

1,30 € Sale los martes

Motor16.com

DEPORTE
CARLOS SAINZ,
CAMPEÓN DE
LAS WORLD
SERIES BY
RENAULT



Al volante:
Mercedes Vito

Lo último: Hyundai
Genesis, la berlina más
equipada del mercado



Nº1.614
Del 21 al 27 de octubre
de 2014

SEAT LEÓN X-PERIENCE

**DIVERTIDO,
PRÁCTICO
Y 4X4**

**2.0 TDI
150 CV**



**Prueba
exclusiva**

Motor 16

Bajo la lupa

**El Peugeot
308 1.2 PureTech a
los 25.000 kilómetros**



Prueba

**Nissan X-Trail dCi 4x2
El Qashqai talla XXL**

**Y seguimos
rodando**

RENAULT CLIO

DEJA QUE LA PASIÓN TE LLEVE



Modelo visualizado: Renault Clio IV Dynamique Energy TCe S&S 66kW (90CV) con opciones (llantas de aleación de 17", pintura metalizada especial y pack de personalización Nivel 1). PVP con promociones y Plan PIVE-6: 12.500€.

barcelona
world race



Gama Clio IV: consumo mixto (l/100km) desde 3,5 hasta 6,3. Emisiones CO₂ (g/km) desde 90 hasta 144.

*Oferta y PVP recomendado en Península y Baleares para Renault Clio IV Authentique 1.2 16V 54kW (75CV) con Pack Basic. Incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y promociones ofrecidas por RECSA y Plan PIVE-6. Aplicable a particulares y autónomos siempre que cumplan las condiciones del Plan PIVE-6 y que financien a través de Multistrenno con RCI Banque SA Sucursal en España. Permanencia mínima de 24 meses. Importe mínimo a financiar: 6.000€. Regalo de los mantenimientos preconizados con un máximo de 2, durante 2 años o 30.000 kms (la condición que suceda antes). Seguro a todo riesgo gratuito durante el primer año con franquicia de 600€ con Mapfre. Mantenimiento y seguro regalados por RECSA. Incompatible con otras ofertas financieras. Oferta válida para pedidos realizados del 1 al 31 de octubre 2014. Modelo visualizado: Renault Clio IV Dynamique Energy TCe S&S 66kW (90CV) con opciones (llantas de aleación de 17", pintura metalizada especial y pack de personalización Nivel 1). PVP con promociones y Plan PIVE-6: 12.500€.

Renault recomienda

POR **9.600€***
CLIO AUTHENTIQUE 1.2 16V 75CV CON PACK BASIC

RADIO MP3 CON BLUETOOTH Y USB

AIRE ACONDICIONADO

1 AÑO DE SEGURO GRATUITO

DRIVE THE CHANGE



entre nosotros



Ángel
Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Tiempo de berlinas

Después de tanta oferta de SUV y 'crossover', las marcas parecen volver a las berlinas, con nuevos modelos que van a dar que hablar.

Si uno repasa lo visto y oído por boca de los máximos responsables de la industria del automóvil en el pasado Salón de París, llega a la conclusión de que después de tanta oferta de SUV y derivados, han decidido también apostar de forma importante por las berlinas. Eso sí, según las marcas y después de numerosos encuestas y estudios de mercado, la deducción es que lo que busca el cliente de este tipo de coche son acabados que se acerquen al máximo al segmento 'premium' en el que la gran novedad es el Jaguar XE. Esto ha tenido como consecuencia que los fabricantes generalistas, además de ponerse las pilas con todo lo que pueda aportar un 'premium', busquen la ventaja de llamar menos la atención de cara a una sociedad con tantas diferencias sociales como la actual. Así ocurre, por ejemplo con Peugeot y su nuevo 508, con una renovación de diseño, nuevo cambio automático y una gama de motores con menos consumo.

Especial atención ha provocado la llegada de la cuarta generación del Ford Mondeo, que apareció por primera vez en 1993. Exactamente igual que ocurre con la octava generación de un Volkswagen Passat, que hasta la fecha ha vendido más de 22 millones de unidades. Hacía tiempo que no veíamos un enfrentamiento tan espectacular entre dos modelos superventas de este calibre. De hecho, aunque todavía no hemos podido juntarlos y compararlos como nos hubiera gustado, nuestro representante dentro del jurado del Coche del Año en Europa, Alberto Mallo, ya adelantó la semana pasada en esta revista las primeras características e impresiones de conducción. Así, expresiones como 'estética Aston Martin', 'roza la perfección', 'máximo confort', 'modernos motores', o 'tecnologías aplicadas' en el nuevo Mondeo, son cotejables con 'estética Phaeton', 'nivel de confort muy alto', 'escaparate tecnológico', o 'soluciones sofisticadas en materia de seguridad' del Passat. Llegados a este punto, queda por ver hasta dónde llega cada marca en la variedad de sus gamas, las diferentes promociones, gastos de mantenimiento y valor residual. No olvidemos que una parte importante en este tipo de coches va a parar a renting y flotas, lo cual supone ofertas muy interesantes para el posible comprador.

visto en internet

DE CABO A CABO

Cada cierto tiempo el mundo del automóvil nos permite asistir a un nuevo desafío, un nuevo récord. En busca de la máxima velocidad, la mayor eficiencia o simplemente para demostrar la capacidad de los coches de adaptarse a las más duras circunstancias. Y en este empeño, además de las marcas, hay también aventureros siempre dispuestos a afrontar nuevos retos. Uno de ellos es el alemán Rainer Zietlow, que en este caso se ha atrevido con un recorrido entre Cabo Norte en Noruega y el Cabo de las Agujas en Sudáfrica. Un recorrido de más de 17.000 kilómetros en sólo 22 días a bordo de un Volkswagen Touareg V6 TDI. El aventurero alemán mejoró la marca anterior en seis días. Y la cosa podría haber ido mucho mejor de no ser por un accidente que le tuvo parado 13 días hasta que se pudo reparar el coche.



Si quieres saber más de la expedición con el VW Touareg entra en...
www.m16.in/555

no te lo pierdas

25.000 Y MÁS

No es la nuestra una aventura como la de Rainer Zietlow de Cabo a Cabo; pero los 25.000 kilómetros que hemos cumplido con el Peugeot 308 1.2 Pure Tech 130 CV S&S son también una prueba real de la fiabilidad y la calidad de un modelo convertido en Coche del Año en Europa y que tiene muchos argumentos para satisfacer al máximo a los conductores. En esos 25.000 kilómetros que llevamos recorridos –tras los cuales hemos llevado a cabo el desmontaje de algunas piezas– nos hemos encontrado con lo que ya esperábamos: cero desgastes, cero problemas y cero fallos en un modelo hecho a conciencia. Y nos hemos vuelto a echar, de nuevo, a la carretera para seguir nuestro recorrido en una prueba que no será de récord; pero sí demuestra la calidad de un modelo en un uso real.



Si quieres saber más de la prueba de fiabilidad con el Peugeot 308 entra en...
www.m16.in/381

Síguenos
en...



@motor16
/Motor16

Motor16.tv
Motor16



DE BUENA FUENTE

8 TOYOTA
El Prius+ se renueva

En enero se inicia la comercialización en Europa del renovado Prius+.

monovolumen de siete plazas con mecánica híbrida que ve actualizado su diseño y adopta mejoras en acabado y equipamiento.

DE BUENA FUENTE

10 VOLKSWAGEN PASSAT

Un diseño milimétrico

¿Qué ocurre cuando se trata de sustituir un superventas? En tal situación, el fabricante suele ser más prudente a la hora de acometer cambios. El caso del Volkswagen Passat es un ejemplo tradicional, pero no por ello los cambios son menores sino al revés.

11 FORD

Motores más limpios cada 3 años

Empujados por las limitaciones medioambientales, los fabricantes de automóviles actualizan constantemente sus motores, con una periodicidad que en algunos casos, como el de Ford, es de sólo tres años.

EN PORTADA

12 SEAT LEÓN X-PERIENCE 2.0TDI 150

Divertido y práctico

El X-Perience es un León al que de aventurero le queda muy bien, y la mayor distancia libre al suelo, le ayuda a llegar un poco más lejos fuera del asfalto.



CUATRO RUEDAS

22

MERCEDES VITO

Para disfrutar del trabajo del trabajo **Tres tipos de carrocería, Furgón, Mixta y Tourer, tres longitudes y dos distancias entre ejes, cinco motorizaciones, tres tipos de tracción... Hay una Vito para cada necesidad. Y además su comprador se encontrará como en casa debido al confort y al salto tecnológico que ha dado.**

CUATRO RUEDAS

16 NISSAN X-TRAIL DCI 4X2

Hermano mayor El X-Trail en su última puesta en escena gana músculo, eficiencia, tecnología, habitabilidad y hasta aforo. Hemos probado la versión de acceso, con cinco plazas y tracción delantera y repleta de equipamiento y nos ha convencido.



BAJO LA LUPA

28 PEUGEOT 308 1.2 PURETECH

Los primeros 25.000 kilómetros Superados los primeros 25.000 kilómetros de nuestra prueba de fiabilidad con el Peugeot 308 1.2 Pure Tech 130 CV S&S, hemos parado por unos días para desmontar y comprobar algunos elementos del coche y ya estamos otra vez en marcha. El resumen de esta primera etapa no puede ser más positivo: un modelo hecho a conciencia.

+INTERESANTE

38 GAMA ELÉCTRICA E HÍBRIDA DE VOLKSWAGEN

El presente José Luis Crespillo ha sido el lector elegido por Motor 16 para realizar

CUATRO RUEDAS

24 HYUNDAI GENESIS

Un lujo de berlina

El nuevo Hyundai Génesis es un sedán de lujo dotado de la mejor tecnología que exhibe la capacidad de la marca coreana en áreas clave como la seguridad, el estilo, el placer de conducción o el confort. Combina un 3.8 V6 GDI de 315 CV y la tracción total HTRAC con un equipamiento de serie insuperable, el mejor de los que se puede encontrar en su segmento en el mercado.



una toma de contacto con la gama eléctrica de Volkswagen, la tecnología más avanzada de la marca y una gran apuesta para el presente del automóvil.

DE CARRERAS

42 WORLD SERIES BY RENAULT JEREZ

El título para Carlos Sainz El español se ha hecho con el título de una de las especialidades antesala para entrar en la Fórmula 1. Ante los 58.000 espectadores que poblaban las gradas del circuito de Jerez, y con varios

records –victorias o vueltas rápidas a lo largo del año–; el de Red Bull ha sido, también, el más joven en conseguirlo.

44 A TODO GAS

Las noticias del deporte del motor

SABER COMPRAR Y VENDER

44

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 44

De principio a fin

Qué pasa	8
De buena fuente	10
En portada	12
Cuatro ruedas	16
Bajo la lupa	24
La semana	30
+ Interesante	38
A la última	40
De carreras	42
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

FORD	11
HYUNDAI	24
MERCEDES	22
NISSAN	16
PEUGEOT	28
SEAT	12
TOYOTA	8
VOLKSWAGEN	10, 38

66 EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

Edita:
GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.
EDITOR-FUNDADOR:
Ángel Carchenilla - 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.



NUEVO CITROËN C1 – URBANO POR NATURALEZA



CITROËN *prefiere* **TOTAL**

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN C1: 4,1 - 4,3 / 95 - 99

La esencia, ya lo sabemos, viene en frascos pequeños. Y para el Nuevo Citroën C1, la máxima se cumple al 100%. Pequeño, sí, pero enorme en otro sentido: con cámara de visión trasera para aparcar a lo grande, con Mirror Screen para no perderte nada de lo que pasa en tu móvil, descapotable y tecnológicamente urbanita, el Nuevo Citroën C1 será el compañero perfecto de los que aman la ciudad y de los que desean aprender a quererla.

3,46 METROS • 5 PUERTAS • MIRROR SCREEN • CÁMARA DE VISIÓN TRASERA • CAPOTA ELÉCTRICA

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



PORSCHE 911 CARRERA GTS

La casa germana lanza la nueva versión Carrera GTS del 911, disponible con carrocería Coupé, desde 135.339 euros, y Cabrio, a partir de 149.865 euros. Todos equipan el motor bóxer 3.8 de seis cilindros con 430 CV, y el cliente puede elegir entre tracción trasera o, pagando 8.145 euros más, tracción total. Asimismo, se ofrece con caja manual y automática PDK. Por ejemplo, el 911 Carrera 4 GTS Coupé PDK pasa de 0 a 100 km/h en 4,0 segundos.



LLEGA EL CADILLAC ATS COUPÉ

Este mes se inician las entregas del ATS Coupé, que parte de un precio de 43.510 euros y sólo estará disponible con el motor 2.0 Turbo de 276 CV y 40,8 mkg de par; aunque podrá elegirse entre tracción trasera y total. Acelera de 0 a 100 km/h en 5,8 segundos y ofrece cuatro acabados: Elegance, Luxury, Performance y Premium.



Ya cumple la normativa de emisiones Euro 6
Toyota renueva imagen y mecánica del Prius+

En enero se inicia la comercialización en Europa del renovado Prius+, monovolumen de siete plazas con mecánica híbrida que ve actualizado su diseño y adopta mejoras en acabado y equipamiento. Por fuera, el Prius+ aproxima su imagen frontal a la de los nuevos Aygo y Yaris, con una parrilla rematada por un logo de Toyota situado en el capó en una posición más tridimensional. Los nuevos faros delanteros con tecnología LED tienen un único proyector cilíndrico 'Bi-Beam' para luces cortas y largas, y cambia la forma de las ópticas, que integran los intermitentes. Las esquinas de los paragolpes se rediseñan, e incluyen nuevas entradas de aire y luces LED de marcha diurna. En la zaga, los pilotos también se han rediseñado, hay un nuevo embellecedor de matrícula y el paragolpes tiene un difusor aerodinámico. Dentro, el Prius+ 2015 tiene acabado metalizado en tono plateado oscuro en varias zonas, y el cuadro de instrumentos presenta mejor visibilidad, pues añade un display informativo TFT en color de 4,2 pulgadas. Además, el equipamiento aumenta; función 'Eco Judge' para maximizar la eficiencia, nuevos sistemas multimedia, pantalla táctil de 6,1 pulgadas, cámara de visión trasera, función 'MirrorLink'...

El sistema de propulsión híbrido del Prius+ 2015 es el mismo, pero ajustado para cumplir la norma Euro 6. El aislamiento acústico del interior mejora con la nueva bandeja posterior que cubre el maletero.

El sistema de propulsión híbrido del Prius+ 2015 es el mismo, pero ajustado para cumplir la norma Euro 6. El aislamiento acústico del interior mejora con la nueva bandeja posterior que cubre el maletero.



PARA PENSAR

160

kilómetros de autonomía ofrece ahora el vehículo eléctrico Mitsubishi i-MiEV

La marca japonesa ha mejorado el motor para que rinda más -20 mkg de par, frente a los 18,4 anteriores- y gaste menos, y le ha dotado de un mejor equipamiento. Además, el precio, con Plan Movele, baja a 17.900 euros.

EL PUNTAZO

El Novitec Torado es un Lamborghini Aventador LP 700-4 Roadster con más potencia: 728 CV. Su enorme alerón posterior es de tipo activo.



También desvela más Adam y Corsa
Opel dotará sus coches con **deflectores activos**

Opel ha anunciado que mejorará la eficiencia de sus coches con varias soluciones técnicas que incluyen una parrilla frontal activa, que reduce la resistencia aerodinámica un 10 por ciento, rebajando a su vez un 2 por ciento el gasto medio, y un 5 por ciento a 130 km/h. Estos deflectores se cierran cuando no es necesaria la refrigeración de la mecánica -influye la temperatura del motor y la velocidad-, redirigiendo el flujo de aire por el exterior de la carrocería, en vez de por el vano motor. Desde 2010, la marca emplea en Astra ecoFlex y varias versiones de Insignia y Zafira Tourer un dispositivo análogo, pero sólo activo parcialmente. Además, Opel ha desvelado el acabado OPC Line para el nuevo Corsa, caracterizado por elementos exteriores y otros que personalizan el interior, como el volante achatado o pedales de aluminio. Y lanza la serie limitada de Bryan Adams del Adam, con motor 1.4 de 100 CV y pintura de camuflaje. Las siete unidades diseñadas por el músico y fotógrafo canadiense serán subastadas.

Arriba, el nuevo Corsa OPC Line, desvelado hace días en París. A su derecha, Michael Ableson, vicepresidente de GM Europe, junto a uno de los Opel dotados de los nuevos deflectores activos. Junto a estas líneas, el Adam by Bryan Adams.



Arriba, el nuevo Corsa OPC Line, desvelado hace días en París. A su derecha, Michael Ableson, vicepresidente de GM Europe, junto a uno de los Opel dotados de los nuevos deflectores activos. Junto a estas líneas, el Adam by Bryan Adams.



Sólo se construirán 10 unidades
F60 América: Ferrari celebra otro aniversario

Para conmemorar el 60 Aniversario de Ferrari en Norteamérica, la firma italiana ha querido regresar a su tradición, de las décadas de los 50 y 60, de producir estrictas ediciones limitadas y coches por encargo. El resultado es el F60 América, del que se fabricarán sólo 10 unidades y que combina «las dos grandes pasiones del público americano: motor V12 y techo descaptable». Porque el F60 América emplea el motor V12 en po-

sición central delantera, que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 3,1 segundos. El frontal está presidido por la clásica gran parrilla de Ferrari, con acabado cromado y tomas de aire integradas para los frenos, mientras que en la vista lateral resaltan los dos protectores antivelco tapizados en cuero y reforzados desde atrás por arbotantes. Dentro, la butaca del conductor es roja y la del acompañante, negra; como en antiguos coches de carreras de la marca. Y el color de carrocería es el clásico de los Ferrari de competición norteamericanos.

