MINI COOPER D automático	23.800	3,7	116	
D MINI ONE D	19.550	3,5	95	
D MINI COOPER	20.550	4,8	136	
G MINI COOPER automático	22.250	4,7	136	
G MINI ONE	17.950	4,7	102	
G MINI ONE automático	18.250	4,8	102	
G MINI ONE FIRST	16.550	5	75	
D MINI COOPER SD	26.750	4	170	
G MINI COOPER S	25.950	5,4	192	
G MINI COOPER S automático	27.700	5,2	192	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN	25.400	4,2	112	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN ALL4	27.450	4,7	112	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN ALL4 automático	29.100	5,9	111	
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN automático	28.000	5,6	111	
D COUNTRYMAN ONE D COUNTRYMAN	22.900	4,2	90	
G COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN	24.300	5,9	122	
G COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN automático	25.950	6,9	122	
G COUNTRYMAN ONE COUNTRYMAN	21.750	5,7	98	
G COUNTRYMAN ONE COUNTRYMAN automático	23.400	6,9	98	
G COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN ALL4	26.350	6,7	122	
G COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN ALL4 automático	29.000	7	122	
D PACEMAN COOPER D PACEMAN	25.400	5,6	112	
D PACEMAN COOPER D PACEMAN ALL4	27.450	6	112	
D PACEMAN COOPER D PACEMAN ALL4 automático	29.100	5,9	112	
D PACEMAN COOPER D PACEMAN automático	28.000	5,6	112	
G COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN	29.400	6	190	
G COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN ALL4	31.640	6,9	190	
G COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN ALL4 automático	34.400	7,1	190	
G COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN automático	31.050	6,8	190	
G PACEMAN COOPER PACEMAN	24.300	7,2	122	
G PACEMAN COOPER PACEMAN ALL4	26.350	6,7	122	
G PACEMAN COOPER PACEMAN ALL4 automático	29.000	7	122	
G PACEMAN COOPER PACEMAN automático	25.950	6,9	122	
D COUNTRYMAN COOPER SD	29.400	5,7	143	
D COUNTRYMAN COOPER SD COUNTRYMAN ALL4	31.450	6,8	143	
D COUNTRYMAN COOPER SD COUNTRYMAN ALL4 automático	33.100	5,9	143	
D COUNTRYMAN COOPER SD COUNTRYMAN automático	32.200	5,7	143	
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN	29.400	5,7	143	
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN ALL4	31.450	6,7	143	
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN ALL4 automático	33.100	5,9	143	
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN automático	32.200	5,7	143	
D NOTE Sp. 1.5dCi 90CV Acenta	17.700	3,6	90	
D NOTE Sp. 1.5dCi 90CV Acenta NC+EPi	18.800	3,6	90	
D NOTE Sp. 1.5dCi 90CV Nara Edition	16.200	3,6	90	
D NOTE Sp. 1.2G 80CV Acenta	16.900	4,7	80	
D NOTE Sp. 1.2G 80CV Acenta NC+EPi	17.900	4,7	80	
D NOTE Sp. 1.2G 80CV Nara Edition	15.740	4,7	80	
D NOTE Sp. 1.2G 80CV Tekna Sport	17.900	4,7	80	
D NOTE Sp. 1.2G 80CV Tekna Sport EPI+Techo Pan	14.490	4,7	80	
D NOTE Sp. 1.2G 80CV Visia	20.490	4,3	98	
D NOTE Sp. 1.2G 80CV Visia 98CV Tekna Prem	21.790	5,1	98	
D NOTE Sp. 1.2G 80CV Visia 98CV Tekna Premium	19.890	4,3	98	
D NOTE Sp. 1.2G 80CV Visia 98CV Tekna Premium Xtron	21.910	5,1	98	
D NOTE Sp. 1.2G 80CV Visia 98CV Tekna Sport	18.490	4,3	98	
D NOTE Sp. 1.2G 80CV Visia 98CV Tekna Sport Xtron	19.790	5,1	98	
D NOTE Sp. 1.2G 80CV Visia 98CV Tekna Prem Xtr P Dyn	21.090	4,3	98	
D NOTE Sp. 1.2G 80CV Visia 98CV Tekna Prem Xtr P Dyn	22.390	5,1	98	
D NOTE Sp. 1.2G 80CV Visia 98CV Tekna Sp Xtr P Dyn	20.990	5,1	98	
D NOTE Sp. 1.2G 80CV Visia 98CV Tekna Sport Pack Dyn	19.690	4,3	98	
D PULSAR 1.5dCi 110CV Acenta	21.400	3,6	110	
D PULSAR 1.5dCi 110CV N-TEC	23.100	3,6	110	
D PULSAR 1.5dCi 110CV Acenta	24.800	3,6	110	
D PULSAR 1.5dCi 110CV VISIA	20.450	3,6	110	
D PULSAR 1.2 DIG-T 115CV Acenta	20.000	5	115	
D PULSAR 1.2 DIG-T 115CV N-TEC	21.700	5	115	
D PULSAR 1.2 DIG-T 115CV Acenta	23.400	5	115	
D PULSAR 1.2 DIG-T 115CV VISIA	19.050	5	115	
E LEAF Sp. 109 CV Acenta	33.700	10,9	238	
E LEAF Sp. 109 CV Acenta Flex	27.800	10,9	238	
E LEAF Sp. 109 CV Tekna	36.100	10,9	238	
E LEAF Sp. 109 CV Tekna Flex	30.200	10,9	238	
E LEAF Sp. 109 CV Visia	29.900	10,9	238	
E LEAF Sp. 109 CV Visia Flex	24.000	10,9	238	
D EVALIA 1.5dCi 110CV 5 Plazas	25.081	5,2	110	
D EVALIA 1.6G 110CV 7 Plazas	25.835	5,2	110	
D N200 1.5dCi 90CV COMFORT 5	22.503	5	90	
D N200 1.5dCi 90CV COMFORT 7	23.257	5	90	
G EVALIA 1.6G 110CV 5 Plazas	23.986	7,3	110	
G EVALIA 1.6G 110CV 7 Plazas	24.771	7,3	110	
E EVALIA Electrica Lease LUD0 5 Plazas	31.288	10,9	109	
E EVALIA Electrica LUD0 5 Plazas	37.188	10,9	109	
G 370Z ROADSTER 3.7 V6 PACK AT NAV L19" AS	58.910	10,9	328	
G 370Z ROADSTER 3.7 V6 PACK NAV L19" AS	56.640	11,2	328	
G 370Z 3.7 V6 BASE AS	46.600	10,6	328	
G 370Z 3.7 V6 PACK AT NAV L19" AS	55.360	10,5	328	
G 370Z 3.7 V6 PACK NAV L19" AS	52.910	10,6	328	
G 370Z 3.7 V6 NSMO	57.950	10,6	344	
G 6T-R 3.8 V6 550CV Black Edition	107.750	11,8	550	
G 6T-R 3.8 V6 550CV Premium Edition	106.650	11,8	550	
P Ext Blanco	15.000	11,8	600	
D JUKE 1.5dCi Acenta 4x2	19.900	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2	21.000	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Amarillo	21.200	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Blanco	21.200	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	21.200	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Rojo	21.200	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Rojo	21.700	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	21.700	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Rojo	21.700	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	22.400	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Amarillo	22.600	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Blanco	22.600	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	22.600	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Rojo	22.600	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Blanco	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Rojo	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Blanco	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Rojo	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Blanco	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Rojo	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Blanco	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Rojo	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Blanco	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Rojo	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Blanco	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Rojo	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Blanco	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Rojo	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Blanco	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Rojo	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Blanco	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Rojo	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Blanco	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Rojo	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Blanco	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Rojo	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Blanco	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Rojo	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Negro	23.100	4	110	
D JUKE 1.5dCi N-TEC 4x2 Extl Blanco	23.100	4	1	