Los asientos de conductor y pasajero son de distinto color. Y en el centro de sus respaldos, la bandera de EEUU.





Más bajo, más ancho, menos voladizos, mayor distancia entre ejes... Ahí radica la clave de las proporciones del nuevo Passat.

Sustituir un modelo de éxito es el mayor de los desafíos

Volkswagen Passat, diseño milimétrico

Los diseñadores tienen buena parte de la responsabilidad en el éxito o el fracaso de un modelo, y el trabajo que realizan sigue siendo el factor prioritario en la decisión de compra de la mayoría de los automovilistas. En ese contexto, un estilo original y audaz siempre suele ser favorable, pero ¿qué ocurre cuando se trata de sustituir un super-ventas? En tal situación, el fabricante, prisionero de su éxito, es mucho más prudente a la hora de acometer cambios. El caso del Volkswagen Passat es un ejemplo tradicional, pero no por ello los cambios son menores sino al revés: se cambia absolutamente todo, en un ejercicio mucho más difícil que si se partiera de cero.

Klaus Bischoff, responsable de Diseño de la

marca, recuerda el planteamiento que se hicieron en su equipo al acometer la creación del nuevo Passat: «¿Qué debemos hacer para lograr que un best-seller global sea incluso más atractivo visualmente? Y la respuesta fue clara: unas proporciones espectaculares». Ahí empezó todo.

El principal aliado de los diseñadores del Passat para lograr su objetivo iba a ser la nueva arquitectura modular MQB, que les permitiría afinar esas proporciones, tan importantes en cualquier ejercicio de diseño. «El mayor cambio aparece en la identidad del producto, con unas nuevas proporciones al haber alargado la distancia entre ejes y acortado los voladizos, gracias a la nueva posición del

motor, más centrada», explica Bischoff.

La siguiente clave en las proporciones afecta a la altura del coche: cuanto menor sea, mayores beneficios estéticos pueden sacarse. «El motor va más inclinado, los asientos se han rebajado y el coche es ahora más bajo desde el capó delantero, que ópticamente tiene menos altura a pesar de cumplir las normas de seguridad para protección de peatones en caso de atropello», matiza el diseñador alemán.

Un coche más bajito, más ancho, y con las 4 ruedas, de mayor diámetro, más cerca de las esquinas ya tiene suficientes argumentos para lograr una estética favorable. Pero aún se podía hacer más aprovechando la arquitectura MQB, tal como relata Bischoff en lo que él denomina 'cab backward design': «Llevamos la cabina hacia atrás todo lo posible, moviendo la posición del parabrisas, alargando así la silueta del Passat».

A partir de aquí, había que vestir esas proporciones, esculpir las formas del Passat. Por ejemplo, la línea de luces lateral,

Bischoff. Sin embargo, ese tratamiento de la parrilla bien podría haber mostrado más audacia, menos formalismo del que ha elegido Volkswagen; hubiera sido interesante comprobar el resultado. Las posibilidades son muchas, como bien ha demostrado el equipo de Bischoff en los últimos conceptos de la marca. Por su parte, los faros y el parachoques visualmente ensanchado, le dan un toque de dinamismo, y hasta cierta agresividad.

«La vista trasera presenta muchas líneas transversales que remarcan el diseño escultural. Todo ello con una precisión que define nuevas referencias en su clase». Así se refiere Bischoff a la parte posterior, en la que destacan las molduras trapezoidales que enmarcan las salidas de escape de las versiones más potentes.

En definitiva, todo medido al milímetro en busca del objetivo buscado: realzar la presencia del nuevo Passat para que sea percibido como la berlina de alto nivel que es.

situada entre la línea de carácter a la altura de las manillas de las puertas y entre los marcos inferiores de las ventanas, es todo un ejercicio de estilo: «La interacción de los reflejos de luz y las sombras que se forman realza al máximo la línea de cintura y el paso de rueda posterior. Visualmente, todo ello lleva la parte trasera del coche hacia delante. Además, éste parece más bajo de lo que realmente es». En efecto, la visión lateral es la más bella del nuevo modelo, que parece más largo que el anterior, aunque es 2 mm más corto.

El frontal es claramente estatuario. Enlazado con el anterior Passat y con el Phaeton, el tratamiento del combinado entre el logo VW y las líneas horizontales de la parrilla exalta la anchura y afianza su posicionamiento comercial. «Buscamos dar un salto formal hacia una categoría superior», explica

► Klaus Bischoff asegura que el diseño del Volkswagen Passat busca elevarlo hacia una categoría superior.



SE DICE...

El McLaren-Honda F-1 híbrido debutará en las pruebas de Jerez a finales del mes de febrero

...SE PODRÍA DECIR

Coincidiendo con su regreso a la Fórmula 1, Honda relanzará la venta de automóviles híbridos en Europa. Después de haber suspendido la comercialización de los modelos CR-Z e Insight el año pasado, manteniendo solamente el Jazz híbrido, la marca japonesa prepara una nueva estrategia para este particular mercado, dominado por Toyota y en el que cada vez hay mayor presencia de otras marcas. El Honda Jazz de nueva generación, que se lanzará en 2015, estrenará en 2016 una nueva motorización híbrida, que en Japón homologa ya i2,7 l/100 km y 64 g/km de CO₂. Asimismo, el próximo HR-V ya se vende en Japón en versión híbrida de 3,7 l/100 km.

FORD KUGA 120 CV...

Próximamente el Ford Kuga recibirá el motor diésel TDCI de 120 CV, que le permitirá competir por precio en el corazón del segmento dominado por el Nissan Qashqai. Su actual oferta diésel se limita a los más caros 2.0 de 140 y 163 CV.

El Ford Mondeo viene dotado de una gama de motores de alta eficiencia.



También prepara un 3 cilindros de mayor cubicaje

Ford: motores más limpios cada 3 años

Empujados por las limitaciones medioambientales, los fabricantes de automóviles actualizan constantemente sus motores, con una periodicidad que en algunos casos, como el de Ford, es de solamente 3 años.

«No se trata de pequeñas mejoras sino de cambios mayores, que afectan a la combustión, al sistema de inyección o a la sobrealimentación», comenta Joe Bakaj, vicepresidente de Desarrollo de Producto de Ford Europa. Bakaj es uno de los técnicos con más experiencia de Ford; ha trabajado en las 4 generaciones del Mondeo, y fue uno de los ingenieros clave en Mazda cuando ésta perteneció a la multinacional estadounidense, con un profundo intercambio de tecnología entre ambas.

«Cada 3 años hacemos puestas al día en todo lo que afecta a las emisiones», concreta Bakaj. Desde ahora hasta 2020 los fabricantes deberán conseguir que la media de emisiones de CO₂ de sus gamas se sitúe en 95 g/km, y han de hacerlo progresivamente con una dedicación casi absoluta al tema.

«Cada modelo deberá contribuir a esta reducción

del consumo y las emisiones. Habrá un 'downsizing' también en las cajas de cambios; seguiremos evolucionando el motor de 3 cilindros, estamos trabajando en uno con mayor cilindrada; y los de 4 cilindros irán sustituyendo progresivamente a los más grandes», explica por su parte Uli Koesters, director de la Línea Mondeo.

En este sentido, Joe Bakaj confirma la ampliación de la familia 3 cilindros EcoBoost. Nadie duda de que ese pequeño-gran motor va a ser uno de los componentes clave en la estrategia de Ford para seguir ofreciendo modelos más eficientes.

Hoy por hoy, las especificaciones de cada motor se adaptan a uno u otro modelo. El diésel pequeño de Ford

se utiliza en dos cilindradas diferentes, 1.5 y 1.6: «En el Mondeo hemos desarrollado la versión 1.6, que es idónea para los largos desarrollos de la versión ECONetic, cuyo consumo medio es de 3,6 l/100 km, y las emisiones se quedan en 94 g/km de CO₂. Por su parte, el 1.5 TDCi, que recibe ya un nuevo sistema de inyección, un turbo de última generación y una trampa de óxidos de nitrógeno en su configuración Euro Stage VI, también se incorporará al Mondeo más adelante». Joe Bakaj nos habla asimismo del motor 2.0 TDCi, que inaugura bloque reforzado, nueva culata, gestión térmica activa y trampa de NOx entre otras evoluciones, así como de su versión 'twin sequential turbocharging'

El factor peso

El otro eje sobre el que se articula la reducción de consumo y emisiones es la rebaja del peso de los automóviles. En este sentido, Ford trabaja modelo a modelo para lograr mejores resultados en la báscula, como en el caso del Mondeo: «El 61 por ciento de los aceros del nuevo Mondeo son de alta elasticidad, el porcentaje más alto de cualquier coche de gran serie en el mundo», dice Uli Koesters, director de la Línea Mondeo. «También usamos aluminio en piezas como el portón posterior,

e incluso magnesio. Y el pilar B es hidrofórmado». Estas últimas innovaciones, junto a la soldadura láser del techo, se emplean por primera vez en la planta de Valencia, donde hay 3 nuevas líneas de estampación, y donde, entre otros, se fabrica el motor 2.0 del Mondeo Híbrido. El ingeniero Koesters finaliza: «Tenemos un calendario de futuro para ir introduciendo cada vez más materiales ligeros, incluso fibra de carbono, modelo a modelo, según se vaya necesitando».

...Y MONDEO ALLTRACK

La gama Mondeo podría enriquecerse en el futuro con una versión Alltrack de aspecto todocamino, dotada del sistema 'Intelligent All Wheel-drive' que pasa automáticamente de 4x2 a 4x4, y ya está disponible con algunos motores.

Alberto Mallo
amallo@motor16.com



de 210 CV, más potente y de menor consumo que el anterior 2.2 TDCi 200 CV.

Y tampoco hay que olvidar las más altas prestaciones, por encima del Mondeo 240 CV: «En este momento no está previsto un Mondeo ST, pero estamos pensando en ello», nos responde Uli Koesters, para confirmarnos seguidamente que el motor 4 cilindros EcoBoost 2.3 (310 CV en el Mustang) podría acoplarse en el Mondeo. Recordemos que el nuevo modelo también existe con tracción a las 4 ruedas: su combinación podría dar un resultado espectacular.



► Joe Bakaj, vicepresidente de Desarrollo de Producto de Ford Europa, confirma que los motores reciben cambios importantes cada 3 años para rebajar consumos y emisiones.



Motor 16

Divertido y práctico

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

El abuelo de mi buen amigo Pablo Cofán utiliza una frase memorable para definir en pocas palabras la calidad y empaque de un coche de los buenos. Su expresión, «es un coche de una vez», en una clara alusión a que te lo compras y ya tienes coche para toda la vida, le va al pelo al Seat León X-Perience 2.0 TDI 150 CV, una versión tuneada del ST 4Drive, dirigida a los seguidores de la marca española que no pueden esperar los más de 12 meses que quedan hasta la llegada del tan esperado SUV, al que de momento conocemos como IBX.

Y el X-Perience es un «coche de una vez» porque tiene prácticamente todo lo que uno puede desear por menos de 30.000

euros. Uno de los diseños más convincentes con carrocería familiar, espacio para dar y tomar, un motor turbodiésel potente pero de bajo consumo, un sistema de tracción total de última generación, un chasis moderno con esquemas de suspensión muy eficaces y un equipamiento interesante de serie que se puede completar con opciones hasta unos niveles que para sí quisieran muchos modelos de segmentos superiores.

El X-Perience se diferencia de un ST 4Drive en las llantas específicas de 17 pulgadas, las molduras de protección en las taloneras de las puertas y pasos de rueda, en los nuevos paragolpes rematados en plástico plateado simulando aluminio o en los tubos de escape cromados. Un disfraz de chico duro que resulta no obstante bastan-

te discreto de cara a dejarle margen a un IBX que, cuando llegue, debería ser todavía más corpulento, agresivo y aparente.

Por dentro, tres cuartos de lo mismo. Costuras color naranja en asientos, volante y pomo de cambio, y logotipo X-Perience en pomo de la palanca, taloneras y volante. Sólo eso, aunque el León más aventurero también estrena el Navi System High, (opción de 1.725 euros), un sistema con pantalla táctil de 6,5 pulgadas en color que lleva entre otras 'delicatessen', reconocimiento de voz para radio, teléfono y navegador, Mirror Link, Wifi, SMS, Navegación en 3D, Disco duro de 10 GB o dos nuevas características de ayuda a la conducción. Por un lado el Seat EcoTrainer app que evalúa la eficiencia del modo de conducir en tiempo real y en una escala de color, mostrándolo

No es el todocamino que todos esperan de Seat y que tardará todavía un añito en llegar. El X-Perience es más bien un León ST 4Drive disfrazado de aventurero. El traje, más discreto de lo esperado, le queda bien, y la mayor distancia libre al suelo, le ayuda a llegar un poco más lejos fuera del asfalto. El capricho cuesta 2.000 euros adicionales respecto a un ST 4Drive. Pero la inversión merece la pena.



Si quieres saber más del Seat León X-Perience entra en...
www.m16.in/147

PRECIO		28.390 €	
EMISIONES DE CO₂		NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES OFICIALES: 129 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 4,75%	COMPORTAMIENTO	*****	
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
	CONSUMO	*****	
	PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN			
A FAVOR		EN CONTRA	
	Agrado de uso. Espacio muy generoso. Eficacia de la tracción total incluso en asfalto seco. Relación prestaciones-consumos.		Sensores de luces y lluvia opcionales. Freno de mano de palanca. Estética exterior poco diferenciada. Rueda de repuesto de emergencia.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 TDI CR 150
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	81,0 x 95,5
Cilindrada (c.c.)	1.968
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Iny. directa, turbo de geometría variable e interc.
Potencia máxima/rpm	150 CV / 3.500-4.000
Par máximo/rpm	34,7 mkg / 1.750-3.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	Total permanente, Haldex 5
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades con Stop/Start

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,75
Diámetro de giro (m)	10,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Del.: Independiente McPherson, con brazos triangulares, muelles, amortiguadores y estabilizadora.	
Tras.: Independiente Multibrazo con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	205/55 R17 - 7,5Jx17"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.492
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.543 / 1.816 / 1.481
Capacidad maletero/depósito (l)	587-1.470 / 55

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	208 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	16,5
1.000 m salida parada	30,1
De 0 a 100 km/h	9,2

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	18,0
400 m desde 50 km/h en 6ª	17,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	29,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	32,3
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	32,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,4
De 80 a 120 km/h en 5ª	7,7
De 80 a 120 km/h en 6ª	9,4

CONSUMOS

	l/100km	km/litro
EN CIUDAD		
A 23,7 km/h de promedio	7,0	14,3

EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	4,5	22,2

EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	6,0	16,7
A 140 km/h de cruceo	6,9	14,5

CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	6,1	16,4

AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	850	

CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	5,9 / 4,4 / 4,9	





MÁS CAPAZ EL X-PERIENCE TIENE 27 MM MÁS DE DISTANCIA LIBRE AL SUELO, LO QUE LE PERMITE SALIR DEL ASFALTO CON GARANTÍAS



EL LEÓN X-PERIENCE EN EL CAMPO Suficiente para casi todo el mundo



▶▶ Dentro del nuevo Navi System High opcional, se encuentra el Menú 'Off-road' con información de altitud, brújula y ángulo de dirección de las ruedas.

No tiene reductoras, ni control de descenso, ni una altura libre al suelo que le permita demasiadas alegrías fuera del asfalto, sin embargo el León X-Perience no se achanta si su propietario se mete por un camino repleto de baches, surcos profundos e incluso alguna trialera de baja dificultad. La unidad de pruebas, dotada de unos neumáticos Continental Conti Sport Contact en la medida opcional 225/45 R18, no se defendió mal durante el recorrido 'off road', aunque hubiésemos preferido un perfil más campero. Eso sí, el sistema Haldex 5 de tracción total funciona de maravilla, es mucho más rápido al distribuir la fuerza entre los ejes y permite hacer alguna que otra diablura llevando al León X-Perience a escenarios a los que raramente acudirán los propietarios habituales de este modelo. En esta versión más alta que el 4Drive, y con la que uno se atreve más a 'salir de campo', se agradecen los desarrollos finales un 12 por ciento más cortos respecto al ST de tracción delantera.



▶ El maletero es inmenso y sus formas, muy regulares. Pero esconde una rueda pequeña. El cubrecárter es de plástico en símil aluminio.

maneras. Allí nos ha gustado la forma en la que las suspensiones absorben los baches y, sobre todo, la solidez que transmite el conjunto de chasis y carrocería al pasar por las zonas más quebradas.

Pero no nos engañemos. Aunque el León X-Perience se porte de maravilla en caminos que asustarían a muchos urbanitas, lo suyo no es el campo. El entorno ideal para el nuevo integrante de la familia León, que por cierto ya cuenta con una gama de nada menos que 89 modelos, es el asfalto, da igual que esté mojado o cubierto de nieve. El X-Perience en carretera muestra un equilibrio sorprendente a pesar de su mayor altura y peso. Los casi 3 centímetros más de alto no provocan más balanceos y los 124 kilos más que pesa respecto a un León ST de tracción delantera (18 más que el ST 4Drive), tampoco suponen un obstáculo que afecte al comportamiento de nuestro protagonista. Para comprobarlo afrontamos un tramo de rally con abundantes curvas; virajes, muchos de ellos en subida, que hay que tomar en 2ª velocidad. Realizamos una conducción deportiva porque el



El León X-Perience es tan discreto que en algunos colores como éste, apenas se aprecian diferencias respecto a un ST normal.



▶ Logos específicos y nuevas funciones del Navi System High como el 'EcoTrainer'.



▶▶ Más acabados exclusivos para esta versión, como el pomo de la palanca de cambios o el volante. La calidad de acabado es excepcional.



◀ A pesar de su mayor altura, el X-Perience sigue ofreciendo una estabilidad y aplomo dignos del León más equilibrado.

en un monitor, además de un resumen de los últimos tres minutos de conducción. Por otro, el menú 'Off road', que muestra una pantalla con brújula, un indicador de altura sobre el nivel del mar y el ángulo de dirección de las ruedas delanteras en el más puro estilo de una marca tan especialista en el campo como Land Rover. Y ya que tocamos el tema campo, hay que decir que el nuevo León ha aumentado su distancia libre al suelo en 27 mm respecto a la versión

ST y ST 4Drive. Son 172 mm en total desde la parte más baja del vehículo al suelo, una cifra superior a la de un Mercedes GLA (134 mm), un Nissan Juke (170 mm) o un Skoda Scout (171 mm), pero inferior a la de modelos como el Altea Freerack (225 mm), VW Tiguan (200 mm) o Skoda Yeti (180 mm). Esta mayor altura le permite escaparse con ciertas garantías por caminos perdidos (ver apoyo junto a estas líneas) y en ese entorno defenderse con muy buenas

X-Perience nos lo permite e incluso nos lo pide a gritos y comprobamos sorprendidos que el Haldex que reparte el par entre los ejes efectúa tan bien su trabajo que incluso acelerando a fondo en 2ª a la salida de cualquiera de esas 'paellas' el X-Perience tracciona de maravilla sin patinar ni perder rueda y manteniendo la trayectoria sin inmutarse. Y lo más llamativo, sin que se encienda ni una luz en el cuadro avisando que ha entrado en acción cualquiera

de los controles de tracción o estabilidad. En el Centro Técnico de Seat en Martorell han conseguido un compromiso excepcional de chasis, con un eje trasero multibrazo que no llevan los ST de tracción delantera, de forma que es posible un comportamiento deportivo sin sacrificar especialmente la comodidad.

Y sobre la respuesta del motor 2.0 TDI de 150 caballos, que hemos probado en numerosas ocasiones, sólo se pueden ha-

blar maravillas. Estira de forma contundente hasta pasadas las 4.500 rpm, no le falta fuerza a bajo régimen lo que permite mantener las marchas largas sin que decaiga la respuesta, permite tirar de un remolque o caravana y viajar con toda la familia y su equipaje sin que se eche de menos más potencia ni en los adelantamientos más delicados. Y todo ello con un consumo que va a oscilar generalmente entre los 6 y los 7 l/100 km y que en el peor de los casos nunca va a subir de 8 l/100 km.

El equipamiento del X-Perience 2.0 TDI de 150 caballos es específico y muy completo aunque echamos en falta elementos que la marca cobra aparte, como los sensores de lluvia y luces (125 euros). Tampoco nos ha gustado que para disponer del menú 'Off road' en la pantalla táctil, haya que gastarse casi 2.000 euros en el Sistema de Navegación más alto de gama. Sin embargo el precio final es muy competitivo y sin duda mucho más atractivo que el que anunciará el VW Golf Alltrack que llegue la próxima primavera. Y no dejan de ser el mismo coche con marcas diferentes.

Hermano mayor

El X-Trail es uno de los cuatro integrantes que forman la gama crossover de Nissan. Y en su última puesta en escena gana músculo, eficiencia, tecnología, habitabilidad y hasta aforo, pues puede transportar hasta siete personas, función que hereda del desaparecido Qashqai+2. Hemos probado la versión de acceso, con cinco plazas y tracción delantera, eso sí, alicatada hasta el techo en equipamiento, y nos ha convencido.



En ocasiones los árboles no dejan ver el bosque. Algo similar ocurre en Nissan, donde el incontestable éxito del Qashqai eclipsa sin querer otros modelos sumamente atractivos. Es el caso del nuevo X-Trail, un modelo con personalidad propia, aunque estéticamente, estructuralmente y hasta en su dotación tecnológica se parece demasiado al superventas.

El nuevo modelo es menos 'rudo' que el anterior y su di-

seño, musculoso y dinámico, entra mejor por los ojos. También aprovecha mucho mejor el espacio interior, ya que con un pequeño estirón de 17 milímetros en su longitud es capaz de aumentar el aforo hasta las siete plazas, un interesante 'plus' a tener en cuenta por un coste extra de 800 euros.

Si se van a utilizar asiduamente, perfecto, si no hay que valorar que esas dos butacas nos 'roban' 105 litros en

la capacidad del maletero con los asientos plegados (550 litros frente a 445). También se puede dotar al conjunto de tracción total o de un cambio automático XTronic.

Sin embargo, la experiencia dice que el conductor medio no suele abandonar el asfalto prácticamente nunca, por eso las inevitables versiones con tracción delantera se han hecho hueco en este tipo de vehículos, ya que resultan más económicas en cuanto a

consumos y más accesibles de cara al bolsillo.

En este caso la fórmula parece sencilla. Se toma el Qashqai y se estira por fuera y por dentro, ya que el salpicadero es prácticamente una réplica, incluida la pantalla táctil que acoge el nuevo NissanConnect. Lógicamente el espacio se multiplica y se contemplan soluciones prácticas, como la banqueta trasera con regulación longitudinal en dos secciones (60/40), acción que

EMISIONES DE CO₂ EMISIONES OFICIALES: **129** G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: **4,75%**

PRECIO **33.200 €**

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR



Confort de marcha. Habitabilidad y capacidad del maletero. Equipamiento de serie generoso y dotación tecnológica muy avanzada.

EN CONTRA



Respuesta del motor a bajo régimen algo pobre. Tacto muy duro de la palanca de la intermitencia. Guantero principal sin luz. Dirección poco directa.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



▲ Los faros Bi Led tanto en cortas como en largas son de serie con el acabado Tekna. Proporcionan un haz de luz más blanco y, a la vez, consumen la mitad que los de xenón.

permite jugar con la capacidad del maletero.

A éste accedemos por un portón que con nuestro acabado Tekna goza de apertura y cierre eléctricos, y el piso dispone de dos tapas móviles que se pueden situar a dos alturas o en vertical para compartimentar el espacio de carga. También hay espacio para guardar el estor cubre-equipaje si necesitamos el máximo espacio y tenemos que abatir los respaldos.

Nos ponemos en marcha con el único motor disponible hasta el momento. Se trata del conocido diésel de 1,6 litros y 130 CV que comparte con su socio Renault y que se fabrica en Valladolid. Es un propulsor agradable y hasta cierto punto refinado en su funcionamiento, pero quizás lo menos atractivo es la falta de contundencia a bajo régimen, ya que hasta que no ronda las 1.800 rpm no empuja con toda su fuerza.

Asociado a un cambio manual de seis relaciones, la primera es algo corta para paliar en parte la ausencia de una caja reductora en las variantes 4x4. El resto va alargando paulativamente el desarrollo para controlar el consumo. Si queremos una respuesta alegre, no conviene dejar caer demasiado el régimen de giro, pues su mayor corpulencia y peso respecto al Qashqai le penalizan en este sentido.

Si circulamos por carretera,

con el límite a 90 km/h, en sexta ya ofrece el valor máximo de par motor, pero a la mínima nos obligará a reducir de marcha para buscar energía extra. Y eso que resulta, lógicamente, más solvente que los modelos 'lastrados' con la tecnología 4x4.

Pongamos un ejemplo práctico. En la misma carretera necesitamos realizar un adelantamiento y pasar de 70 a 110 km/h. En quin-



▲▼ El maletero cubica 550 litros y el piso se divide en dos partes para compartimentar el espacio de carga con mayor efectividad. La opción siete plazas cuesta 800 euros.



CONTROL DE CHASIS ACTIVO
UNA CÁMARA FRONTAL ANALIZA LA CALZADA Y NEUTRALIZA EN PARTE LAS IRREGULARIDADES ACTUANDO SELECTIVAMENTE SOBRE LOS FRENOS
TODO ME SUENA...
EL INTERIOR ES PRÁCTICAMENTE UNA RÉPLICA DE LO QUE ENCONTRAMOS EN EL QASHQAI, ESO SÍ, MÁS AMPLIO Y CON OPCIÓN DE HASTA SIETE PLAZAS



▲▶ La dotación de serie es sumamente completa con el acabado Tekna, con elementos como una cámara con visión 360° o varios asistentes destinados a incrementar la seguridad e integrados bajo el denominado Escudo de Protección Inteligente.



▲ El Control de Trazada Activo mide la velocidad, el ángulo de la dirección y la aceleración, aplicando frenadas selectivas para evitar el subviraje.



▲▶ El acabado Tekna presume de asientos delanteros eléctricos y tapicería de piel. La banqueta trasera se regula longitudinalmente.



▲ El cambio manual de seis relaciones ofrece un buen tacto, pero el motor no empuja con fuerza a bajo régimen.

ta velocidad necesitaremos 9,5 segundos y 240 metros para completar la maniobra. En cuarta rebajamos el tiempo en dos segundos y la distancia en 50 metros.

El X-Trail es un vehículo sumamente agradable y cómodo en autopista o tramos sin complicaciones. Sin embargo, cuando aparecen las curvas el 'hermano mayor' no puede ocultar su mayor corpulencia y cede gran parte de la agilidad de la que hace gala el Qashqai. Ojo, porque cumple con creces con lo que un conductor medio le exige a un vehículo de estas características, pero sí es cierto que su tendencia subviradora se incrementa, y



▲ Las llantas de 19 pulgadas y el sensor de presión de los neumáticos son de serie.

la dirección no es todo lo directa que nos gustaría.

En giros cerrados, en ocasiones el par motor satura el

trabajo sobre el eje delantero, provocando alguna pérdida de tracción, momento en el que la electrónica entra en acción. Y eso que el X-Trail monta de serie un control de trazada activo, elemento que se muestra más eficiente cuanto menor sea la adherencia del firme.

También forma parte del Chasis Activo el control activo de la calzada, un sofisticado sistema que analiza por medio de una cámara las irregularidades del firme y las neutraliza en parte actuando selectivamente sobre los frenos.

Esta función optimiza el confort de marcha, lo mismo que el tarado de las suspen-

siones, de corte 'amable', pero no puede evitar, como es lógico, ciertos balanceos de la carrocería si incrementamos el ritmo. Si analizamos las frenadas, comentar que son estables, el X-Trail no pierde de la compostura, pero las distancias registradas son sólo correctas. Sin más.

Y aunque sólo sea de 'refilón', señalar que aunque esta versión 4x2 tiene un claro enfoque asfáltico, la altura libre al suelo es de 21 centímetros, suficientes como para abordar una pista de tierra sin demasiadas complicaciones.

El consumo registrado en nuestra prueba tampoco depara sorpresas. En carretera nos situaremos en torno a los

5,5 litros de media, mientras que en autopista se pueden realizar medias que no llegan a los 7,0 litros, cifra muy similar a la que registramos en conducción urbana, donde cuenta con un aliado en forma del sistema 'Auto Start/Stop'.

El Nissan X-Trail está disponible desde 26.450 euros, pero lo que nos hemos ahorrado con la tracción delantera lo hemos destinado en 'alicatarlo' hasta el techo en equipamiento, aspecto en el que este modelo brilla con luz propia por su alto contenido tecnológico.

El acabado Tekna que nos ocupa tiene prácticamente de todo para facilitar las cosas a



▲ El climatizador bizonal es de serie. Detrás cuenta con salidas de aire específicas.

los ocupantes. Pero antes de disfrutar, un pequeño tirón de orejas, ya que el tacto de todo para facilitar las cosas a

la es tan duro que se vuelve desagradable.

Dicho esto, las butacas delanteras son amplias, confortables y cuentan con regulación eléctrica y calefacción. En ciudad disfrutaremos de un asistente de aparcamiento automático y con la cámara de 360° tendremos una vista cenital de todo lo que rodea el vehículo. Si salimos a carretera los faros Bi Led nos aseguran una perfecta visión tanto en cortas como en largas, acción que realiza de manera inteligente por sí sólo con total efectividad y evitando deslumbramientos.

También es capaz de reconocer los límites de las seña-

les de tráfico y reflejarlo en el cuadro de mandos, nos avisa si detecta que estamos fatigados y también si detecta que un vehículo se acerca por el ángulo muerto generado por los retrovisores.

El Escudo de Protección Inteligente contempla, además, un asistente de cambio involuntario de carril o un sistema de frenado de emergencia que reacciona si el conductor no lo hace para evitar una colisión frontal.

Si a eso añadimos un techo panorámico practicable, conectividad a través del 'smartphone', un climatizador bizonal, un control de cruce-ro... lo dicho, no nos privaremos de nada.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 DCI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	80,0 x 79,5
Cilindrada (c.c.)	1.598
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo variable e intercooler
Compresión	15,4 a 1
Potencia máxima/rpm	130 CV /4.000
Par máximo/rpm	32,7 mkg / 1.750

TRANSMISIÓN	Delantera
Tracción	Manual, 6 relac.
Caja de cambios	Relaciones de la caja de cambios:
	km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª 8,1
	km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª 14,8
	km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª 22,9
	km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª 31,8
	km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª 41,9
	km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª 50,3
	km/h a 1.000 rpm ▶ 7ª
	km/h a 1.000 rpm ▶ 8ª

DIRECCIÓN Y FRENOS	De cremallera electromecánica
Sistema	Vueltas de volante (entre topes) 3,0
	Diámetro de giro (m) 11,2
	Frenos. Sistema (Del./Tras.) Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	225 / 55 R19
Neumáticos	Llantas, aleación 7,0J x 19"

PESOS Y CAPACIDADES	1.500
En orden de marcha (kg)	Capacidad del depósito (l) 60
	Coefficiente aerodinámico (Cx) N.D.
	Mantenimiento (km) Cada 30.000 kms

MEDIDAS



(A) Altura al techo	(B) Espacio piernas (máx.-mín)	(C) Altura del techo atrás	(D) Espacio piernas (máx.-mín)
1.000 / 930 mm	1.050/830 mm	980 mm	925/685 mm

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT			
Cuentavueltas	x		
Ordenador de viaje	x		
Asistente de arranque en rampa	x		
Control y limitador de velocidad	x		
Elevalunas y retrovisores eléctricos	x		
Portón trasero eléctrico	x		
Techo panorámico practicable	x		
Asientos del. eléctricos/calefactables	x		
Volante regulable altura/profund.	x		
Acceso y arranque sin llave	x		
Pantalla táctil de 7 pulgadas	x		
Navegador y Radio CD	x		
Climatizador bizonal	x		
Cámara visión 360º	x		
Asistente de luz en carretera	x		
Llantas de aleación 19 pulgadas	x		
Faros Bi Led	x		
Asistente aparcamiento autom.	x		
Identificador señales de tráfico	x		
Chasis Control	x		
Sensor lluvia y luces	x		
SEGURIDAD			
Airbag frontales y laterales	x		
Airbag de cortina	x		
Escudo Protección Inteligente (alerta cambio de carril, sistema anticollisión frontal, control del ángulo muerto, detector fatiga del conductor).	x		
Control de estabilidad/tracción	x		
Rueda de repuesto temporal	x		
Sensor presión de neumáticos	x		

PRINCIPALES OPCIONES

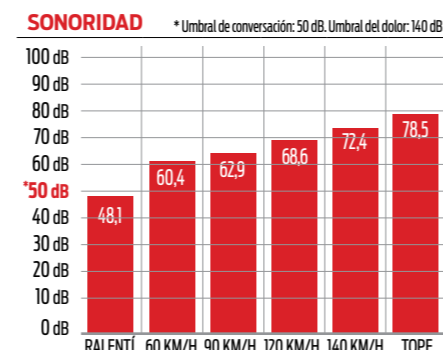
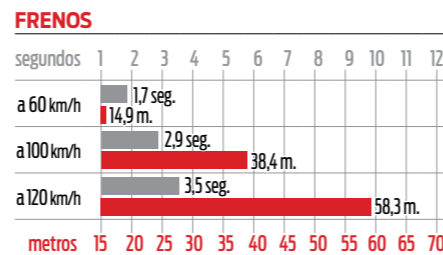
Siete plazas: 800 euros.



BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	188 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,7
1.000 m salida parada	33,0
De 0 a 100 km/h	11,1
Recorriendo (metros)	192
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,9
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,7
400 m desde 50 km/h en 6ª	22,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,4
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	41,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,5
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,3
De 80 a 120 km/h en 6ª	14,3
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km	
	+3%
RELACIÓN PESO POTENCIA kg/cv	
	11,5

CONSUMOS	l/100 km	km/litro
EN CIUDAD		
A 22,0 km/h de promedio	7,0	14,3
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	5,4	18,1
En conducción rápida	11,5	8,7
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	6,8	14,7
A 140 km/h de cruceo	8,8	11,4
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	6,5	
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	923	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano	5,7	17,5
Ciclo extraurbano	4,5	22,2
Ciclo mixto	4,9	20,4



EN COMPARACIÓN CON...



	NISSAN X-TRAIL DCI 130 CV 4X2	HONDA CR-V 1.6 I-DTEC 120 CV 4X2	HYUNDAI SANTA FE CRDI 150 CV 4X2	MITSUBISHI OUTLANDER DI-D
PRECIO (en euros)	26.450	26.900	33.500	30.900
CONSUMO MEDIO (litros/100 km)	4,9	4,5	6,0	5,1
LONGITUD (en metros)	4,64	4,57	4,66	4,66
MALETERO (capacidad en litros)	550	589	585	507
NUESTRAS CONCLUSIONES				
	Imagen poderosa, amplitud interior y un equipamiento muy completo desde la versión de acceso, el X-Trail es un vehículo amplio y confortable. El propulsor resulta económico, aunque le falta algo de empuje a bajo régimen. Práctico y muy avanzado, de serie contempla un Control Activo de la Calzada capaz de neutralizar las irregularidades del firme.	Confort de marcha, calidad y un tacto general muy agradable, al CR-V le sienta de maravilla el propulsor diésel de 120 CV porque, asociado a la tracción delantera, le permite ofrecer un precio de salida muy competitivo. Es el vehículo que más cómodo se siente sobre el asfalto y el que peor lleva salir de él de los aquí enfrentados. También es el que presume de un menor consumo.	El precio de salida es más elevado, pero se rodea de un equipamiento de serie muy completo y de un motor con 150 caballos de potencia asociado a un cambio manual de seis relaciones. Ofrece un interior amplio y un gran confort de marcha, pero el consumo medio se dispara respecto a todos sus rivales. Puede tener siete plazas, pero no tracción total con este motor.	Al igual que el Hyundai Santa Fe, monta un propulsor de 2,2 litros que ofrece una potencia de 150 caballos, pero su consumo es más ajustado. De serie contempla siete plazas, por eso el maletero es algo menor aunque sólo utilizamos cinco. El interior es muy modulable y el equipamiento de serie de los más completos. Su faceta 'off road' es más contundente que en el resto.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

FINANCIACIÓN
Entrada mínima de 8.300 euros. 48 plazos de 640 euros. El precio final aplazado es de 39.043 euros.