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

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

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

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

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	FABIA 1.6 TDI 90 Sport Edition (Particulares)	17.180	4,2 75	90
D	FABIA 1.6 TDI 90v Ambition	16.300	4,2 90	90
D	FABIA 1.6 TDI 90v Elegance	17.400	4,2 90	90
D	FABIA 1.6 TDI CR 105v Montecarlo	19.840	4,2 105	105
G	FABIA 1.2 12v 60cv Active	11.500	5,5 60	60
G	FABIA 1.2 60cv Active	11.500	5,5 60	60
G	FABIA 1.2 65cv Urban	12.060	5,2 69	69
G	FABIA 1.2 TSI 105v DSG Sport Ed. (particulares)	17.170	5,3 105	105
G	FABIA 1.2 TSI 105v Sport Edition (particulares)	15.910	5,1 105	105
G	FABIA 1.2 TSI 105v DSG Elegance	17.410	5,3 105	105
G	FABIA 1.2 TSI 105v Elegance	16.160	5,1 105	105
G	FABIA 1.2 TSI 105v Montecarlo	18.130	5,1 105	105
G	FABIA 1.2 TSI 85v Sport Edition (particulares)	15.230	5,1 86	86
G	FABIA 1.2 TSI 85v Ambition	14.350	5,1 86	86
G	FABIA 1.2 TSI 85v Ambition 2ª homolog.	14.100	5,1 86	86
G	FABIA 1.2 TSI 85v Elegance	15.460	5,1 86	86
G	FABIA 1.2 TSI 85v Elegance 2ª homologación	15.200	5,1 86	86
G	FABIA 1.4 TSI 180cv RS	21.450	6,2 180	180
D	FABIA Comb 1.6 TDI 105 Sport Ed (Particulares)	18.650	4,2 105	105
D	FABIA Comb 1.2 TDI CR 75cv Greenline	17.410	3,4 75	75
D	FABIA Comb 1.6 TDI CR 105cv Ambition	22.720	4,2 105	105
D	FABIA Comb 1.6 TDI 105cv Elegance	18.800	4,2 105	105
D	FABIA Comb 1.6 TDI 75 Sport Ed (Particulares)	17.000	4,2 75	75
D	FABIA Comb 1.6 TDI 75v Ambition	16.120	4,2 75	75
D	FABIA Comb 1.6 TDI 90 Sport Ed (Particulares)	18.060	4,2 90	90
D	FABIA Comb 1.6 TDI 90cv Ambition	17.180	4,2 90	90
D	FABIA Comb 1.6 TDI 90cv Elegance	18.290	4,2 90	90
G	FABIA Comb 1.2 70cv Active	14.530	5,5 70	70
G	FABIA Comb 1.2 TSI 105v DSG Elegance	18.290	5,3 105	105
G	FABIA Comb 1.2 TSI 105v GNC Elegance	24.181	110	110
G	FABIA Comb 1.2 TSI 105v GNC Ambition	25.130	110	110
G	FABIA Comb 1.2 TSI 105v GNC Elegance	25.130	110	110
D	FABIA Comb 1.2 TSI 85v Ambition	15.230	5,2 86	86
G	FABIA Comb 1.2 TSI 85v Ambition 2ª homolog.	14.890	5,2 86	86
G	FABIA Comb 1.2 TSI 85v Elegance	16.340	5,2 86	86
G	FABIA Comb 1.2 TSI 85v Elegance 2ª homolog.	16.050	5,2 86	86
D	ROOMSTER 1.2 TDI CR 75cv Ambition	16.640	4,5 75	75
D	ROOMSTER 1.2 TDI CR 75cv Greenline	17.790	4,2 75	75
D	ROOMSTER 1.6 TDI CR 105cv Elegance	18.810	4,7 105	105
D	ROOMSTER 1.6 TDI CR 90cv Ambition	17.140	4,7 90	90
D	ROOMSTER 1.6 TDI CR 90cv Elegance	18.260	4,7 90	90
G	ROOMSTER 1.2 TSI 105cv DSG Elegance	18.270	5,7 105	105
G	ROOMSTER 1.2 TSI 105cv Elegance	17.350	5,7 105	105
G	ROOMSTER 1.2 TSI 85v Ambition	16.620	5,7 86	86
G	ROOMSTER 1.2 TSI 85v Elegance	15.770	5,7 86	86
D	ROOMSTER 1.6 TDI CR 105cv Scout	20.320	4,7 105	105
G	ROOMSTER 1.2 TSI 105cv DSG Scout	20.010	5,7 105	105
G	ROOMSTER 1.2 TSI 105cv Scout	18.880	5,7 105	105
D	RAPID 1.6 TDI 90 Ambition Green Tec Spaceback	19.680	3,9 90	90
D	RAPID 1.6 TDI 90v Elegance Green Tec Spaceback	21.100	3,9 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 105 Active Green Tec Spaceback	19.310	3,9 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105 Ambition Green Tec Spaceback	20.390	3,9 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105 Elegance Green Tec Spaceback	21.810	3,9 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105v Active Spaceback	19.000	4,4 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105v Ambition Spaceback	20.080	4,4 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105v Elegance Spaceback	21.550	4,4 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 90 Active Green Tec Spaceback	18.600	3,9 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Greenline Spaceback	18.930	3,6 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Active DSG Spaceback	19.950	4,5 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Active Spaceback	18.300	5,2 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Ambition DSG Spaceback	21.030	4,5 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Elegance Spaceback	19.280	5,2 90	90
G	RAPID 1.6 TDI CR 90v Ambition DSG Spaceback	22.500	4,5 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90v Elegance Spaceback	20.850	5,2 90	90
G	RAPID 1.6 TDI TSI 105v Ambition Green Tec Spaceback	18.740	5 105	105
G	RAPID 1.2 TSI 105v Elegance Green Tec Spaceback	20.210	5 105	105
G	RAPID 1.2 TSI 105v Active Green Tec Spaceback	17.660	5 105	105
G	RAPID 1.2 TSI 85v Active Spaceback	16.960	5,1 86	86
G	RAPID 1.2 TSI 85v Active Spaceback	18.040	5,1 86	86
G	RAPID 1.2 TSI 85v Elegance Spaceback	19.510	5,1 86	86
G	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Active Spaceback	20.010	5,8 122	122
G	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Ambition Spaceback	21.190	5,8 122	122
G	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Elegance Spaceback	22.660	5,8 122	122
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Active	19.460	4,4 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Active Green TEC	19.770	3,9 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Ambition	20.670	4,4 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Ambition Green TEC	20.980	3,9 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Elegance	22.240	4,4 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Elegance Green TEC	22.500	3,9 105	105
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active	18.760	4,4 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active DSG	20.410	4,5 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active Green Tec	19.060	3,9 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Ambition	19.970	4,4 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Ambition DSG	21.620	4,5 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Elegance Green Tec	20.270	3,9 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Elegance	21.540	4,4 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Elegance DSG	23.190	4,5 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Elegance Green Tec	21.470	3,9 90	90