COSTE POR KILÓMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,16 euros/km. Coste financiero: 0,64 euros/km. Coste por km total: 0,80 euros/km.

SEGURO
Seguro a terceros: 355 euros/año. Seguro a todo riesgo: 585 euros/año con franquicia de 300 euros.

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

DATOS DEL VENDEDOR
NISSAN
Fabricante/Importador: Nissan Motor España, S.A. Av. Gran Vía de Hospitalet 149, 08908, Hospitalet de Llobregat, Barcelona. Teléfono: 93 290 80 80.

RED DE POSVENTA
82 puntos de asistencia repartidos por toda España.

GARANTÍA
Tres años o 100.000 kilómetros.

www.nissan.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:
33.200 EUROS

PARA FANÁTICOS DEL MOTOR

ALL MODE 4x4-i Para mayores retos...

El X-Trail también cuenta con un sistema de tracción total controlado desde un mando giratorio, en la consola central, y que permite elegir tres modos de uso. En '2WD' el par se dirige a las ruedas delanteras; en 'Auto' distribuye la tracción entre los dos ejes en función de las necesidades; y en 'Lock' ofrece tracción total permanente para superar retos camperos de mayor calado. Tiene un coste de 3.000 euros.



Si quieres saber más sobre el Nissan X-Trail. Entra en www.ml6.in/16

EN DIRECTO



Gregorio Arroyo
garroyo@motor16.com

No hay duda de que hay 'vida' más allá del Qashqai. Y ésta tiene forma de SUV de corte familiar, físicamente atractivo y musculoso, con un interior más amplio, habitable y práctico, con un motor diésel de 130 caballos 'made in Valladolid', eficaz por arriba y más tranquilo a la hora de recuperar desde abajo, y un equipamiento que casi abruma con el acabado Tekna que nos ocupa. Sin embargo, el X-Trail no goza del tacto general ni de la agilidad del Qashqai, un vehículo más 'redondo'. Uno de los grandes atractivos del X-Trail es la posibilidad de aumentar el aforo hasta las siete plazas y dotar al conjunto de tracción total, pero salvo por razones de espacio, personalmente me quedo con el equilibrio del que hace gala el Qashqai.

Disfrutar del trabajo

Si quieres saber más del Mercedes Vito entra en... www.m16.in/257



▲◀◀ La variante Tourer ofrece un aforo de dos a nueve plazas. El salto tecnológico ha sido demoledor, como la pantalla trasera con modo remolque.



◀ COMO EN CASA EL PUESTO DE CONDUCCIÓN RESULTA CONFORTABLE. CADA VEZ SE ASEMEJA MÁS AL DE UN TURISMO EN TODO



▲ El debut de la tracción delantera abarata el precio, pero para cargas pesadas o arrastre de remolques es más eficiente la propulsión trasera. En 2015 llegarán las 4x4.



◀▲ El Furgón (arriba) y el Mixto (izquierda) son, junto al Tourer, las tres variantes de la Vito. El portón trasero es de serie, pero se puede cambiar por una doble puerta.

La planta de Mercedes en Vitoria fabrica dos modelos gemelos, pero con ambiciones diferentes. Si queremos un vehículo refinado y enfocado a la familia la Clase V es la idónea. Por el contrario, si su destino es laboral, la Vitocede calidad pero multiplica las soluciones enfocadas hacia el trabajo.

La nueva generación de la Vito ha crecido en tamaño 14 centímetros y presenta una gama que contempla miles de combinaciones diferentes. Presenta tres longitudes (490, 514 y 537 centímetros) y dos distancias entre ejes (320 y 343 centímetros) distintas.

Una de las principales novedades recae sobre la llegada de las variantes con tracción delantera, asociadas a un propulsor diésel de 1,6 litros y que 'derivan' en dos niveles de potencia: 88 caballos para la versión 109 CDI y 114 CV en la 111 CDI. De esta manera se ha conse-

Tres tipos de carrocería, Furgón, Mixta y Tourer, tres longitudes y dos distancias entre ejes, cinco motorizaciones, tres tipos de tracción... Realmente es difícil no encontrar la versión de la nueva Vito que más se adapte a nuestras necesidades, pero una vez elegida nos encontraremos como en casa debido al confort y al salto tecnológico que ha dado.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

guido rebajar el precio de entrada a la gama y aumentar hasta en 120 kilos la carga útil con respecto al modelo anterior.

No obstante, para cargas más pesadas o tirar de un remolque son más efectivas las versiones con propulsión trasera. Éstas se combinan con un bloque de cuatro cilindros y 2,1 litros con doble turbo que ofrece tres niveles de potencia: 136 CV (114 CDI), 163 CV (116 CDI) y 190 CV (119 BLUETEC), este último con inyección de AdBlue que le permite cumplir ya con la norma Euro 6 en materia de emisiones.

El cambio es manual de seis relaciones, salvo en el diésel más potente, que apuesta por una caja automática de siete relaciones, la primera en este segmento. Ya en 2015 llegarán las versiones con tracción total.

Tres son los tipos de carrocería en la nueva Vito. El Furgón dispone de un volumen

de hasta 6,9 m³ y puede cargar hasta 1.369 kilos. Si además de mercancía hay que transportar personas la variante Mixta ofrece un aforo de hasta seis plazas y tras el panel separador (opcional) hasta 4,1 m³ o 1.305 kilos.

Si el uso es meramente para transportar personas las variantes Tourer son las in-

dicadas. En este caso el aforo varía entre dos y nueve asientos, dispuestos en tres filas que gozan de regulación longitudinal. Esta versión se comercializa con tres niveles de acabado, Base, Pro y Select, en función del equipamiento y de la calidad que queramos dotar al conjunto.

Y ya que hablamos de su



dotación, señalar que el salto tecnológico es abismal, incorporando elementos como un detector de fatiga del conductor, un asistente de

viento lateral asociado al control de estabilidad, una alerta de cambio de carril, un asistente de ángulo muerto, un sistema de aviso de colisión frontal, luces adaptativas, una cámara trasera con modo remolque, un asistente de aparcamiento automático...

Dinámicamente la Vito es más eficiente, debido a las mejoras introducidas en la suspensión y a la nueva dirección electromecánica, y más confortable gracias a una mejor insonorización y a un puesto de conducción más ergonómico.

FICHA TÉCNICA VITO TOURER

MOTOR	109 CDI	111 CDI	114 CDI	116 CDI	119 BLUETEC
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (cc.)	1.598	1.598	2.143	2.143	2.143
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4
Potencia máxima/rpm	88 CV/3.800	114 CV/3.800	136 CV/3.800	163 CV/3.800	190 CV/3.800
Par máximo/rpm	23,5 mkg/1.500	27,6 mkg/1.500	33,7 mkg/1.200	38,8 mkg/1.400	44,9 mkg/1.400
Tracción	Delantera	Delantera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual 6 o Aut. 7	Manual 6 o Aut. 7	Automático, 7 vel.
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	195/65 R16	195/65 R16	195/65 R16	195/65 R16	225/55 R17
Peso (kg)	1.865	1.865	1.975	1.975	2.015
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.895/1.928/1.890	4.895/1.928/1.890	4.895/1.928/1.890	4.895/1.928/1.890	4.895/1.928/1.890
Capacidad del depósito (l)	57	57	57	57	57
Volumen del maletero (m ³)	0,58 (2 filas, 0,72)	0,58 (2 filas, 0,72)	0,58 (2 filas, 0,72)	0,58 (2 filas, 0,72)	0,58 (2 filas, 0,72)
De 0 a 100 km/h (s)	19,9	15,1	13,2	11,3	9,2
Velocidad máxima (km/h)	156	169	184	194	206
Consumo mixto (l/100 km)	6,4	6,4	6,1 (5,8 Aut.)	5,7	5,8

25.000 kilómetros y subiendo...

Si quieres saber más del Peugeot 308 entra en...
www.m16.in/478

Superados los primeros 25.000 kilómetros de nuestra prueba de fiabilidad con el Peugeot 308 1.2 Pure Tech 130 CV S&S, lo cierto es que nos hemos encontrado con lo que ya esperábamos: cero desgastes, cero problemas y cero fallos en un modelo hecho a conciencia. Tras el desmontaje de las piezas sometidas a mayor desgaste para su análisis, volvemos a dejarlo todo como estaba y nos echamos de nuevo a la carretera para seguir nuestro periplo de kilómetros y kilómetros. Dentro de poco volveremos a desmontar...

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



Los kilómetros pasan como el tiempo, muy deprisa. Y nuestro Peugeot 308 1.2 Pure Tech 130 S&S lleva ya recorridos 25.000.000 de metros con el único objetivo de determinar si es un coche tan bien hecho como dicen. De momento, y aunque 'sólo' hemos recorrido 25.000 kilómetros, nuestro protagonista no solo no muestra ni un solo indicio de fatiga, si no que se está viniendo arriba, ya que las últimas pruebas de nuestro centro técnico demuestran

CAJA DE CAMBIOS.- El cambio manual de 6 velocidades es uno de los mecanismos más eficaces del 308 1.2 Pure Tech. Desmontar este elemento requirió el trabajo de un día y dos personas.



CONJUNTO FRENO DELANTERO.- Compuesto por discos ventilados, sus pastillas y sus portapastillas, el conjunto del sistema de frenos delanteros estaba en un estado prácticamente perfecto.



MCPHERSON DELANTERO.- El sistema de amortiguación delantero compuesto por un conjunto McPherson de muelle y amortiguador, se encuentra con una eficacia del 98 por ciento. Su vida útil no ha hecho más que empezar.



TRANSMISIONES.- La posición del cambio en el motor, obliga a diseñar una transmisión más larga para la rueda delantera izquierda y otra más corta para la delantera derecha. Si no hay problemas con los guardapolvos, estos mecanismos son eternos.



FUELLES DE TRANSMISIÓN.- El fuelle más grande es el que va en la parte exterior, mientras que el más pequeño va más cerca del cambio. El grande va más pegado a la rueda. Es muy difícil que con pocos kilómetros un fuelle esté deteriorado.



CONDUCTOS DE AIREACIÓN, CALCULADOR Y TAPA MOTOR.- Si no se desmontan estos elementos, junto con la batería, no se podría desmontar la caja de cambios. Son los conductos de aireación, la centralita electrónica y la tapa del motor.



CUBRECÁRTER.- Es un elemento imprescindible que tiene que ver con la aerodinámica, la insonorización y la protección de bajos entre los que se encuentra el cárter.



AMORTIGUADOR TRASERO.- Los amortiguadores traseros del 308 de nuestra prueba de fiabilidad estaban tras 25.000 kilómetros recorridos, en perfecto estado. Son de excelente calidad.



CONJUNTO DISCO TRASERO.- A diferencia de los discos delanteros, que son ventilados, los traseros son macizos, su grosor menor y las pastillas algo más pequeñas. Su estado es impecable.



NEUMÁTICOS.- Después de recorrer 25.000 kms, los neumáticos todavía conservan su estructura original y la profundidad de la banda de rodadura. Llevados con la presión idónea, pueden durar otros 25.000 sin pegas.





▲▼ Nuestro protagonista ha pasado de los casi 40 grados centígrados del sur de la península en pleno agosto, a la gota fría del Levante español con abundantes balsas de agua por todas partes.



FRENADA LOS FRENOS DEL 308 SON MUY EFICACES, PERO COMO EN TODOS LOS VEHÍCULOS, HAY QUE FRENAR CON DECISIÓN PARA OBTENER EL MEJOR RESULTADO



LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO) **UNICOS** Nuevos Carburantes de BP

MOTOR	1.2 E-THP PURE TECH 130
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Diámetro x carrera (mm)	75,0 x 90,5
Cilindrada (c.c.)	1.199
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Iny. directa, turbo de geometría variable e interc.
Potencia máxima/rpm	130 CV / 5.500
Par máximo/rpm	23,5 mkg / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,9
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. (283 mm) / Discos (268 mm)
SUSPENSIÓN	
Del.: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente de rueda tirada, con muelles y amortiguadores.	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/40 R18 - 7,5x18"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.165
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.253 / 1.804 / 1.457
Capacidad maletero/depósito (l)	420-1.228 / 53

ASÍ SE HACE UN CORREVIT MEDICIONES SEGURAS EN CIRCUITO CERRADO



Motor 16 realiza todas las prestaciones de sus coches de prueba en las instalaciones del INTA utilizando para ello un Correvit. Se trata de un aparato de medición muy preciso que utiliza un sistema GPS para la adquisición de datos. El proceso, que requiere alrededor de una hora, comprende dos aceleraciones desde parado en ambos sentidos. Dos recuperaciones en cada

marcha desde cuarta. Cuatro pruebas de frenado, una para que los frenos alcancen la temperatura y tres a diferentes velocidades. Y una prueba en la que se realiza el sonómetro para medir la sonoridad interior. En todos los casos se desconectan los controles de estabilidad, tracción, etcétera. También se desconecta el aire acondicionado y en el coche va sólo el conductor, sin equipaje.

PRESTACIONES

	10.000 KMS	25.000 KMS
VELOCIDAD MÁXIMA	216 KM/H	216 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m salida parada	17,5	17,2
1.000 m salida parada	32,0	31,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,2 (10,3)	10,0 (10,3)
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,5	18,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,6	20,2
400 m desde 50 km/h en 6ª	19,5	19,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,7	32,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,0	36,6
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	37,5	37,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,7	8,2
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,4	11,5
De 80 a 120 km/h en 6ª	16,5	15,0

CONSUMOS

	l/100km	l/100km
EN CIUDAD		
A 23,7 km/h de promedio	6,5	6,2
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	6,1	6,0
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	7,4	7,1
A 140 km/h de cruceo	7,9	7,7
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	6,5	6,3
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	765	791
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	6,0 / 4,1 / 4,8	6,0 / 4,1 / 4,8

que acelera mejor, recupera antes, frena en menor espacio y también gasta un poco menos. Y todo ello aderezado con un pequeño gran detalle. Y es que al pasar de nuevo por el banco de potencia de la central de Bosch en Madrid, su rendimiento ha aumentado ligeramente pasando de 130 a 131,56 caballos.

Pero antes de entrar en detalle sobre el desmontaje previsto de las piezas sometidas a mayor desgaste, hagamos un ligero repaso de los viajes realizados por el compacto francés desde que llegó a nuestra redacción con 417 kilómetros en el mes de junio pasado. El Peugeot sometido

a la prueba de desgaste ha dado la vuelta a España varias veces durante estos meses y los últimos 5.000 kilómetros han sido realizados por tres conductores, dos hombres y una mujer. Una conductora que habitualmente lleva entre manos un deportivo de 275 caballos y a la que le ha sorprendido gratamente el rendimiento de un motor tan especial como este 1.2 Pure Tech de 130 caballos. En cualquier caso, desde el minuto 1, el 308 ha pasado de mano en mano por un grupo de diez conductores que se han recorrido España de norte a sur y de este a oeste, con escapadas puntuales



◀ Los discos de freno delanteros son ventilados y tienen un diámetro de 283 mm con un espesor de 26 mm que se mantienen tras 25.000 kilómetros. El espesor mínimo admisible es de 24 mm.

a Portugal y Andorra. En general, el coche ha gustado y está gustando por muchas razones, pero podríamos destacar varios aspectos en los que ha habido coincidencia entre conductores desconocidos entre sí. El motor de 3 cilindros y 130 caballos ha sido, con diferencia, el que más piropos ha recibido puesto que su suavidad, refinamiento y rendimiento sorprenden cuando de lo que se habla es de una mecánica tricilíndrica, en general y hasta ahora muy propensa a vibraciones y sonoridad impropias de un automóvil moderno.

También ha dado pie a muchos comentarios realizados



◀ En la foto inferior las pastillas de los frenos delanteros y encima la de los traseros. Cuando las pastillas tienen un espesor de forro por debajo de 2 mm respecto a la medida original, es necesario cambiarlas. En este caso, el desgaste es inapreciable.





CON EL TIEMPO UNO SE ACOSTUMBRA A LA ORIGINAL POSICIÓN Y TAMAÑO DEL VOLANTE. SORPRENDE LA PRESENTACIÓN MINIMALISTA



▼▲ El sistema de pantalla táctil y el botón Sport, dos de los sistemas más valorados por los probadores. El 308 de prueba está cargado de equipamiento.



▲ En su periplo por España, el 308 1.2 Pure Tech recaló en la bonita ciudad costera de Nerja. Su Escuela de WindSurf La Herradura imparte clases desde 1979.



◀ Igual que hicimos cuando el coche tenía 10.000 kilómetros, nuestro protagonista ha sido sometido de nuevo al banco de potencia y ha superado una ITV con todas sus pruebas. El motor ha aumentado su potencia declarada y medida durante la primera prueba de 130 a 131, 55 caballos. Una gran cifra de un motor de tan sólo tres cilindros.

en el libro de bitácora, la calidad general del coche. Calidad de ajustes, de materiales, de diseño o de asientos, estos últimos para muchos de los usuarios ocasionales son los mejores que han probado jamás.

Los apuntes realizados por los diferentes conductores también hacen alusión a un consumo muy sensible al tipo de conducción, es decir que se mantiene en cifras normales e incluso inferiores a lo habitual en un modelo de este porte con 130 caballos,

pero que pueden aumentar fácilmente si se pisa mucho el acelerador, se abusa de las marchas más cortas en un tipo de conducción menos turística o se viaja muy cargado. Situaciones en las que el consumo aumenta no sólo en nuestro 308, sino en prácticamente todos los modelos a la venta. La media contabilizada en la prueba es de 7,2 l/100 km, una cifra alejada del consumo homologado por el fabricante pero muy coherente si pensamos que es consumo real y que en

muchas ocasiones el coche ha ido cargado a tope y con el aire acondicionado funcionando al máximo dada la época del año. No obstante, en algunos viajes por autopista a velocidades legales, la media ha sido de 6,2 l/100 km.

Todos han destacado el eficaz funcionamiento de la dirección, muy precisa y siempre con el tacto adecuado. Han hablado maravillas del maletero, donde cabe todo el equipaje de una familia en vacaciones. Y han disfrutado con los sistemas de in-



▲ Los canales labrados en los neumáticos, que sirven para evacuar el agua cuando se rueda con lluvia, están prácticamente intactos.



◀▲ Los mecánicos que desmontaron las piezas sometidas a mayor desgaste en plena faena. En el motor del 308 se trabaja sin pegas. Tras desmontar el McPherson delantero, Jose María Moreno procede a desmontar el disco.

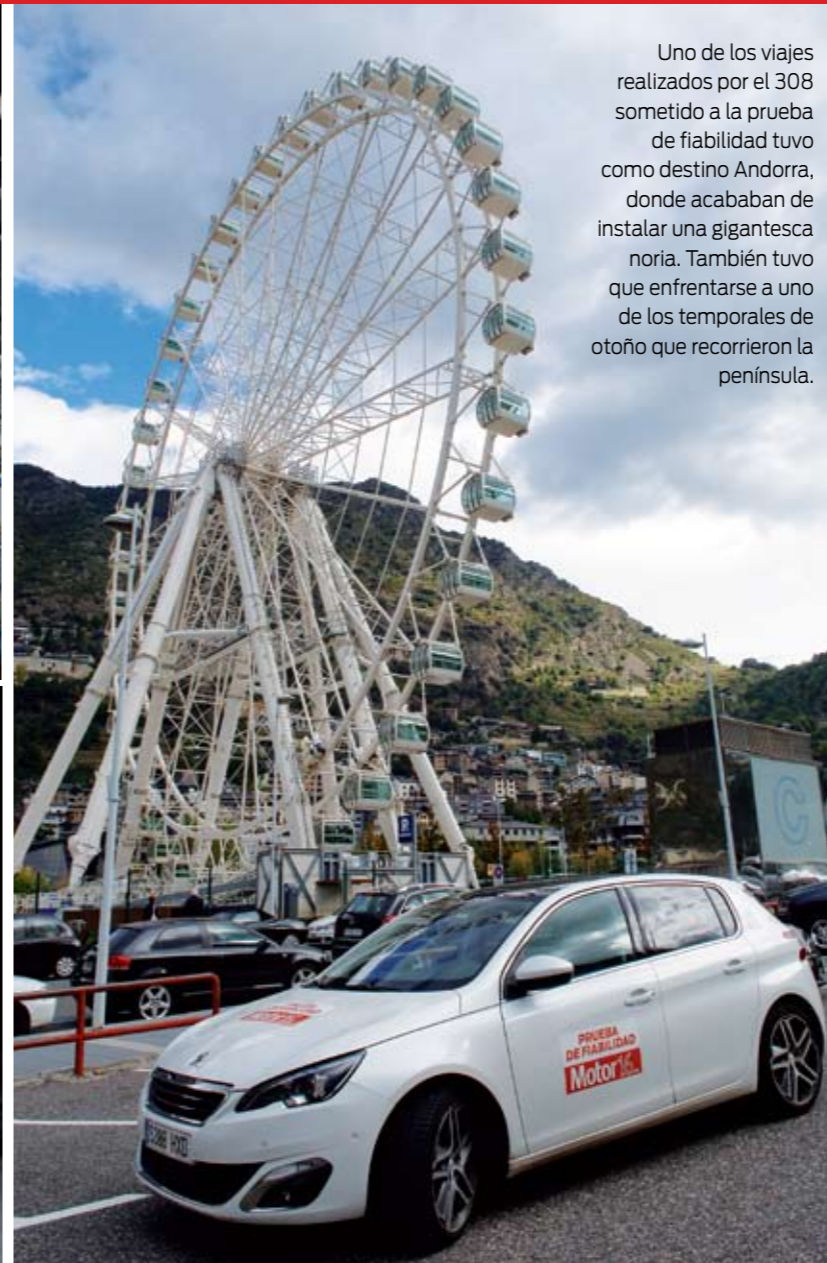
foentretenimiento, con las ayudas a la conducción o con los equipamientos de gamas superiores, como los asientos con masaje, el acceso y arranque manos libres o la pantalla táctil que concentra todos los mandos de climatización, sonido, ordenador...

Claro que no todo han sido aplausos y dada la variedad de conductores era lógico que no todo estuviese a gusto de todos. Por ejemplo, un probador ha escrito en el cuaderno de a bordo que la bandeja trasera a veces se queda subi-

da al cerrar el portón. Al comprobarlo tras un viaje, nos dimos cuenta de que no estaba bien ajustada con sus abrazaderas a los laterales, lo que provocaba este problema. Otro probador ha comentado que las luces de cruce se quedan justitas por amplitud de campo más que por calidad y luminosidad del haz, una iluminación algo escasa que sorprende por tratarse de un sistema Full LED. Aunque también ha destacado la calidad de los faros LED en las luces largas o de carretera. Y



METICULOSO NUESTRO MECÁNICO DESMONTÓ CON SUMO CUIDADO TODAS LAS PIEZAS SOMETIDAS A DESGASTE TRAS 25.000 KILÓMETROS



Uno de los viajes realizados por el 308 sometido a la prueba de fiabilidad tuvo como destino Andorra, donde acababan de instalar una gigantesca noria. También tuvo que enfrentarse a uno de los temporales de otoño que recorrieron la península.



► El 308 más viajero pasó de nuevo por las instalaciones de Bosch donde Angel Extremera y su equipo del departamento de Formación lo sometieron al banco de potencia. El resultado fue una ligera ganancia respecto a la primera vez. Ahora su rendimiento ha sido de 131,55 caballos



▲ Unas llantas muy expuestas pueden terminar fácilmente así.

es que cada faro delantero se compone de 31 LED (13 para la firma luminosa, 10 para las luces de cruce y 2 módulos de 4 microLED para las de carretera).

Como estaba previsto, el 308 1.2 Pure Tech ha pasado por el taller de Motor 16 cuando ha recorrido una parte de su prueba de fiabilidad. Y allí, se ha procedido a desmontar las piezas sometidas a un mayor desgaste. Amortiguadores delanteros y traseros, discos y pastillas de freno, caja de cambios, embrague, transmisiones, neu-

máticos... A diferencia de otras pruebas de fiabilidad, tanto nuestras como de nuestra competencia, esta vez hemos decidido desmontar parte del coche con un kilometraje digamos de rodaje (25.000 kilómetros), para más tarde y muchos miles de kilómetros después comprobar la evolución y el desgaste real de esas mismas piezas. Como siempre, partíamos de unos datos proporcionados por el fabricante y de nuestras propias pruebas realizadas cuando el cuentakilómetros marcaba 5.000 ki-

lómetros. Pero este despiece ligero realizado cuando nuestro protagonista ha recorrido ya 25.000 kilómetros nos ha proporcionado pistas muy valiosas de cara al resultado final. Es cierto que en un coche moderno el kilometraje recorrido hasta ahora es ridículo y resultaría extraño que hubiese surgido problema alguno. Sin embargo lo que ya no es tan normal es que todas y cada una de las piezas desmontadas tras rodar y rodar sin descanso durante cuatro meses, esté como el primer día, sin apenas desgaste y con una

larga vida útil por delante. Ha sido el caso de los frenos, tanto los discos como las pastillas; de los amortiguadores, con los mismos valores en las curvas de amortiguación medidas con dinamómetro; del disco de embrague o incluso con unos neumáticos que mantienen su banda de rodadura intacta.

El desmontaje de las piezas del 308 analizadas ha sido cómodo ya que su ubicación y los útiles necesarios no han dado ningún problema a los mecánicos que han valorado positivamente la utilización de órganos



clásicos pero de muy buena calidad. Tan sólo han tenido que recurrir a un taller de la marca para que les proporcionase el útil necesario para desmontar el muelle del amortiguador delantero, un útil especial del que carecíamos. Por lo demás, desmontaje y montaje ha sido pan comido para los técnicos, que esperan con interés comprobar el desgaste sufrido por los mismos órganos mecánicos analizados, con el paso de los kilómetros. Mientras tanto, el 308 1.2 Pure Tech de 130 caballos y sistema Stop/Start sigue rodando de cara ahora a un invierno que promete llegar con crudeza.

De izquierda a derecha, el ministro José Manuel Soria, José Luis López-Schümmer, presidente de Anfac, Mario Armero, vicepresidente de Anfac y Carlos Mas, presidente de PwC.

II FORO ANFAC Y PWC Poder de convocatoria

Los fabricantes instalados en España (Anfac) han vuelto a demostrar la fuerza del sector del automóvil en la celebración del segundo foro que la patronal ha organizado junto a la consultora PwC. Al igual que la primera edición, ha contado con los máximos responsables gubernamentales de las áreas relacionadas con la automoción, representantes de primer nivel de las marcas y empresas de componentes en España y altos ejecutivos de otros sectores industriales del país. No en vano, la reindustrialización de España y la automoción como sector que lidera la recuperación vertebraban la reunión.

Fabricantes de Vehículos y componentes configuran el tercer inversor privado en I+D del país.

Maria Luisa Poncela.
Secretaría General de Ciencia, Tecnología e Innovación.

De nuevo, dos ministros (Industria y Fomento), el director de la oficina económica de la Presidencia del Gobierno, cuatro secretarios de Estado (Hacienda, Medio Ambiente, Comercio y Energía) y la secretaria general de Ciencia, Tecnología e Innovación, acudían a una convocatoria en la que no han faltado confirmaciones de interés, como que el PIMA Aire contemplará

La escalada desde la duodécima a la novena posición en producción de vehículos es un salto que ningún otro país ha dado.

Mario Armero.
Vicepresidente de Anfac

los vehículos de gas, que las ayudas a la compra de turismos y comerciales seguirán ligadas a la competitividad y, puede, que a modelos de fabricación nacional, que copamos el 4% de las exportaciones mundiales de vehículos o que el sector del automóvil representa el 14% de las exportaciones totales de España, como destacaba José Manuel Soria, encargado de clausurar el foro. Además, el titular de Industria reiteraba que se mantendrán las ayudas a la renovación del parque (los presupuestos de 2015 contemplan 175 millones de euros para el PIVE), pero al igual que los otros participantes no se comprometía a una posible prórroga sobre el PIVE actual, a punto de agotarse. Esa prórroga es una petición de urgencia del sector, que teme una brusca parada de las ventas si no se inyectan fondos para llegar a finales de año. El 'PIVE 6B', como lo bautizó el presidente de Anfac, José Luis López

La reforma fiscal no contempla la eliminación del impuesto de Matriculación al estar transferido a las autonomías.

Miguel Ferrer

Secretario de Estado de Hacienda

Schümmer, que evitaría un aplazamiento masivo de las compras a enero. El sector también reclama una continuidad de los planes para acabar con esa sensación de «estar siempre pidiendo». En cuanto a la producción, la buena noticia es el regreso en el primer semestre del año al 'top ten' mundial del que hemos estado dos años fuera. Lo anunciaba Mario Armero, el vicepresidente de Anfac, recalando que la

El sector del transporte tendrá ayudas al achatarramiento y créditos blandos para la renovación de camiones y autobuses.

Ana Pastor.

Ministra de Fomento

escalada desde la duodécima a la novena posición es un salto de tres puestos que ningún otro país ha dado. Tras ese resultado, las previsiones para este año se colocan en 2,4 millones de unidades, que deberán ser 2,6 en 2015, gracias a los 12 modelos adjudicados a las plantas españolas en los últimos dos años y las nuevas asignaciones que se esperan. Un camino que reafirma poder alcanzar los tres millones en 2017. Armero también confía en superar el millón de matriculaciones de turismos y volver a estar entre los diez mercados más importantes del mundo, un ranking en el que la crisis nos ha descolgado hasta el decimoquinto puesto.

Ligada a la producción está la logística, importante partida en el coste de fabricación de un coche en un país periférico como España. Por eso, la mejora de las comunicaciones es otra de las demandas de los fabricantes, que escucharon a Ana Pastor adelantar algunas medidas, como la adaptación del ancho de vía al de otros países o las inversiones previstas para mejorar los corredores Mediterráneo y Atlántico. La ministra de Fomento también anunció

que ocurre con el de circulación, que cobran los ayuntamientos.

En su intervención, María Luisa Poncela, secretaria general de Ciencia, Tecnología e Innovación, recalaba el nivel de calidad y competitividad de nuestros centros de producción de vehículos y componentes, resaltando la apuesta del sector del automóvil en I+D (cerca de 1.000 millones de euros, que lo convierten el tercer sector inversor pri-

Los ministros Soria y Pastor y el director de la Oficina Económica de Presidencia del Gobierno, encabezaron el elenco de responsables políticos del más alto nivel presentes en el Foro.



El automóvil es una de las palancas clave de la recuperación económica de España.

Álvaro Nadal.

Director de la Oficina Económica de Presidencia del Gobierno.

un plan de renovación de camiones y autobuses, con ayudas para el achatarramiento de vehículos y créditos blandos para efectuar el cambio.

Aunque convencido de que la obligación del Gobierno es prestar un interés especial a la industria de la automoción por la importancia que tiene en el conjunto de la economía española, el secretario de estado de Hacienda, descartó cambios en la fiscalidad. Miguel Ferrer aseguraba que la reforma fiscal no afecta al automóvil y no contempla eliminar el impuesto de matriculación, impuesto transferido a las autonomías, al igual

vado del país). También destacó el extenso parque de proveedores de primera línea de las plantas españolas, que compiten en igualdad de condiciones con las de otros países con menos costes laborales, gracias a que cuentan con mejores procesos de fabricación y mayor calidad y formación.

Quedó claro que el objetivo es que el automóvil siga siendo una de las palancas clave de la recuperación económica del país, como declaraba Álvaro Nadal, el director de la Oficina Económica de Presidencia del Gobierno en su comparecencia.

el puntazo

Dos de cada tres padres españoles no instalan correctamente el sistema de retención infantil en el coche

Es la conclusión del estudio realizado por BMW, que también refleja que nueve de cada diez padres son conscientes del peligro que supone una sillita mal colocada, deficiencia que aparece en una gran parte de los accidentes de tráfico en los que muere un niño. También se desconoce cuándo pasar del sistema de retención al cinturón, paso que depende de la altura y no del peso o la edad del niño como erróneamente cree más de la mitad de los progenitores.

la imagen

La gira mundial de un Clase G pasa al Guinness

Ningún recorrido a priori imposible ha dejado de hacer 'Otto', el Mercedes Clase G con el que Gunther Holtorf y su esposa recorrieron casi 900.000 kilómetros (250.000 fuera del asfalto) por 215 países, en un viaje que ha durado 26 años.

Algunos contrastes de ese periplo, que será inmortalizado en el 'Guinness World Records', han sido subir 5.200 metros sobre el nivel del mar para llegar al campamento del Monte Everest y alcanzar el Valle de la Muerte en el Mar Muerto, que está 150 metros por debajo.

Coche y ocupantes también supieron soportar los -27º C en Siberia y los 50º C de Australia.



Seat

Con la vista en el mercado europeo

El primero de los 'Encuentros Seat' ha servido al presidente de la compañía, Jürgen Stackmann para resaltar el salto en calidad que ha dado la marca y manifestar la apuesta por el mercado europeo,

donde espera seguir aumentando cuota y desarrollando el margen de venta por vehículo. También recaló que el éxito del León ha exigido contratar 600 trabajadores en Martorell y el 10,5% de aumento de las ventas mundiales en lo que va de año. Además confirmó que ya se trabaja en un nuevo SUV cuya comercialización está prevista para 2016.

Volvo

A por el 1% de cuota en España

El presidente ejecutivo de ventas y marketing de Volvo, Alain Visser, se muestra convencido de que el XC90 les ayudará a consolidarse como marca 'premium', recordando que en 47 horas se agotaron los 1.927 unidades de

la First Edition creada como pre-lanzamiento del XC90. Recuerda que la marca ha vuelto a los beneficios con los 85,4 millones de ganancias generados en el primer semestre del año, ejercicio en el que esperan alcanzar las 470.000 matriculaciones, con el objetivo de llegar a las 800.000 en 2020, gracias al aumento de ventas en China y la ampliación de la serie 90 con un S y un V, como ocurre

la cifra

7.053.000

son los híbridos, incluidos los enchufables, vendidos por Toyota hasta el pasado 30 de septiembre en el mundo, consiguiéndose el último millón en apenas nueve meses. 620.000 coches con esa tecnología han sido matriculados en Europa desde que en el año 2000 el Prius desembarcara en el Viejo Continente y de esa cifra más de 40.000 se han comercializado en España, lo que representa un 6% del parque circulante del país.