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Greenline	19.350	3,6 90	90
G	RAPID 1.2 TSI 105cv Active	18.120	5 105	105
G	RAPID 1.2 TSI 105cv Green Tec Ambition	19.330	5 105	105
G	RAPID 1.2 TSI 105cv Green Tec Elegance	20.900	5 105	105
G	RAPID 1.2 TSI 85cv Active	17.420	5,1 86	86
G	RAPID 1.2 TSI 85cv Ambition	16.630	5,1 86	86
G	RAPID 1.2 TSI 85cv Elegance	20.200	5,1 86	86
G	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Active	20.570	5,8 122	122
G	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Ambition	21.780	5,8 122	122
G	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Elegance	23.350	5,8 122	122
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Active	21.690	3,8 105	105
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Active PRO (empresas)	21.990	3,8 105	105
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Ambition	23.240	3,8 105	105
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv DSG CR Ambition	24.860	3,9 105	105
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv DSG Elegance	25.810	3,9 105	105
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Elegance	24.190	3,8 105	105
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 110cv Ambition Greenline	23.860	3,2 110	110
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv Ambition	25.140	4,1 150	150
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv DSG Ambition	26.760	4,5 150	150
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv DSG Elegance	27.710	4,5 150	150
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv DSG L&K	32.360	4,5 150	150
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv Elegance	26.090	4,1 150	150
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv L&K	30.740	4,1 150	150
G	OCTAVIA 1.2 TSI 105cv Active	19.560	4,9 105	105
G	OCTAVIA 1.2 TSI 105cv Ambition	22.110	4,9 105	105
G	OCTAVIA 1.2 TSI 105cv Ambition DSG	22.810	5 105	105
G	OCTAVIA 1.4 TSI 140cv Ambition	22.560	5,2 140	140
G	OCTAVIA 1.4 TSI 140cv DSG Ambition	24.260	5 140	140
G	OCTAVIA 1.4 TSI 140cv DSG Elegance	25.210	5 140	140
G	OCTAVIA 1.4 TSI 140cv Elegance	23.510	5,2 140	140
G	OCTAVIA 1.8 TSI 180cv DSG Elegance	27.830	5,7 180	180
G	OCTAVIA 1.8 TSI 180cv DSG L&K	32.480	5,7 180	180
G	OCTAVIA 1.8 TSI 180cv Elegance	26.130	6,1 180	180
D	FABIA Comb 1.6 TDI 180cv L&K	30.780	6,1 180	180
L	OCTAVIA 1.4 TSI 110cv GNC Active	22.630	110	110
L	OCTAVIA 1.4 TSI 110cv GNC Ambition	24.181	110	110
L	OCTAVIA 1.4 TSI 110cv GNC Elegance	25.130	110	110
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Active PRO (empresas)	22.790	3,8 105	105
D	OCTAVIA Comb 1.6 TDI CR 105cv Active	22.490	3,8 105	105
D	OCTAVIA Comb 1.6 TDI CR 105cv Ambition	24.040	3,8 105	105
D	OCTAVIA Comb 1.6 TDI CR 105cv DSG Elegance	26.610	4 105	105
D	OCTAVIA Comb 1.6 TDI CR 105cv Elegance	24.990	3,8 105	105
D	OCTAVIA Comb 1.6 TDI CR 105cv Elegance 4x4	26.790	4,5 105	105
D	OCTAVIA Comb 1.6 TDI CR 110 Ambition Greenline	24.660	3,2 110	110
D	OCTAVIA Comb 2.0 TDI CR 150cv DSG L&K	39.400	5,4 170	170
D	OCTAVIA Comb 2.0 TDI CR 170cv DSG L&K	34.810	4,7 170	170
D	OCTAVIA Comb 2.0 TDI CR 170cv L&K	37.360	4,7 170	170
G	SUPERB Comb 1.4 TSI Active	26.970	6,1 125	125
G	SUPERB Comb 1.4 TSI Ambition	27.890	6,1 125	125
G	SUPERB Comb 1.8 TSI 4x4 Ambition	31.570	8,1 160	160
G	SUPERB Comb 1.8 TSI 4x4 Elegance	34.420	8,1 160	160
G	SUPERB Comb 2.0 TDI CR 170cv Ambition	28.990	6,9 160	160
G	SUPERB Comb 1.8 TSI DSG Ambition	31.450	7,1 160	160
G	SUPERB Comb 1.8 TSI DSG Elegance	34.300	7,1 160	160
G	SUPERB Comb 2.0 TSI DSG L&K	38.530	8 200	200
G	SUPERB Comb 3.6 V6 FSI 260cv DSG 4x4 Elegance	40.860	9,3 260	260
G	SUPERB Comb 3.6 V6 FSI DSG 4x4 L&K	43.410	9,3 260	260
D	YETI 1.6 TDI 105cv DSG Active	25.270	5 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv DSG Ambition	26.270	5 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv DSG Elegance	27.470	5 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv DSG Outdoor Active	25.470	5 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv DSG Outdoor Ambition	26.470	5 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv DSG Outdoor Elegance	27.670	5 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv Greenline Active	23.260	4,6 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv Greenline Ambition	24.260	4,6 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv Greenline Elegance	25.460	4,6 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv Greenline Outdoor Active	24.460	4,6 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv Greenline Outdoor Ambition	25.660	4,6 105	105
D	YETI 1.6 TDI 105cv Greenline Outdoor Elegance	26.860	4,6 105	105
D	YETI 2.0 TDI 110cv Ambition	24.760	5,1 110	110
D	YETI 2.0 TDI 110cv Elegance	25.960	5,1 110	110
D	YETI 2.0 TDI 110cv Outdoor Ambition	24.960	5,1 110	110
D	YETI 2.0 TDI 110cv Outdoor Edition	26.160	5,1 110	110
D	YETI 2.0 TDI 140cv 4x2 Active	25.180	5,1 140	140
D	YETI 2.0 TDI 140cv 4x2 Ambition	26.180	5,1 140	140
D	YETI 2.0 TDI 140cv 4x2 Elegance	27.380	5,1 140	140
D	YETI 2.0 TDI 140cv 4x2 Outdoor Active	25.380	5,1 140	140
D	YETI 2.0 TDI 140cv 4x2 Outdoor Ambition	26.380	5,1 140	140
D	YETI 2.0 TDI 140cv 4x2 Outdoor Elegance	27.580	5,1 140	140
D	YETI 2.0 TDI Active	23.760	5,1 110	110
D	YETI 2.0 TDI Outdoor Active	23.960	5,1 110	110
G	YETI 1.2 TSI Active	20.420	6,1 105	105
G	YETI 1.2 TSI Ambition	21.620	6,1 105	105
G	YETI 1.2 TSI DSG Active	22.430	6,1 105	105
G	YETI 1.2 TSI DSG Ambition	23.430	6,1 105	105
G	YETI 1.2 TSI DSG Elegance	24.630	6,1 105	105
G	YETI 1.2 TSI DSG Outdoor Active	22.630	6,1 105	105
G	YETI 1.2 TSI DSG Outdoor Ambition	23.630	6,1 105	105
G	YETI 1.2 TSI DSG Outdoor Elegance	24.830	6,1 105	105
G	YETI 1.2 TSI Edition	20.340	6,1	