VOLVO



con la gama 60. En cuanto al mercado español, su máximo responsable, Germán López Madrid, confía cerrar 2014 con el 1% de cuota, dado que están creciendo un 22,8%, frente al 17,3% general, y de que en el segmento de particulares ese crecimiento está en el 63,8%, cuando la media se sitúa en el 20,5%. Además, Volvo con el 24% del total matriculado, es la marca nº1 en renting a empresas.

Mazda2

Coche del Año en Japón

Mazda une a su nombramiento como marca más eficiente de Estados Unidos, que consigue por segundo año, la nominación de Coche del Año en Japón del Mazda2. El título llega tres años después de que el cotizado premio fuera para la Mazda CX-5 y convierte al Mazda2 en el quinto coche del fabricante nipón que lo consigue.

A revisión

Llamada preventiva

Toyota revisará 1,67 millones de vehículos (36.000 de ellos en Europa) por problemas técnicos, detectados en algunos Toyota y Lexus. El mayor fabricante de automóviles del mundo lo trata de acción preventiva, dado que no se han registrado accidentes causados por esas disfunciones. En el caso de Lexus la llamada afecta a 1.909 unidades en España por problemas en los conductos del combustible. Chrysler también ha llamado a revisión a 184.125 unidades en todo el mundo para subsanar un eventual defecto del airbag.



▲ Crespillo se mostró encantado con el funcionamiento y las prestaciones del Golf GTE. Y, llegado el momento, estaría dispuesto a comprárselo antes incluso que un Golf GTI.



▲ Nuestro suscriptor José Luis Crespillo a bordo del Golf GTE y del VW Up! Eléctrico. Su experiencia con los eléctricos e híbridos de la marca alemana fue magnífica.

Al volante del presente

Han pasado ya más de 180 años desde que el primer vehículo eléctrico rodara por una carretera. Ese modo de transporte pretendía convertirse poco a poco en el ideal. Sin embargo, diferentes problemas con los motores eléctricos, así como los grandes inconvenientes que provocaron el peso y el tamaño de las baterías, fueron retrasando su implantación hasta casi desaparecer. Casi dos siglos después, y gracias a los avances tecnológicos y a una inversión brutal por parte de las marcas, los eléctricos vuelven a estar de moda y con mucho más futuro.

Como suscriptor desde que era pequeño de la revista semanal Motor16, el pasado día 8 de octubre, me llamaron por teléfono de la redacción para ofrecerme la opción de probar los nuevos VW Golf eléctrico e híbrido enchufable y el Up! eléctrico. Evidentemente, acepté sin pensarlo dos veces. El escenario elegido por la marca fue las inmediaciones del Estadio Santiago Bernabéu, en Madrid. Una vez allí, pude ver un gran despliegue, señal de que

José Luis Crespillo ha sido el lector elegido por Motor 16 para realizar una toma de contacto con la gama eléctrica de Volkswagen. Amante del automóvil en general y de la tecnología en particular, José Luis valora mucho la inversión de las marcas en I+D. Y acaba de probar la tecnología más avanzada de la marca alemana.



la marca alemana se lo están tomando en serio.

El día se presenta complicado, ya que una fuerte tormenta nos da la bienvenida. Pero se me olvida todo cuando me indican que el primer vehículo que probaré será el Golf GTE. Comienzan a darme datos técnicos: motor 1.4 TSI 150 CV, motor eléctrico de 102 CV. La

suma de ambos, 204 CV. Esto empieza a ser interesante, de 0-100 en 7,6 seg, velocidad punta 222 km/h, siguen siendo datos increíbles pero en realidad yo solo quería que me dejaran conducir ¡¡¡YÁ!! Pero no, aún quedaba más datos: autonomía de 940 kilómetros y un consumo de 1,5 l/100km, este dato sí que me resulta gra-

tamente sorprendente. Ya sólo falta configurar el modo de conducción y en este punto hay que prestar atención, pues aquí es donde radica el verdadero secreto del GTE. En la pantalla principal aparecen 5 posibilidades: Modo 'GTE': máximas prestaciones con ambos motores. Modo 'Hybrid': combinación de ambos motores. Modo 'e-Hold': mantiene la carga de batería. Modo 'e-Mode': modo eléctrico y Modo 'Battery Charge': la batería se carga circulando con el de combustión.

El interior de la unidad que probamos dispone de un cuero muy agradable y bonito, se nota el cuidado al elegir los materiales junto a una ergonomía estudiada a la perfección. No pasan desapercibidos el conjunto de pedales que recuerdan a vehículos de competición.

Por fin nos ponemos en marcha y siguiendo instrucciones, conecto el modo 'Hybrid'. El silencio y la suavidad se notan de inmediato. Comenzamos a rodar por las inmediaciones del estadio y percibimos las primeras sensaciones. Por ejemplo, según mi impresión

personal, el tacto del volante es muy agradable, pero un ligero aumento de grosor sería ideal dado su carácter GT. Pero una vez que las condiciones del tráfico lo permiten, conectamos el modo 'GTE' y sin pensarlo mucho, piso el acelerador a fondo. La respuesta es perfecta: sale disparado con un aplomo digno de este mítico modelo, y sin nada que envidiarle a un verdadero Golf GTI. La fantástica caja de cambios DSG de 6 velocidades es una maravilla tecnológica. En este modo, el más deportivo, se aprecian ligeramente los cambios en las configuraciones de motor, caja de cambios y, sobre todo, en la dureza de la dirección.

Abandonamos la autovía con el fin de probar las diferentes configuraciones. El modo eléctrico, 'e-mode', es pura suavidad y el hecho de saber que no estás gastando ni una gota de combustible te relaja bastante.

Desconectamos el modo eléctrico y conectamos de nuevo el modo GTE con el fin de probar el rendimiento en diferentes situaciones. A pesar del peso extra de las baterías, no

OFENSIVA ELÉCTRICA VOLKSWAGEN La marca alemana se pone las pilas

El Grupo Volkswagen tiene previsto invertir entre 2014 y 2018 un total de 56.000 millones de euros en I+D, una cifra colosal que ayuda a entender la evolución de la tecnología en el grupo alemán. Las versiones eléctricas, híbridas o híbridas enchufables ya son habituales en muchas de las 11 marcas del grupo, sin embargo es Volkswagen la que ahora mismo está empeñada en dar a conocer en España esta estrategia que la llevará a

contar con 7 modelos eléctricos e híbridos en los próximos meses. Y desde luego, con cuadros como éste de costes de recarga frente a los costes de combustible, la compra de cualquiera de estos vehículos le puede cuadrar a cualquiera. Además, la marca alemana apoyará el lanzamiento de sus eléctricos con el programa 'e-mobility', que ayudará a los compradores a aprovechar al máximo y rentabilizar su inversión.

Costes de recarga Vehículos eléctricos e híbridos enchufables

Costes operativos [€/100 km]

Consumos de electricidad y combustible



Costes de recarga frente a las versiones gasolina y diésel. Los datos del Golf GTE, basados en su consumo medio homologado, sorprenden.

Nube de servicios Volkswagen e-mobility significa más que un nuevo producto

- Carga:** Un Wallbox para una carga rápida, segura e inteligente en tu hogar.
- Movilidad extendida:** Posibilidad de alquilar un Volkswagen convencional con condiciones ventajosas.
- Volkswagen Car-Net:** Toda la información sobre tu coche eléctrico en tu smartphone.
- Servicio de remolque:** Porque entendemos que adaptarse a la autonomía de un eléctrico conlleva un tiempo.
- Blue Power:** Electricidad generada en fuentes 100% renovables.
- Leasing/Renting:** La financiación flexible hace más accesible nuestra gama de eléctricos.
- Garantía Extendida:** Garantía Volkswagen en la batería de 8 años, 160.000 km o si la capacidad de la batería es inferior al 70%.

se nota ningún deslizamiento inusual, y eso que está el asfalto empapado. El ABS y el diferencial frontal XDS, que limita el subviraje en curva, funcionan a la perfección. El paso por curva es fantástico y después de forzar el chasis un poco más de la cuenta sólo pienso que... ¡¡¡QUIERO UNO!!!.

Posteriormente le toca el turno al Golf eléctrico. De igual forma que el híbrido, este eléc-

trico es increíblemente suave y su respuesta al acelerar es asombrosa, es todo un rey de los semáforos. La limitación en la autonomía condiciona el tipo de usuario, pero en definitiva es un vehículo fantástico. No nos da tiempo a probar el Up! eléctrico, pero si va la mitad de bien que cualquiera de estos dos modelos probados, me conformo.

La estrategia de Volkswa-

gen con la tecnología eléctrica e híbrida me parece muy sólida y acertada, si bien teniendo el Golf GTE, el Golf eléctrico se convierte en un vehículo para un uso exclusivo por la ciudad y sus alrededores, un entorno ideal sobre todo para el pequeño Up! eléctrico.

Muchísimas Gracias a Motor 16 por la oportunidad de probar estas maravillas de la carretera.



+ en www.citroen.es

CITROËN VEHÍCULO Y MODA
El Salón del Automóvil de París no sólo acoge los últimos modelos de las marcas sino también diseños como el 2CV Hermès o el C3 Dolce & Gabbana, que Citroën ha mostrado en



una exposición titulada 'El automóvil y la moda'. En la muestra también han estado, entre otros, un Méhari de 1978, primer vehículo con carrocería de plástico ABS.

PHILIPS CENTENARIO LUMÍNICO

Hasta el 31 de diciembre estará activo en Internet el concurso que ha puesto en marcha Philips para celebrar sus cien años en el campo de la iluminación en automoción. La marca fabricó la primera bombilla para faros delanteros en 1914 y hoy en día uno de cada tres coches utiliza sus luces. El concurso permite ganar numerosos premios con sólo responder a preguntas relacionadas con la iluminación para el vehículo.

ATENTOS A... 31 DE OCTUBRE

Los actores Maxi Iglesias y Santi Millán, embajadores de Seat, intentarán convertirse en el 'mejor piloto' a los mandos de un León Cup Racer. El reto tendrá lugar en el Circuito de Cataluña.



VOLVO OCEAN RACE



▲ La Volvo Ocean Race es la prueba reina de las regatas oceánicas. La marca Volvo patrocina esta competición desde 2001.



▲ Alicante ha sido este año el puerto de partida de la Volvo Ocean Race, que terminará en Gotemburgo (Suecia) el 27 de junio de 2015.

VUELTA AL MUNDO A VELA

Los mejores regatistas se dan cita un año más en la nueva edición de la Volvo Ocean Race, una exigente vuelta al mundo a vela que pone a prueba no sólo las dotes deportivas de cada participante sino también el trabajo en equipo.

La 12ª edición de esta competición, la prueba reina de las regatas oceánicas, comenzó el 4 de octubre en Alicante y finalizará en

Gotemburgo, Suecia, el 27 de junio de 2015 después de recorrer 38.739 millas náuticas (71.745 km). En la misma están participando siete barcos, entre ellos el Team SCA, primer equipo 100% femenino que se inscribe en la competición. El Team España está timoneado por Iker Martínez y Xabi Fernández y su tripulación es también 100% española. Martínez

y Fernández son la pareja de regatistas que ganó el oro en los Juegos Olímpicos de Atenas 2004 y la plata en Beijing 2008 y han participado en las últimas tres ediciones de esta prueba.

La regata se creó en 1973 como 'Whitbread Round the World Race', pasando a llamarse Volvo Ocean Race en 2001, año en que la marca automovilística comienza a patrocinarla.

AUDI

LA MÚSICA VA CONTIGO

Audi ha ampliado los servicios de conectividad de sus modelos A6, A7 Sportback y Audi TT con la nueva función Online Media Streaming, que permite disfrutar de la música en streaming a través de los proveedores online Napster y Aupeo! Para utilizar esta funcionalidad, los clientes deben tener



instalados en sus vehículos los sistemas MMI Navegación plus y Audi connect y en sus smartphones la aplicación gratuita MMI connect.

PRESENTACIÓN

Lexus ha elegido el Rally RACC Catalunya Costa Brava (23 al 26 de octubre) para presentar en España el **RC F Carbon Package**, que circulará por primera vez por carreteras abiertas.

LAND ROVER DISCOVERY CHALLENGE EXIGENTE PRUEBA SOLIDARIA

La Fundación Amigó ha sido este año la ganadora del Discovery 4 que estaba en juego en la quinta edición de la aventura solidaria Land Rover Discovery Challenge.

Rutas todoterreno, remolque de vehículos con cabestrante manual, pruebas de supervivencia, tiro con arco, orientación... son algunos de los desafíos a los que se han enfrentado este año los 36 participantes en la Land Rover Discovery Challenge, una prueba solidaria que reúne a famosos y periodistas cada año en un punto diferente de nuestra geografía con el objetivo de ganar un Land Rover Discovery para una ONG española.

La quinta edición, en la que se ha proclamado vencedor el equipo que representaba a la Fundación Amigó, ha sido la más dura y exigente, según los participantes. Ha transcurrido entre Galicia y Portugal, donde los aventureros pusieron a prueba sus aptitudes en diferentes pruebas y también las virtudes 4x4 del Discovery 4.



▲ El doctor Ángel Martín y la presentadora Beatriz Pino, en el centro de la imagen, representaron a la fundación ganadora.

Todos los participantes en la quinta edición del Land Rover Discovery Challenge.



▲ De izquierda a derecha, Adriana Abascal y Melanie Costa, Alex Corretjá y Beatriz Pino, Bertín Osborne y Beatriz Pino y Mónica de Tomás fueron algunos de los famosos que participaron en las pruebas de este año.

▼ La edición de este año transcurrió entre Galicia y Portugal.



MOTO GP

CASCO CONTRA EL CÁNCER

El ya bicampeón del Mundo de Moto GP, Marc Márquez, y otras leyendas del motociclismo como Giacomo Agostini, Ángel Nieto o Valentino Rossi, han estampado su firma en un casco rosa que será subastado en eBay a favor de la Asociación Española

la Contra el Cáncer (AECC) y Riders for Health. La iniciativa es obra de Óscar Haro, director deportivo del equipo LCR Honda MotoGP.



CON EL CINE

Renault es vehículo oficial de la **Seminci**, Semana de Cine de Valladolid. Quince vehículos cedidos por la marca servirán para el transporte de directores, actores, etc.

ultimate
Tu vehículo puede consumir menos con BP Ultimate

¿SABÍAS QUE...?
Ahora los clientes de las estaciones de servicio BP pueden conseguir ahorros de hasta 16 euros al mes gracias al nuevo ValeAhorroBP.

18 DE OCTUBRE CARLOS SAINZ JR. VENCÍA EN LAS WORLD SERIES. 24 AÑOS ANTES, EL MISMO DÍA, SU PADRE GANABA EL PRIMER MUNDIAL



Carlos Sainz, campeón de la Fórmula Renault 3.5

Sainz Junior se ha hecho con el título de una de las especialidades que sirve de antesala para entrar en la Fórmula 1. Y lo ha hecho en casa, ante los 58.000 espectadores que poblaron las gradas del circuito de Jerez, y con varios records, como el de victorias o el de vueltas rápidas a lo largo del año; pero también el de precocidad, por hacerlo con sólo 20 años.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Carlos Sainz ha ido a elegir un 18 de octubre para conseguir el título de la Fórmula Renault 3.5, la categoría reina de las World Series. Una fecha muy especial en casa del joven piloto madrileño, porque también un 18 de octubre, pero de hace 24 años, su padre lograba su primer Mundial de Rallys. Ahora los dos se abrazaban en Jerez tras el éxito de Sainz Jr, el primer miembro del Red Bull Junior Team que lo consigue, lo que podría abrirle las puertas de la Fórmula 1 a poco que encajen algunas 'piezas', parte económica incluida. Aunque la llegada ya confirmada del jovencísimo Max Verstappen -17 años recién cumpli-

dos— a Toro Rosso, procedente de la F-3 europea, podría convertirse en un obstáculo si, como insinuaba Alain Prost en el mismo 'paddock' jerezano respondiendo a preguntas de periodistas españoles, en Red Bull sienten vértigo finalmente por tener a dos debutantes en el mismo equipo. Sea como fuere, Sainz prosigue con su programa de preparación, y a las 6 de la madrugada de este lunes, sin tiempo casi para celebrar el título con los suyos, se ponía de nuevo el 'mono de trabajo' para sumar más horas en un simulador de Fórmula 1.

Cuando llegó a Jerez, a Sainz (DAMS) sólo podía arrebatarle el campeonato un piloto, y también español: Roberto



▲ El equipo de Carlos Sainz celebra la victoria del madrileño, el más joven en conseguir el título de las World Series by Renault.

Merhi (Zeta Corse). El de Castellón llegó tarde al certamen de Renault, pero su segunda parte del año ha sido estu-

penda, sumando tres victorias y alcanzando la final en suelo andaluz con posibilidades. Aunque mínimas, todo hay que decirlo, pues les separaba una renta de 44 puntos, cuando el

máximo que puedes conseguir ganando las dos mangas es 50. Merhi, de hecho, parecía realista y pensaba más en el subcampeonato, donde el francés Gasly (Arden Motorsport) le acechaba 11 puntos más atrás. Y sobre todo después de una primera sesión de entrenamientos decepcionante, en la que Merhi no pasó de la décima plaza. Aunque Sainz partiría todavía desde más atrás: puesto 15. Sin duda, el factor campo no parecía jugar a favor de los nuestros.

En la salida había tensión, porque Merhi se la jugaba. Y el de Zeta Corse salió como un disparo, rebasando por la parte izquierda del pelotón en plena arrancada primero a uno, luego a otro y finalmente a un tercer monoplaza. Espejismo, porque justo a su derecha se estaban tocando Buller y Stockinger, y la carambola le afectaba de la peor manera posible: sacándolo de pista en la primera curva. Adiós a sus esperanzas y título ya matemático para Sainz, que por detrás también pasaba lo suyo, pues tocaba el monoplaza de Tunjo también en la primera curva y los comisarios decidieron penalizarlo con 25 segundos, lo que le relegó de la



◀ Pese a acabar en el 15º puesto, Sainz logró el título. Roberto Merhi, izquierda, no tuvo tanta suerte y perdió el subcampeonato.



novena posición final al puesto 15. El castigo más dulce de su carrera, probablemente, porque el madrileño se bajaba del coche como campeón. Por delante, triunfo para Will Stevens, mientras que Gasly era sexto.