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 BEETLE 2.0 TDI 140cv Connection	28.300	4,9	140	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv Design	27.020	4,9	140	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv DSG Connection	30.190	5,4	140	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv DSG Design	28.910	5,4	140	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv DSG R-Line	30.730	5,4	140	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv DSG Sport	29.160	5,4	140	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv R-Line	28.830	4,9	140	
D BEETLE 2.0 TDI 140cv Sport	27.260	4,9	140	
G BEETLE 1.2 TSI 105cv Beetlemania	20.390	5,9	105	
G BEETLE 1.2 TSI 105cv Connection	24.130	5,9	105	
G BEETLE 1.2 TSI 105cv Design	22.850	5,9	105	
G BEETLE 1.4 TSI 160cv Design	26.050	6,6	160	
G BEETLE 1.4 TSI 160cv DSG	27.910	6,2	160	
G BEETLE 1.4 TSI 160cv DSG R-Line	29.870	6,2	160	
G BEETLE 1.4 TSI 160cv DSG Sport	28.150	6,2	160	
G BEETLE 1.4 TSI 160cv R-Line	28.010	6,6	160	
G BEETLE 1.4 TSI 160cv Sport	26.290	6,6	160	
G BEETLE 2.0 TSI 210cv DSG R-Line	32.910	7,6	210	
G BEETLE 2.0 TSI 210cv DSG Sport	31.120	7,6	210	
G BEETLE 2.0 TSI 210cv R-Line	30.970	7,3	210	
G BEETLE 2.0 TSI 210cv Sport	29.180	7,3	210	
D BEETLE Cabrio 1.6 TDI 105cv Beetlemania	27.450	4,7	105	
D BEETLE Cabrio 1.6 TDI 105cv Design	29.790	4,7	105	
D BEETLE Cabrio 1.6 TDI 105cv Karmann	32.170	4,7	105	
D BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv Design	31.130	5,1	140	
D BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv DSG Design	33.020	5,6	140	
D BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv DSG Karmann	35.290	5,6	140	
D BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv DSG R-Line	34.970	5,6	140	
D BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv DSG Sport	33.240	5,6	140	
D BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv Karmann	33.500	5,1	140	
D BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv R-Line	33.070	5,1	140	
D BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv Sport	31.350	5,1	140	
G BEETLE Cabrio 1.2 TSI 105cv Beetlemania	24.760	6,1	105	
G BEETLE Cabrio 1.2 TSI 105cv Design	27.100	6,1	105	
G BEETLE Cabrio 1.2 TSI 105cv Karmann	29.480	6,1	105	
G BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv Design	30.150	6,8	160	
G BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv DSG	32.010	6,4	160	
G BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv DSG R-Line	33.960	6,4	160	
G BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv DSG Sport	32.240	6,4	160	
G BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv R-Line	32.100	6,8	160	
G BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv Sport	30.380	6,8	160	
G BEETLE Cabrio 2.0 TSI 210cv DSG R-Line	37.500	7,5	210	
G BEETLE Cabrio 2.0 TSI 210cv DSG Sport	35.710	7,5	210	
G BEETLE Cabrio 2.0 TSI 210cv R-Line	35.570	7,5	210	
G BEETLE Cabrio 2.0 TSI 210cv Sport	33.780	7,5	210	
D GOLF Cabrio 1.6 TDI 105cv Bluetmotion Tech	30.480	4,4	105	
D GOLF Cabrio 1.6 TSI 160cv DSG	33.990	6,3	160	
D GOLF Advance 1.6 TDI 105cv BMT	23.200	3,8	105	
D GOLF Advance 1.6 TDI 105cv BMT DSG	23.820	3,8	105	
D GOLF Advance 1.6 TDI 105cv BMT DSG	25.090	3,9	105	
D GOLF Advance 1.6 TDI 105cv BMT DSG	25.710	3,9	105	
D GOLF Advance 2.0 TDI 150cv BMT	24.940	4,1	150	
D GOLF Advance 2.0 TDI 150cv BMT DSG	25.560	4,1	150	
D GOLF Advance 2.0 TDI 150cv BMT DSG	26.740	4,4	150	
D GOLF Advance 2.0 TDI 150cv BMT DSG	27.360	4,4	150	
D GOLF Bluetmotion 1.6 TDI 100cv	22.990	3,2	110	
D GOLF Bluetmotion 1.6 TDI 110cv	22.910	3,2	110	
D GOLF Bluetmotion Business & Navil6 TDI 110cv	23.820	3,2	110	
D GOLF Business 1.6 TDI 105cv BMT	23.390	3,2	110	
D GOLF Business & Navil6 TDI 105cv BMT	27.140	3,8	105	
D GOLF Edition 1.6 TDI 105cv BMT	21.600	3,8	105	
D GOLF Sport 1.6 TDI 105cv BMT	25.480	3,8	105	
D GOLF Sport 1.6 TDI 105cv BMT DSG	26.100	3,8	105	
D GOLF Sport 1.6 TDI 105cv BMT DSG	27.390	3,9	105	
D GOLF Sport 2.0 TDI 150cv 4Motion BMT	30.470	4,7	150	
D GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT	27.220	4,1	150	
D GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	27.840	4,1	150	
D GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	29.010	4,4	150	
D GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	29.630	4,4	150	
G GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG	22.950	5,3	122	
G GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG	23.260	5,3	122	
G GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG	23.880	5,3	122	
G GOLF Edition 1.2 TSI 105cv BMT	19.940	4,9	105	
G GOLF Edition 1.2 TSI 105cv BMT	19.560	4,9	105	
G GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT	25.960	4,7	150	
G GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT	26.580	4,7	150	
G GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT DSG	27.750	4,7	150	
G GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT DSG	28.370	4,7	150	
G GOLF Cabrio 2.0 TSI 210cv DSG GTI	39.600	7,7	210	
G GOLF Cabrio 2.0 TSI 265cv DSG R-Line	51.590	8,2	265	
D GOLF 2.0 TDI 184cv DSG GTD BMT	33.550	4,5	184	
D GOLF 2.0 TDI 184cv DSG GTD BMT	34.220	4,5	184	
D GOLF 2.0 TDI 184cv GTD BMT	31.700	4,2	184	
D GOLF 2.0 TDI 184cv GTD BMT	32.320	4,2	184	
G GOLF 2.0 TSI 220cv DSG GTI BMT	33.550	6,4	220	
G GOLF 2.0 TSI 220cv DSG GTI BMT	34.195	6,4	220	
G GOLF 2.0 TSI 220cv GTI BMT	31.700	6,2	220	
G GOLF 2.0 TSI 220cv GTI BMT	32.345	6,2	220	
G GOLF 2.0 TSI 230cv DSG GTI Performance BMT	35.290	6,4	230	
G GOLF 2.0 TSI 230cv DSG GTI Performance BMT	35.935	6,4	230	
G GOLF 2.0 TSI 230cv GTI Performance BMT	33.430	6,2	230	
G GOLF 2.0 TSI 230cv GTI Performance BMT	34.075	6,2	230	
E GOLF e-Golf ePower 115cv	35.500	115	0	
G GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion	39.690	7,1	300	
G GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion	40.360	7,1	300	
G GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion DSG	41.880	6,9	300	
G GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion DSG	42.525	6,9	300	
D GOLF SPORTSVAN Advance 1.6 TDI 110cv BMT	25.430	3,9	110	
D GOLF SPORTSVAN Advance 1.6 TDI 110cv BMT DSG	27.310	4,1	110	
D GOLF SPORTSVAN Advance 2.0 TDI 150cv BMT	26.830	4,3	150	
D GOLF SPORTSVAN Advance 2.0 TDI 150cv BMT DSG	28.710	4,5	150	
D GOLF SPORTSVAN Business & Navil6 TDI 110cv BMT	24.840	3,9	110	
D GOLF SPORTSVAN Business 1.6 TDI 110cv BMT	24.410	3,9	110	
D GOLF SPORTSVAN Edition 1.6 TDI 110cv BMT	23.940	3,9	110	
D GOLF SPORTSVAN Sport 1.6 TDI 110cv BMT	28.370	3,9	110	
D GOLF SPORTSVAN Sport 1.6 TDI 110cv BMT DSG	30.240	4,1	110	
D GOLF SPORTSVAN Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	29.780	4,3	150	
D GOLF SPORTSVAN Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	32.790	4,7	150	
G GOLF SPORTSVAN Advance 1.4 TSI 125cv BMT DSG	26.130	5,2	125	
G GOLF SPORTSVAN Edition 1.2 TSI 110cv BMT	21.020	5,1	110	
G GOLF SPORTSVAN Sport 1.4 TSI 150cv BMT	29.290	5,5	150	
G GOLF SPORTSVAN Sport 1.4 TSI 150cv BMT DSG	31.130	5,4	150	
D GOLF Variant Advance 1.6 TDI 105cv BMT	24.530	3,9	105	
D GOLF Variant Advance 1.6 TDI 105cv BMT DSG	26.410	4,1	105	
D GOLF Variant Advance 2.0 TDI 150cv BMT	26.260	4,2	150	
D GOLF Variant Advance 2.0 TDI 150cv BMT DSG	28.150	4,5	150	
D GOLF Variant Bluetmotion Business 1.6 TDI 110	23.820	3,3	110	
D GOLF Variant Bluetmotion Business & Navil6 TDI	24.240	3,3	110	
D GOLF Variant Business & Navil6 TDI 105 BMT	23.710	3,9	105	
D GOLF Variant Business 1.6 TDI 105cv BMT	23.280	3,9	105	
D GOLF Variant Edition 1.6 TDI 105cv BMT	22.820	3,9	105	
D GOLF Variant Sport 1.6 TDI 105cv BMT	26.960	3,9	105	
D GOLF Variant Sport 1.6 TDI 105cv BMT DSG	28.830	4,1	105	
D GOLF Variant Sport 2.0 TDI 150cv BMT	31.320	4,8	150	
D GOLF Variant Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	28.690	4,2	150	
D GOLF Variant Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG	30.460	4,5	150	
G GOLF Variant Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG	23.730	5,3	122	
G GOLF Variant Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG	24.600	5,1	122	
D GOLF Variant Edition 1.2 TSI 105cv BMT	20.170	5,1	105	
D GOLF Variant Sport 1.4 TSI 140cv BMT	27.910	5,3	140	
D GOLF Variant Sport 1.4 TSI 140cv BMT DSG	28.630	5,3	140	
D JETTA 1.6 TDI 105cv DSG Advance Bluetmotion Tech	22.540	4,3	105	
D JETTA 1.6 TDI 105cv DSG Advance Bluetmotion Tech	21.680	4,2	105	
D JETTA 1.6 TDI 105cv DSG Sport	25.600	4,7	105	
D JETTA 1.6 TDI 105cv Sport	23.680	4,5	105	
D JETTA 2.0 TDI 140cv Advance	23.850	4,8	140	
D JETTA 2.0 TDI 140cv DSG Sport	27.810	5,3	140	
D JETTA 2.0 TDI 140cv Sport	25.910	4,8	140	
E JETTA 1.4 TSI DSG Hybrid	28.720	4,1	170	
E JETTA 1.4 TSI DSG Hybrid Sport	30.320	4,1	170	
G JETTA 1.2 TSI 105cv Advance Bluetmotion Tech	20.360	5,3	105	
G JETTA 1.4 TSI 122cv Advance	21.430	6,2	122	
G JETTA 1.4 TSI 122cv Sport	23.490	6,2	122	
G JETTA 1.4 TSI 160cv BMT	24.910	6,3	160	
G JETTA 2.0 TSI 210cv DSG Sport	29.520	7,6	210	
D PASSAT 2.0 TDI 150cv Advance BMT DSG	32.350	4,1	150	
D PASSAT 2.0 TDI 150cv Edition BMT	30.200	4,1	150	
D PASSAT 2.0 TDI 150cv Sport BMT	34.440	4,1	150	
D PASSAT 2.0 TDI 150cv Sport BMT DSG	36.920	4,5	150	
D PASSAT 2.0 TDI BIT 240cv Sport BMT 4Motion DSG	45.230	5,3	240	
G PASSAT 1.4 TSI ACT 150cv Advance BMT	29.160	4,9	150	
G PASSAT 1.4 TSI ACT 150cv Sport BMT	31.250	4,9	150	
D PASSAT 1.6 TDI 105cv Advance Bluetmotion Tech	28.710	4,3	105	
D PASSAT 1.6 TDI 105cv Bluetmotion	27.550	4,1	105	
D PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Advance	29.620	4,3	105	
D PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Bluetmotion	26.795	4,1	105	
D PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Bluetmotion	27.345	4,1	105	
D PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Edition BMT	26.555	4,3	105	
D PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Edition	27.115	4,3	105	
D PASSAT 1.6 TDI 105cv Edition Bluetmotion Tech	27.310	4,3	105	
D PASSAT 1.6 TDI 105cv Exclusive BMT	29.200	4,3	105	
D PASSAT 2.0 TDI 140 DSG Advance	34.970	5,2	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140 DSG Advance Bluetmotion Tech	34.995	5,2	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140 DSG Advance Bluetmotion Tech	36.830	5,2	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140 DSG R-Line Bluetmotion Tech	37.190	5,2	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Advance Bluetmotion Tech	31.290	4,6	140	
D PASSAT 2.0 TDI 150cv Business Advance	31.315	4,6	140	
D PASSAT 2.0 TDI 177cv DSG	39.320	5,8	177	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Business Edition BMT	28.650	4,6	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Business Edition BMT	29.210	4,6	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Business Edition BMT	31.100	4,6	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv DSG Exclusive BMT	35.480	5,2	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Edition Bluetmotion Tech	29.890	4,6	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Exclusive BMT	31.780	4,6	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Highline Bluetmotion Tech	33.080	4,6	140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv R-Line Bluetmotion Tech	33.100	6,3	160	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv DSG Exclusive BMT	35.660	6,2	160	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv DSG	39.980	7,2	210	
G CC 2.0 TSI 210cv DSG	41.920	7,2	210	
D PHAETON 3.0 V6 TDI 245cv 4Motion Tiptronic	87.650	8,5	245	
G PHAETON 3.6 V6 280cv 4Motion Tiptronic	93.410	11,4	280	
G PHAETON 4.2 V8 335cv 4Motion Tiptronic	110.990	12,5	335	
D SCIROCCO 2.0 TDI 140cv BMT by R-Line	28.240	4,5	140	
D SCIROCCO 2.0 TDI 140cv DSG by R-Line	29.960	5,3	140	
D SCIROCCO 2.0 TDI 150cv DSG R-Line BMT	29.830	4,5	150	
D SCIROCCO 2.0 TDI 150cv R-Line BMT	28.070			