La historia del domingo parecía más centrada en Merhi, aún por delante de Gasly en la general. Y el castellanense hacía muy bien los deberes en la sesión de entrenamiento, pues lograba la 'pole', aunque los comisarios le relegarían dos pue-

tos en la parrilla por estropear la vuelta rápida a un rival. Así las cosas, no podía pedirse más tensión, pues Gasly pasaba a la segunda plaza de parrilla y Merhi partiría desde la tercera. Con el semáforo verde no había cambios en el tercio de cabeza. Rowland, Gasly y Merhi marchaban como un tren después de que el español lo intentase en la segunda curva. Además, las diferencias sobre el resto crecían, y ese orden favorecía a Merhi, pues de

acabar así empataría a puntos con Gasly pero ganaría el subcampeonato por tener más victorias. Sin embargo, no era el fin de semana de Merhi, pues al entrar a boxes para el cambio de neumáticos se vio que algo pasaba. El coche sonaba raro, y aunque regresaba a pista, lo hacía sólo para completar una vuelta. La mecánica había dicho adiós y Gasly, cuarto finalmente, le arrebató el segundo puesto de la general. Aun así, bravo.

EVENTOS ESPECIALES Y Jerez fue una fiesta

Las World Series by Renault son una fiesta, y en el circuito jerezano, donde se cerraba la temporada, se daban cita 58.000 espectadores, atraídos por un programa de lo más variado y completo, pues conviven un buen número de carreras con eventos especiales como demostraciones de Fórmula 1 en pista, ejercicios acrobáticos realizados por un equipo de pilotos especialistas al volante de Mégane Sport o una exhibición de modelos veteranos —pertenecientes a la colección de 750 coches de Renault Classic— que tiene su momento estelar con las demostraciones de Jean

Ragnotti —69 años ya, y como un chaval— al volante de un Renault 5 Maxi-Turbo al que en sólo 8 minutos de derrapadas y trompos espectaculares logra dejar sin gomas ante el delirio del público.

En el plano deportivo, a la Fórmula Renault 3.5 se suma la categoría 'baby', la F-Renault 2.0, donde todo estaba ya decidido a favor del holandés Nyck de Vries, al que habrá que seguir de cerca por la superioridad mostrada este año. Y la Eurocup Clio, donde el catalán Oscar Nogués llegaba al frente de la general con una cómoda ventaja que al final le permitía entonar el alirón... Como en 2012. Nogués se hacía con el triunfo en la primera

carrera, mientras que la segunda manga era para el navarro Mikel Azcona.

Y el plato fuerte del evento, sin duda, era el esperado estreno en pista del Renault R.S. 01, el coche que protagonizará la próxima temporada una nueva categoría reservada a equipos formados por un piloto Pro y uno Amateur. Cada fin de semana —la temporada se abrirá en Motorland Aragón y concluirá de nuevo en Jerez— tendrá dos carreras cortas —una para el piloto 'experto' y otra para el 'aficionado'—, y una más larga con relevos entre los dos pilotos. Habrá 20 coches en parrilla, y el primero fabricado vivirá su bautismo de



▲ Alain Prost o Jean Ragnotti —arriba a la derecha— hicieron las delicias de los aficionados.



◀ El Renault R.S. 01 demostró un gran potencial. En 2015 será protagonista de una nueva categoría de competición.

fuego con Alain Prost al volante. Son más de 500 caballos de potencia y la máquina requería un 'probador' de nivel. Por aspecto, por sonido y por 'maneras' sobre el asfalto, el invento de Renault Sport promete. En los primeros ensayos a puerta cerrada se mueve en tiempos próximos a los coches del DTM, y eso anima a frotarse las manos.

◀ En la Eurocup Clio, victoria en la primera carrera y título para Oscar Nogués, ganador también en 2012. La segunda manga la ganó Mikel Azcona.

WEC FUJI



Doblete de los Toyota

El Toyota TS040 Hybrid de Sebastien Bue mi y Anthony Davidson ganó la carrera en el circuito nipón, con 25 segundos de ventaja sobre el de Alex Wurz, Stephane Sarrazin y Kazuki Nakajima. Tercero terminó el Porsche 919 Hybrid de Timo Bernhard, Mark Webber y Brendon Hartley.

RESISTENCIA GT3 2016

BMW releva al Z4 con el M6

BMW Motorsport abrirá un nuevo capítulo en 2016 en las carreras de GT al reemplazar con el M6 GT3 al Z4 GT3, activo desde 2010. Los primeros ensayos con el nuevo modelo, basado en el M6 Coupé y dotado de un 4.4 V8 turboalimentado, están previstos para el primer trimestre de 2015.



MOTOS GP AUSTRALIA



Márquez se cae y **Rossi gana**

La tercera caída en carrera de la temporada del ya campeón de MotoGP, Marc Márquez, sirvió en bandeja a Valentino Rossi su segundo triunfo del año, esta vez con Lorenzo por detrás y Smith alcanzando el podio de la clase por vez primera. En Moto2 ganó Viñales, y Miller en Moto3.

DTM HOCKENHEIM



Audi remata: 'pole' para Molina, triplete en carrera y título de Marcas

Con el título de Pilotos decantado hace semanas en favor de Marco Wittmann (BMW), el interés de la cita final de la temporada, en la segunda visita del DTM este año a Hockenheim, radicaba en el título de Constructores, aún por

decidirse. Y Audi llegaba a la pista alemana con 21 puntos de desventaja frente a BMW, aunque pronto se vió que las espadas seguían en alto, y que nada estaba decidido, pues los RS 5 mostraban su buena adaptación al circuito

copando los tres primeros puestos en los entrenamientos: Mortara era tercero, Ekstrom marcaba el segundo mejor registro y la 'pole' era para el gerundense Miguel Molina, que por tercera vez a lo largo de su carrera deportiva en

NUEVA COPA Audi Sport TT Cup

En 2015, y como certamen 'telonero' en el marco del DTM, la firma de Ingolstadt organizará la Audi Sport TT Cup, copa de circuito dirigida a principiantes y pilotos procedentes de otras categorías que se disputará en cada uno de los seis eventos del Campeonato Alemán de Turismos que se celebren en Alemania y países vecinos. En cada cita habrá dos carreras, y la versión de competición, de la que se fabricarán 24 unidades -seis de ellas reservadas a pilotos invitados- toma como base el nuevo Audi TT con motor 2.0 TFSI de 310 CV, aunque con el peso rebajado a 1.125 kilos y una función 'push-to-pass' que momentáneamente consigue 30 CV de potencia adicionales.



el DTM partiría el domingo desde el primer puesto.

Pero las cosas se complicarían tras el semáforo verde, pues Molina hacía patinar en exceso las ruedas y era rebasado por varios rivales, aunque los Audi mantenían sin excesivos apuros el control de la carrera hasta el banderazo final, cuando el sueco Mattias Ekström se hacía con el triunfo y Mike Rockenfeller y Jaime Green completaban el triplete de Audi, que se traducía en la consecución del título de Constructores. Cinco RS 5 se metían entre los diez primeros, entre ellos el de Miguel Molina, octavo en la meta y que tras la carre-



▲ Miguel Molina, en el centro, lograba la pole, aunque en carrera acabó 8º.

saber **comprar y vender**

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Síguenos en... Motor16.tv Motor16 preciosdecoches.motor16.com

Matriculaciones en Europa

BUEN TIRÓN DE LOS 5 GRANDES EN SEPTIEMBRE

Sigue la recuperación del mercado en la UE, que cierra septiembre con un aumento del 6,4%, tras alcanzar 1.235.501 matriculaciones, gracias al tirón de las compras en los cinco grandes, especialmente en España (ver cuadro). Positiva también es la comparación con los nueve primeros meses de 2013, pues los 9.572.259 de coches comercializados de enero a septiembre de 2014 suponen un +6,1% sobre el año anterior; subida acumulada que se queda en el 5,8% con los países de la EFTA, que cerraban septiembre con -3,2%.

En el conjunto de los 28 países de la UE más Islandia, Noruega y Suiza (Efta), VW, Ford y Opel siguen liderando las ventas trascurridos los nueve primeros meses del año, ocupando también en ese orden las tres primeras plazas del ranking mensual en el que, fuera del 'top ten', que aparece en el cuadro, destacan los crecimientos de Mazda (24,9%), Dacia (19,8%), Nissan (16,6%), Seat (15,3%), Lexus (14,5%) y Volvo (13,8%).

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

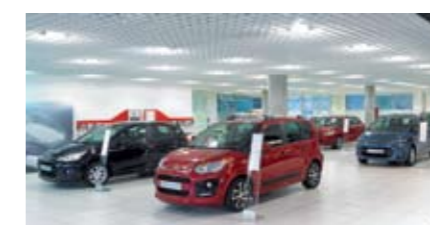
	Septiembre %14/13	Enero/Sept. %14/13
VW	146.620 7,5	1.215.644 4,7
FORD	102.872 6,5	738.071 6,6
OPEL	93.143 6,2	683.797 7,9
RENAULT	78.598 7,5	655.263 10,6
PEUGEOT	73.977 11,0	596.670 6,6
BMW	69.248 -2,1	508.943 4,3
MERCEDES	68.568 9,0	492.891 4,0
AUDI	68.466 2,9	557.791 4,4
CITROËN	55.870 8,4	468.787 2,5
FIAT	52.638 4,2	454.670 2,2

LOS MAYORES MERCADOS

	Septiembre %14/13	Enero/Sept. %14/13
REINO UNIDO	425.861 5,6	1.958.196 9,1
ALEMANIA	260.062 5,2	2.281.671 2,9
FRANCIA	151.089 6,3	1.337.315 2,1
ITALIA	110.436 3,3	1.036.499 3,6
ESPAÑA	57.010 26,2	640.673 17,2
BÉLGICA	36.383 4,3	388.095 -0,4
PAÍSES BAJOS	30.214 -3,8	285.397 -5,2
EU28	1.235.501 6,4	9.572.259 6,1
EFTA	34.016 -3,2	334.409 -1,1
EU28+EFTA	1.269.517 6,1	9.906.668 5,8

CITROËN/DS Inauguran su sede en Las Tablas

Tras el traslado de la sede central de Citroën y DS al barrio madrileño de Las Tablas (Puerto de Somoport, 8), junto a la de Peugeot, las tres marcas del grupo PSA comparten ubicación, aunque no espacio, porque todo esta estructurado para mantener la personalidad de cada marca. De los 718 m² de exposición destinados a Citroën y DS en las nuevas instalaciones, 540 m² los ocupan los modelos de la gama del doble chevrón, con un espacio



destacado para los lanzamientos. El resto, el denominado Salón DS, es un área diferenciada para la gama más 'premium' del grupo galo. Así lo expresaba en la inauguración de la nueva sede el director general de las marcas Citroën y DS para España y Portugal, Alfredo Vila, destacando que ambas se comercializan en la red de concesionarios de Citroën, pero con espacios diversificados, como corresponde, añade Vila, a «dos marcas con planteamientos estratégicos y de producto bien diferenciados, pero con un objetivo común: ofrecer productos y servicios competitivos al cliente, que respondan, incluso que se anticipen, a sus expectativas».



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS



PUJA POR EL VEHÍCULO ELÉCTRICO

Sus señorías apuestan por el vehículo eléctrico aprobando casi por unanimidad la proposición del PP de pedir al Gobierno una estrategia nacional para impulsarlo. Medidas que faciliten el despliegue de las infraestructuras de recarga, permitirles circular por carriles de alta ocupación y zonas urbanas especiales o facilitar el estacionamiento son, en opinión de los grupos parlamentarios, algunos de los puntos a legislar para impulsar la demanda y el uso del vehículo eléctrico. Mientras esas normativas llegan, Madrid ha estrenado su primer taxi 100% eléctrico, un Nissan Leaf, que Marco Toro, el consejero directo general de la filial española, entregó a Antonio Berzal Prieto (ambos en la foto) en la sede de la Comunidad en un acto que contó con el presidente Ignacio González.

Auto Award 2014 A los internautas les gusta Mercedes

191.363 personas de ocho países europeos, entre ellos 12.583 españoles, han participado en la XII edición de los premios que organiza AutoScout24, la consultora experta en VOe Internet, en colaboración con la plataforma multicanal Smartclip.

Los españoles se decantaron por un Mercedes, el CLA, mientras otro modelo de la marca de la estrella, el Clase S Coupé, era el triunfador en Europa, dos clasificaciones en las que el año pasado se impuso el Clase A. El BMW i8, ganador en Austria, Alemania, España, Francia e Italia barriá entre los eléctricos, mientras LaFerrari acababa como «el más rápido» tras un cerrado duelo con Lamborghini Huracán y Mercedes Clase S AMG. El presidente de Ford España José Manuel Machado merecía el galardón especial a la trayectoria empresarial.

EL VOTO DE LOS ESPAÑOLES

Mejor:	Mercedes CLA
Más polivalente:	Peugeot 2008
Más rápido:	Ferrari LaFerrari
Más económico:	Lexus IS300h
Mejor eléctrico:	BMW i8

EL VOTO DE LOS EUROPEOS

Mejor:	Mercedes-Benz Clase S coupé
Más rápido:	Ferrari LaFerrari
Más económico:	Toyota Auris
Mejor calidad-precio:	Opel Adam
Mejor eléctrico:	BMW i8

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. Son más de 5.000 modelos diferentes pertenecientes a 52 marcas los coches que están a la venta en España. De ellos ofrecemos en la primera columna el tipo de combustible que utilizan, la descripción detallada del modelo, versión... sería la segunda columna, el precio de tarifa está en la tercera columna, la potencia en la cuarta y el consumo medio sería la última columna. Conviene no olvidar que el precio recomendado por el fabricante puede verse reducido por las promociones y los importantes descuentos que hacen los fabricantes y que nosotros seguiremos reflejando en las páginas que preceden a este listado de precios. Esperamos que os sea de utilidad.

Aston Martin logo and contact information: Importador: C. de Salamanca, 7, 28014 Madrid. Teléfono: 91 541 5911. www.astonmartin.com

Audi logo and contact information: Importador: Volkswagen Audi España, S.A. C/De Selva, Edificio Genivi Polígono Mas.Grau, 08201(Palau de Vilatorrada) (Barcelona). Teléfono: 93 028 987. www.audi.es

Table listing various Audi models such as A1, A3, A4, A5, A6, A7, A8, Q1, Q2, Q3, Q4, Q5, Q7, Q8, R8, and their specifications.

Table listing various Audi models such as A1, A3, A4, A5, A6, A7, A8, Q1, Q2, Q3, Q4, Q5, Q7, Q8, R8, and their specifications.

Table listing various Audi models such as A1, A3, A4, A5, A6, A7, A8, Q1, Q2, Q3, Q4, Q5, Q7, Q8, R8, and their specifications.

Table listing various Audi models such as A1, A3, A4, A5, A6, A7, A8, Q1, Q2, Q3, Q4, Q5, Q7, Q8, R8, and their specifications.

Table listing various Audi models such as A1, A3, A4, A5, A6, A7, A8, Q1, Q2, Q3, Q4, Q5, Q7, Q8, R8, and their specifications.

CITROËN La gama C4 sube descuentos

Los C4 Aircross, Picasso y Grand Picasso son los beneficiados este mes en las promociones de la marca francesa, que añade 500 euros al descuento con esos modelos, cuando el resto

de la gama baja la cifra o, como mucho, la mantiene. Con los 4.000 euros aplicables a los Aircross diésel y los 3.800 € estipulados para los gasolina, el 1.6 Stop&Start 2WD Black Attraction se puede conseguir hasta que acabe octubre por 15.300 euros, si la operación se acoge al PIVE y se financian al menos 6.000 euros. En el caso de los C4 Picasso y Grand C4 Picasso, las campañas este mes

parten de -2.700 euros en las motorizaciones de gasolina, salvo si se trata del VTi 120 Attraction, que se quedan en -2.200 euros.



C4 Aircross desde 15.300 €

Los acuerdos alcanzados con Norauto y Midas permite a los clientes de la aseguradora un ahorro significativo en el seguro de su coche. Se trata del programa «Suma en Línea», que supone puntos por los gastos derivados del vehículo, como reparaciones, mantenimiento, neumáticos, aceites... en las operaciones realizadas en estos autocentros.

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 listing various Citroën models such as Cabrio, Sédan, Sportback, and their specifications.

Table listing various Citroën models such as Sédan, Sportback, and their specifications.

Table listing various Citroën models such as Coupé, and their specifications.

Table listing various Citroën models such as Sédan, Sportback, and their specifications.

Abarth logo and contact information: Importador: Fiat Auto España, Camdebarce de Barcelona, km 2500. Alcala de Huesos, 28014 Madrid. Teléfono: 98 853 700. www.abarth.es

Table listing various Abarth models such as 500, 595, and their specifications.

Alfa Romeo logo and contact information: Importador: Fiat Auto España, Camdebarce de Barcelona, km 2500. Alcala de Huesos, 28014 Madrid. Teléfono: 98 853 700. www.alfaromeo.es

Table listing various Alfa Romeo models such as Giulietta, Mito, and their specifications.

Table listing various Alfa Romeo models such as Giulietta, Mito, and their specifications.

Table listing various Alfa Romeo models such as Giulietta, Mito, and their specifications.

Table listing various Alfa Romeo models such as Giulietta, Mito, 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.

CARAVANING

NUEVA CITA EN MADRID

Del 25 de octubre al 2 de noviembre, el centro comercial Madrid Xanadú (salidas 22 y 25 de la A5) será el escenario de una nueva cita para encontrar esas oportunidades de vehículos y accesorios relacionados al libre en las que la relación calidad/precio favorece al comprador.