ME GUSTAN EL HONDA CR-V, EL TOYOTA RAV-4, EL MAZDA CX-5 Y EL NISSAN X-TRAIL

mnl.vaquera@gmail.com

Busco un SUV diésel de dos ruedas motrices porque no voy a salir al campo, para dos adultos y un bebé y tengo en mente cuatro modelos. El Honda CR-V: me gusta su amplitud y maletero, pero tengo dudas con el motor; el Toyota RAV-4: me agrada su interior pero también me generan dudas el empuje del motor; El Mazda CX-5: su motor parece el más solvente pero su maletero es más pequeño y el interior parece antiguo; y el Nissan X-Trail: es el más voluminoso y me gusta su interior, pero tampoco estoy seguro de su motor. Parece que el Honda consume algo menos. Valoro habitabilidad, consumo y fiabilidad, aspectos que los cuatro modelos me transmiten. Me da la sensación de que puede ser una cuestión de preferencia estética, pues quizás las diferencias sean mínimas, pero me gustaría saber su opinión. Un saludo.

RESPUESTA

Estamos de acuerdo contigo en una cosa: cualquiera de los cuatro modelos ofrecen soluciones muy similares, por lo tanto si hay uno que te gusta estéticamente por encima de los demás, estamos convencidos de que al final será el que elijas. Dicho esto, vamos a tratar de ayudarte y poner argumentos racionales encima de la mesa para que valores todos los aspectos.

En primer lugar es un acierto tu decisión de decantarte por las variantes 4x2 si no vas a practicar una conducción off road. Éstas son más económicas y consumen menos. Para tus necesidades de uso, con dos adultos y un bebé, el espacio en las plazas traseras pasa a un segundo plano, siendo el maletero vital para meter carritos, cunas... En este sentido, el Honda CR-V es el que ofrece un compartimento de carga más solvente, pero sus variantes 4x2 no contemplan el portón con regulación eléctrica; en el lado opuesto se sitúa el Mazda CX-5, al que su menor tamaño le pasa factura y dispone de un menor volumen de maletero.

Si analizamos la calidad percibida y la presentación general, todos brindan unas cotas muy elevadas, pero quizás el Honda también gane a los puntos.

Uno de tus miedos es el rendimiento del motor en tres de los modelos seleccionados. Es cierto que en este sentido el propulsor del CX-5 es el más solvente, ya

que su cilindrada aumenta hasta los 2,2 litros, es el más potente, con 150 caballos, y ofrece el par máximo más generoso de todos, que es el valor más importante y el que más utilizarás en tu conducción.

Ahora bien, si lo que te preocupa es que el resto no cumpla con las expectativas en cuanto a rendimiento se refiere, ya te decimos de antemano que no es así. Tanto el 2.0 del RAV-4 como el 1.6 dCi del X-Trail cumplen de sobra con lo requerido en este tipo de vehículos y versiones. Por su parte, el CR-V también apuesta por un propulsor de 1,6 litros, pero la potencia se queda en 120 caballos. No sabemos si tienes posibilidad de probarlo, pero si lo haces te aseguramos que te cautivará por su suavidad de marcha y exquisito refinamiento. Siendo el más 'humilde' en cilindrada y potencia, es lógico que sea el que menos consume, pero también tenemos que decirte que su rendimiento y prestaciones son más que suficientes. Si tienes miedo a que sea un 'torpe' ya te decimos que no.

En cuanto al equipamiento, todos ellos hacen gala de una dotación muy completa, mientras que en fiabilidad comentarte que el Honda ofrece de serie cinco años de garantía (tres en el resto).

Si valoras el confort, la calidad, el espacio, el consumo y el tacto general, nuestra elección pasaría por el CR-V.



CARTA DE LA SEMANA

CONSULTAS RÁPIDAS

PRECAUCIONES AL PARAR EL MOTOR

Juan Quintana

Cuando el motor cae de vueltas y se sitúa al ralentí, también baja el régimen de giro del turbo, pero lo hace más lentamente. Por eso es aconsejable esperar entre 30 segundos y un minuto antes de quitar el contacto, con el fin de evitar que el turbo siga girando a altas revoluciones y se quede sin lubricación. Las precauciones también deben tomarse a la hora de arrancar en frío, ya que es

cuando se producen los mayores desgastes. Por eso conviene circular a medio o bajo régimen hasta que la temperatura del aceite llega a su grado óptimo.

NISSAN 300 ZX

José Miguel Puertas

Un precioso vehículo, sin duda, que contemplaba una versión coupé con dos plazas o 2+2. El modelo que llegó a Europa en 1990 medía 4,31 de largo en su configuración biplaza y 4,52 con cuatro asientos. Bajo el capó

montaba un propulsor 3.0 V6 que rendía 222 caballos de potencia y se asociaba a una caja manual de cinco relaciones o automática de cuatro. La fuerza se transmitía al eje posterior y presentaba suspensión independiente delante y detrás. Sus prestaciones eran considerables, ya que alcanzaba una velocidad máxima de 235 km/h y era capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en menos de siete segundos. Posteriormente se lanzó una variante con doble turbo que rendía 300 caballos.

CONSULTAS RÁPIDAS



TUVE UN ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN Y ME RETIRARON EL CARNÉ, AUNQUE EL JUEZ NO HA INDICADO NADA EN LA SENTENCIA. ME DICEN QUE TENGO QUE HACER UN CURSO PARA PODER VOLVER A CONDUCIR, ¿ES CIERTO?

Efectivamente es así; desde que se aprobó la ley que regulaba el carné por puntos, se incluyó una disposición adicional donde, expresamente, se recogía esta circunstancia, regulándose que en el caso de que el carné fuese retirado por sentencia judicial, para volver a tener validez, el interesado tendría que realizar un curso de sensibilización y reeducación vial, el mismo curso que tendría que realizar aquel que hubiese perdido todos los puntos. Si bien existe una diferenciación dependiendo de si la condena supuso una retirada inferior a dos años o mayor de dos años. En el primer caso, es decir, si la privación del derecho a conducir es inferior a dos años, tan sólo será necesario realizar el curso de reeducación; mientras que en el segundo, para cuando la privación es superior a dos años, además de realizar el curso será necesario aprobar el correspondiente examen, y, en este caso, el carné que se recupere sólo estará dotado de ocho puntos. Hay que tener en cuenta que, en general, esta obligación no consta en las sentencias penales porque no está regulada en el código penal, sino que es una medida adyacente regulada en una ley administrativa que, expresamente, obliga a cumplir con los requisitos exigidos en la misma. Incluso, aunque en el juzgado penal se hubiese devuelto el documento físico del carné de conducir, éste no tendría validez hasta que no constase, debidamente, realizado el curso correspondiente.

BUENA PREGUNTA RADARES DE TRAMO

¿Cómo funcionan los radares de tramo?

RESPUESTA

Este tipo de radares, como el resto, están dotados de un cinemómetro que toma la foto del vehículo en el inicio del tramo, marcando también la hora exacta a la que se pasó por ese punto inicial. Del mismo modo habría, igualmente, otro cinemómetro en la parte final del tramo, que toma la foto y también marca la hora a la que el citado vehículo pasó por ese punto final.

Automáticamente, teniendo en cuenta la distancia que existe entre el punto inicial y el punto final, haciendo uso de una mera fórmula matemática se calcula el tiempo que el vehículo ha tardado en recorrer los metros de todo el tramo, desde el inicio hasta el final, hallándose, con ello, la

velocidad a la que se circulaba y sancionando a aquellos vehículos, cuya velocidad media, hubiese superado el límite fijado para dicho tramo.

En este sentido, para sancionar por este tipo de infracciones, debe existir, por un lado, la fotografía del paso por el inicio del tramo en la que conste la hora de tránsito, y, por otro lado, la fotografía del paso por el final, constando, igualmente, la hora de paso y la distancia, en metros, del mencionado tramo. También será necesario, como en todas las infracciones de velocidad, el certificado de inspección que acredite que, en este caso, ambos cinemómetros, que forman un conjunto, se encuentran perfectamente homologados y cumplen con los parámetros exigidos por la legislación metrológica.



LA LEY DE SEGURIDAD VIAL ESTABLECE UN AÑO COMO PLAZO MÁXIMO

Hace tiempo recibí una multa. Formulé alegaciones y desde entonces no he vuelto a tener ninguna contestación. ¿Se podría haber producido la caducidad?

RESPUESTA

La propia Ley de Seguridad Vial establece que si transcurre un año desde la iniciación del procedimiento y no se hubiese producido la resolución sancionadora, se produciría la caducidad del procedimiento, debiéndose proceder al archivo de las actuaciones, bien porque así lo solicitase el interesado o, incluso, porque lo acordase de oficio el órgano competente.

Hay que tener en cuenta que el inicio del procedimiento debe ser considerado, como norma general, desde la notificación de la denuncia, pero que la

resolución sancionadora no es el final del procedimiento, sino la resolución por la que se impone la sanción y, aunque cabe recurso de reposición frente a ella, el año sería hasta la mencionada resolución, quedando fuera del citado plazo el tiempo que se tarde en resolver el recurso de reposición.

Por otro lado, si hubiese transcurrido un año desde el inicio y, tras formular alegaciones, no se hubiese tenido ninguna respuesta, sería recomendable consultar en el organismo, porque muchas veces lo que puede ocurrir es que la resolución se hubiese intentado notificar a través del correo certificado o por funcionario público y al no haberse conseguido se hubiese publicado en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA) o en el Boletín Oficial de la Provincia, y el interesado no lo hubiese conocido, lo que provocaría que no se hubiese producido la caducidad y también que se estuviese ya obligado al pago o, incluso, que la deuda estuviese ya en vía ejecutiva.

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



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

DESCUENTO EXCLUSIVO PARA LEGALITAS MOTOR 16 15%



OPEL EL VECTRA MÁS POTENTE, A PRUEBA EN MOTOR16



igual que cierre centralizado y elevalunas eléctrico, lo que le ponía 200.000 pesetas por debajo de un Peugeot 405 GR 4, costando 2.500.000 pesetas.

El alto de gama de Peugeot, el 605, llegaba al mercado europeo con la pretensión de luchar, por precio y prestaciones, contra referentes como podían ser los BMW 5, los Opel Senator o los Citroën XM. Sus versiones SL, SRI, SR o SV 3.0 y SV 24 S ofrecían equipo creciente y potencias de 115 a 200 caballos, con precios entre los 2,5 y los 5 millones de pesetas. No obstante, el buen chasis y la grata apariencia de este Peugeot no podrían ante la avalancha de problemas mecánicos que iban a sufrir los 605.

El coche probado tenía 'poderes ocultos', pues su aspecto discreto disimulaba un fuerte carácter derivado de su motor de 16 V, cuya expresión no asumía del todo su chasis. Era el Opel Vectra 2000 16 V (3.281.214 pesetas y 156 CV). Este alto de la gama Vectra ofrecía un motor progresivo, una línea atractiva y una adecuada relación prestaciones/consumo; sin embargo sus pérdidas de motricidad, su pobre ventilación o el extraño tacto de sus frenos no convencían.

Otro vehículo probado, que no coche, era el Ford P 100 pick up (1.816.181 pesetas y 75 CV), o sea una camioneta como su pariente el F 150 que no cesa de ser nº 1 en USA, lo que pone en entredicho la afición a los automóviles en ese gran país americano. Esta camioneta ofrecía confort, comportamiento y, por supuesto, capacidad de carga, pero su dirección era dura, su visión lateral reducida y su uso li-

Nº 311

7 OCTUBRE 1989

La portada



El nuevo Peugeot 605 y sus rivales –BMW, Citroën y Opel– era el principal reclamo de la portada. También en nuestra primera había espacio para la prueba del Opel Vectra 2000 16V. También aparecían las fotos espía de un deportivo con el sello de Jaguar, el XJ.

mitado, cosa que hemos entendido en este país nuestro, tratándolo como a un vehículo ideado para otras circunstancias y menesteres.

En lo deportivo hay que recordar que el Gran Premio de España de Fórmula 1, corrido en el circuito de Jerez, fue para un excelente Senna y para su McLaren-Honda, y lo fue con 'oreja y vuelta al ruedo', a pesar de problemas en el cambio y en los frenos, si bien su compañero Prost seguía encabezando la clasificación general.

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

Lujo a la francesa

La llegada del Peugeot 605 al mercado animaba el segmento de las berlinas de lujo que se polarizaba entre representantes alemanes y franceses. Así, Motor16 enfrentaba al modelo de la marca del león con el BMW 530i, el Citroën XM y el Opel Senator.

Ramón Roca Maseda | Fundación Cultural RACE

Hace ahora 25 años aparecía una serie especial del declinante Alfa Romeo 33, el 33 Red, que eran todos unos 33 1.3 de 86 CV, rojos con alerones, spoilers y un interior más cuidado. Cambios similares también aparecían en el exterior de los Citroën BX 16 V, dotados de aditamen-

tos modificados. Un BX más novedoso era el Citroën BX 4x4. Este BX venía dotado de un 1.905 centímetros cúbicos de 107 caballos y con tres diferenciales para garantizarle tracción permanente a las 4 ruedas, con el añadido de ABS Teves, aire acondicionado y servodirección, al



ENFRENTATE A LOS DRAGONES DE KOMODO

¡ADELÁNTATE!

Te esperan en la Guardería de Dragones de Faunia.

ENTRADA ONLINE DESDE SOLO

14,90 €

Síguenos en: [Facebook icon] [Twitter icon] [YouTube icon]

WWW.FAUNIA.ES

¿POR QUÉ ES MEJOR TENER UN TECHO CON ALTA PROTECCIÓN TÉRMICA?

¿POR QUÉ ES MEJOR TENER UN TECHO CON ALTA PROTECCIÓN TÉRMICA?

¿POR QUÉ ES MEJOR TENER UN TECHO CON ALTA PROTECCIÓN TÉRMICA?



CITROËN *prefiere* **TOTAL**

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

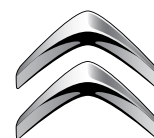
NUEVO CITROËN C4 CACTUS

CON TECHO ACRISTALADO PANORÁMICO DE ALTA PROTECCIÓN TÉRMICA

El nuevo Citroën C4 Cactus es el coche que responde a las preguntas de hoy, porque ha sabido combinar a la perfección un diseño innovador y una tecnología útil. Su techo acristalado panorámico de alta protección térmica, una innovación exclusiva en todo el mundo, permite que el interior del coche esté lleno de luz, haciendo que el nuevo Citroën C4 Cactus sea más espacioso. Esto mejora considerablemente la sensación de bienestar.

El tratamiento innovador del techo proporciona un aislamiento acústico y térmico, además gracias a sus filtros de radiación, los pasajeros siempre estarán protegidos de los rayos UVA. El nuevo Citroën C4 Cactus te invita a disfrutar de un tranquilo y luminoso viaje.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



CITROËN