LEXUS 25 Aniversario, especial RX 450h

La marca japonesa celebra su 25 cumpleaños con una edición especial de su 'crossover', que cuenta con un equipamiento de excepción y esta disponible por 79.900 euros. Llantas de cinco radios triples bimoto, nuevo paragolpes delantero, tapicería de cuero marrón, Remote Touch mejorado y sistema de entretenimiento trasero configurable,

con soporte iPad o Reproductor DVD (el soporte para iPad es compatible con la Tablet y manejable por los ocupantes de las plazas traseras y los reproductores DVD permiten una visualización independiente en cada asiento en pantalla de 7"), integran la dotación



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.

Citroën logo and contact information for Citroën España S.A. Dto. Euzkadi 62, 28001 Madrid.

Chevrolet logo and contact information for Chevrolet España S.A. Avda Europa, 27 Parque Empresarial La Moraleja, 28046 Alcobendas (Madrid).

Bentley logo and contact information for Bentley Motors S.A. C/ Antonio Maura, 20, 28014 Madrid.

Bentley logo and contact information for Bentley Motors S.A. C/ Antonio Maura, 20, 28014 Madrid.

BMW logo and contact information for BMW España S.A. Avenida de Europa, 27 Parque Empresarial La Moraleja, 28046 Alcobendas (Madrid).

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.

ACUERDO

UNIDOS POR EL GNC Seat, VW-Audi España y Madrileña Red de Gas unen fuerzas en el desarrollo y la promoción de vehículos e infraestructuras de Gas Natural Comprimido (GNC). Ramón



Paredes por Seat, Alejandro Lafarga por Madrileña Red de Gas y Francisco Pérez Botello por VW-Audi España, en la foto tras la firma del acuerdo.

VW COMERCIALES
Llega el **Multivan Premium**

Con el lanzamiento de la variante más exclusiva, Volkswagen finaliza la reestructuración de la gama Multivan, que ahora cuenta con una opción que ofrece el equipamiento más completo y funcional de su categoría. Dirigida a los que buscan calidad, exclusividad y habitabilidad, la Premium es perfecta tanto como

vehículo de representación de empresas y traslado de pasajeros VIP como para disfrutar en familia en viajes de vacaciones o salidas de fin de semana.

La comodidad la aseguran la doble puerta corredera eléctrica, los asientos calefactables de cuero, el sistema Climatronic



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 a wide variety of car models and their specifications.

Advertisement for 'Comparador gratuito de precios de coches nuevos' (Free car price comparator) with the slogan 'Más de 100.000 compradores satisfechos con su coche nuevo.' It includes social media icons and a phone number: 902 363 167.

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 FREELANDER 2.2 e4x 4x4 150cv		33.700	6 150	
D FREELANDER 2.2 e4x SE Dynamic 4x2 150cv		39.180	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 T64 HSE Auto 4x4 150cv		47.200	7 150	
D FREELANDER 2.2 T64 HSE Stop/Start 150cv		44.700	6 150	
D FREELANDER 2.2 T64 S Auto 4x4 150cv		34.480	7 150	
D FREELANDER 2.2 T64 SE Start 150cv		31.980	6 150	
D FREELANDER 2.2 T64 SE Auto 4x4 150cv		38.910	7 150	
D FREELANDER 2.2 T64 SE Dynamic Auto 4x4 150cv		44.540	7 150	
D FREELANDER 2.2 T64 SE Dynamic Stop/Start 150cv		42.040	6 150	
D FREELANDER 2.2 T64 SE Stop/Start 150cv		36.410	6 150	
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	7 211	
D DISCOVERY 3.0 TDV6 HSE 211cv		66.100	7 211	
D DISCOVERY 3.0 TDV6 S 211cv		52.200	7 211	
D DISCOVERY 3.0 TDV6 SE 211cv		58.900	7 211	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L e4x 150CV 4x2 Prestige		46.100	4 9 150	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L e4x 150CV 4x2 Pure		35.200	5 150	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L e4x 150CV 4x2 Pure		36.300	4 9 150	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L e4x 150CV 4x2 Pure Tech		38.700	5 150	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L e4x 150CV 4x4 Prestige		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 Auto		51.000	5 7 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Prestige Auto		52.500	6 1 90	
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 1 90	
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		46.200	6 1 90	
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 Auto		49.400	6 1 50	
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 1 50	
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 1 50	
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 1 50	
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 e4x 150CV 4x2 Dynamic		44.200	5 1 50	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L e4x 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		51.700	6 1 90	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic		52.800	5 8 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic		46.100	5 1 50	
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		48.600	6 1 50	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic		49.700	5 8 150	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic		54.400	7 8 240	

Maserati

Importador: Maserati España S.A. P.O. de Castellana, 50, 6º, 28046 Madrid. Teléfono: 94 113 480. Red de postventas: Ocho puntos de asistencia en toda España. Garantía: 3 años. Web: www.maserati.es

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

Mazda

Importador: Mazda Automóviles España, S.A. C/ San Agustín de las Cruz, 6, 28020 Madrid. Teléfono: 902 345 456. Garantía: 3 años, 100.000 kilómetros. Red de postventas: 25 puntos de asistencia en toda España. Web: www.mazda-es.com

D MAZDA2 Pulse 1.3 75cv		13.300	5 7 5	
D MAZDA2 Sakura 1.3 75cv		15.520	5 7 5	
D MAZDA2 Sportive 1.5 102cv		15.400	5 7 102	
D MAZDA2 Style 1.3 75cv		13.600	5 7 5	
D MAZDA2 Style 1.3 75cv		14.100	5 7 5	
D MAZDA2 Style 1.5 102cv Auto		15.800	6 3 102	
D MAZDA3 2.2 DE 150 AT Luxury		28.400	4 8 150	
D MAZDA3 2.2 DE 150 AT Luxury Safety		30.400	4 8 150	
D MAZDA3 2.2 DE 150 CV		25.900	4 8 150	
D MAZDA3 2.2 DE 150 AT Style Comfort		26.300	4 8 150	
D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Luxury		26.600	4 1 150	
D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Luxury Safety		28.600	4 1 150	
D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Luxury		30.100	4 1 150	
D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Luxury Safety		30.250	4 1 150	
D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Style		24.100	4 1 150	
D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Style Comfort		24.500	4 1 150	
D MAZDA3 1.5 GE 100 MT Pulse		17.750	5 1 100	
D MAZDA3 1.5 GE 100 MT Style		19.800	5 1 100	
D MAZDA3 1.5 GE 100 MT Style Comfort		20.200	5 1 100	
D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Luxury		24.900	5 6 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Luxury Safety		26.900	5 6 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style		22.400	5 6 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style Comfort		22.800	5 6 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Luxury		23.100	5 1 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Luxury Safety		25.100	5 1 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style		20.600	5 1 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style Comfort		21.000	5 1 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style Visual		22.100	5 1 120	
D MAZDA3 2.0 GE 165 MT Luxury		24.600	5 8 165	
D MAZDA3 2.0 GE 165 MT Luxury Safety		26.600	5 8 165	
D MAZDA3 2.0 GE 165 MT Luxury		28.100	5 8 165	
D MAZDA3 2.0 GE 165 MT Luxury Safety		28.250	5 8 165	
D MAZDA3 2.0 GE 165 MT Style		22.100	5 8 165	
D MAZDA3 2.0 GE 165 MT Style Comfort		22.500	5 8 165	
D MAZDA3 2.0 GE 165 MT Style Visual		23.600	5 8 165	
D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Luxury SDN		27.400	5 6 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Luxury SDN		25.400	5 6 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style Comfort SDN		23.300	5 6 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style SDN		22.900	5 6 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Luxury SDN		25.600	5 1 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Luxury SDN		23.600	5 1 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style Comfort SDN		21.500	5 1 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style SDN		21.100	5 1 120	
D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Luxury Safety SDN		29.100	3 9 150	
D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Luxury SDN		27.100	3 9 150	
D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Style Comfort SDN		25.000	3 9 150	
D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Style SDN		24.600	3 9 150	
D MAZDA3 1.5 GE 100 MT Style Comfort SDN		20.700	5 1 100	
D MAZDA3 1.5 GE 100 MT Style SDN		20.300	5 1 100	
D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Luxury + Pack		36.520	4 9 150	
D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Luxury + Pack		36.010	4 9 150	
D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Luxury + Pack		37.550	4 9 150	
D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Luxury WGN		34.980	4 9 150	
D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack		32.360	4 9 150	
D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack		33.990	4 9 150	
D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack		33.490	4 9 150	
D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack		34.940	4 9 150	
D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack		34.300	4 9 150	
D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack		34.940	4 9 150	
D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack		36.010	4 9 150	
D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack		36.520	4 9 150	
D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack		36.520	4 9 150	
D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack		37.100	4 9 150	
D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Comfort WGN		28.110	5 6 145	
D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack		29.240	5 6 145	
D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style WGN		27.180	5 6 145	
D MAZDA6 2.5 GE 192cv AT Luxury + Prem.		36.000	6 4 192	

Mercedes

Importador: Mercedes-Benz España, S.A. Avda de Burgos, 30, 28002 Madrid. Teléfono: 94 640 000. Garantía: 3 años, 3 años/50.000 km. Red de postventas: 10 puntos de asistencia en toda España. Web: www.mercedes-benz.es

D A 180 CDI AMG Line		28.675	3 8 109	
D A 180 CDI Style		26.625	3 8 109	
D A 180 CDI Urban		27.027	3 8 109	
D A 200 CDI 4Matic Aut. AMG Line		37.789	4 6 136	
D A 200 CDI 4Matic Aut. Style		35.625	4 6 136	
D A 200 CDI 4Matic Aut. Urban		36.042	4 6 136	
D A 200 CDI AMG Line		31.982	4 2 136	
D A 200 CDI Style		29.900	4 2 136	
D A 200 CDI Urban		30.302	4 2 136	
D A 220 CDI 4Matic Aut. AMG Line		39.828	4 6 170	
D A 220 CDI 4Matic Aut. Style		37.600	4 6 170	
D A 220 CDI 4Matic Aut. Urban		37.995	4 6 170	
D A 220 CDI AMG Line		36.269	4 6 170	
D A 220 CDI Aut. Style		34.125	4 4 170	
D A 220 CDI Aut. Urban		34.313	4 4 170	
D A 180 AMG Line		29.080	5 4 122	
D A 180 BlueEFFICIENCY Edition		26.470	5 2 122	
D A 180 Style		26.950	5 122	
D A 180 Urban		27.367	5 2 122	
D A 200 AMG Line		32.289	5 1 156	
D A 200 Style		30.725	5 1 156	
D A 200 Urban		31.142	5 1 156	
D A 250 4Matic Aut. AMG Line		40.478	6 5 211	
D A 250 4Matic Aut. Style		38.285	6 5 211	
D A 250 4Matic Aut. Urban		38.645	6 5 211	
D A 250 Aut. AMG Line		38.403	5 9 211	
D A 250 Aut. Style		36.175	5 9 211	
D A 250 Aut. Urban		36.370	5 9 211	
D A 250 Sport. AMG Line		43.230	6 6 211	
D A 250 Sport. Aut.		41.155	6 6 211	
D A 45 AMG 4Matic		55.150	6 9 360	
D A 45 AMG 4Matic Edition I		64.028	6 9 360	
D B 200 NGD		32.300	5 8 156	
D B 200 NGD Sport		34.762	5 8 156	
D B 180 CDI		27.400	4 2 109	
D B 180 CDI Sport		29.895	4 2 109	
D B 200 CDI		29.950	4 6 136	
D B 200 CDI Sport		36.810	4 6 136	
D B 200 CDI Aut.		35.950	4 1 170	
D B 220 CDI Aut. Sport		38.006	4 1 170	
D B 180		28.325	5 8 122	
D B 180 Sport		30.918	5 8 122	
D B 200		30.750	5 8 156	
D B 200 Sport		33.309	5 8 156	
D B 220 4M Aut.		34.400	6 5 184	
D B 220 4M Aut. Sport		36.959	6 5 184	
D B 250 Aut.		36.675	6 1 211	
D B 250 Aut. Sport		38.811	6 1 211	
D CLA 200 CDI		33.550	4 4 136	
D CLA 200 CDI AMG Line		35.780	4 4 136	
D CLA 200 CDI Urban		34.988	4 4 136	
D CLA 220 Aut. CDI Urban		39.338	4 4 170	
D CLA 220 CDI Aut.		38.700	4 2 170	
D CLA 220 CDI Aut. AMG Line		40.930	4 2 170	
D CLA 180		31.650	5 4 122	
D CLA 180 AMG Line		33.966	5 4 122	

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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G CLA 180 Urban				

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like MINI Cooper SD, PACEMAN COOPER S PACEMAN ALL4, D NOTE Sp, etc.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like JUKÉ 1.2 DIG-T XTRONIC, JUKÉ 1.2 DIG-T XTRONIC, JUKÉ 1.2 DIG-T XTRONIC, etc.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like QASHQAI 1.2 DIG-T S&S, QASHQAI 1.2 DIG-T S&S, QASHQAI 1.2 DIG-T S&S, etc.

Table with 4 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Rows include models like D ASTRA 2.0 CDTI S/S 165 CV Selective, D ASTRA 2.0 CDTI S/S 195 CV Turbo, D ASTRA 1.4 Turbo Excellence, etc.

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D 208 SP ACCESS 1.6 e-HDI 68	14.940	3,8	68	
D 208 SP ACTIVE 1.6 e-HDI 68 FAP C&P B.Lion	17.080	3,4	68	
D 208 SP ACTIVE 1.6 e-HDI 92 ET66	17.790	3,8	92	
D 208 SP ALLURE 1.6 e-HDI 115	19.330	3,8	115	
D 208 SP ALLURE 1.6 e-HDI 92	18.630	3,8	92	
D 208 SP ALLURE 1.6 e-HDI 92 ET66	19.130	3,8	92	
D 208 SP BUSINESS LINE 1.6 e-HDI 68	16.000	3,8	68	
D 208 SP LIKE 1.6 e-HDI 68	14.940	3,8	68	
D 208 SP ROLAND GARROS 1.6 e-HDI 92	20.080	3,8	92	
D 208 SP ACCESS 1.2L PureTech 68	16.690	4,3	68	
D 208 SP ACCESS 1.2L PureTech 82	17.490	4,5	82	
D 208 SP ALLURE 1.6 e-HDI 92	13.900	4,5	82	
D 208 SP LIKE 1.6L PureTech 68	12.690	4,3	68	
D 208 SP ACCESS 1.0L PureTech 68	13.190	4,3	68	
D 208 SP ACCESS 1.2L PureTech 82	13.990	4,5	82	
D 208 SP ACTIVE 1.2L PureTech 68 S&S ETG5	16.240	4,1	82	
D 208 SP ALLURE 1.6 e-HDI 92	16.830	4,5	82	
D 208 SP ALLURE 1.6 e-HDI 92	18.030	5,6	120	
D 208 SP BUSINESS LINE 1.0 VTI	14.450	4,3	68	
D 208 SP LIKE 1.6L PureTech 68	13.190	4,3	68	
D 208 SP ROLAND GARROS 1.2L PureTech 82	18.280	4,5	82	
D 208 SP STYLE 1.2L PureTech 82	15.740	4,5	82	
D 208 ST 1200V	22.980	5,9	200	
D 207 CC 1.6 HDI 112 FAP	24.490	4,8	112	
D 207 CC 1.6 VTI 16V 120	22.790	6,4	120	
D 2008 Active 1.6 e-HDI 92	19.520	3,8	92	
D 2008 Active 1.6 e-HDI 92 ET66	19.520	3,8	92	
D 2008 Allure 1.6 e-HDI 115	21.550	4	115	
D 2008 Allure 1.6 e-HDI 92	20.850	4	92	
D 2008 Access 1.2 VTI 82	15.250	4,9	82	
D 2008 Active 1.2 VTI 82	16.850	4,9	82	
D 2008 Style 1.2 VTI 82 ET65	17.450	4,8	82	
D 2008 Allure 1.6 VTI 120	20.150	5,9	120	
D 208 SP Access 1.6 e-HDI 115	20.850	3,7	115	
D 208 SP Access 1.6 HDI 92 FAP	19.450	3,7	92	
D 208 SP Allure 1.6 BlueHDI 120	22.900	3,1	120	
D 208 SP Active 1.6 e-HDI 115	22.500	3,7	115	
D 208 SP Allure 1.6 HDI 92 FAP	21.100	3,7	92	
D 208 SP Allure 1.6 e-HDI 115	24.350	3,8	115	
D 208 SP Allure 1.6 HDI 92	22.950	3,8	92	
D 208 SP Allure 2.0 BlueHDI 150	26.200	4	150	
D 208 SP Allure 2.0 BlueHDI 150 EAT6	27.400	4,1	150	
D 208 SP B. Line 1.6 BlueHDI 120	21.800	3,1	120	
D 208 SP Business Line 1.6 e-HDI 115	21.400	3,7	115	
D 208 SP Business Line 1.6 HDI 92	20.000	3,7	92	
D 208 SP Access 1.2 PureTech 110 S&S	19.550	4,6	110	
D 208 SP Access 1.2 PureTech 130 S&S	19.650	4,7	130	
D 208 SP Access 1.2 PureTech 82	17.300	5	82	
D 208 SP Active 1.2 PureTech 110 S&S	20.400	4,6	110	
D 208 SP Active 1.2 PureTech 130 S&S	21.300	4,7	130	
D 208 SP Active 1.2 PureTech 82	18.950	5	82	
D 208 SP Active 1.2 PureTech 30 EAT6	22.500	4,9	130	
D 208 SP Allure 1.2 PureTech 110 S&S	22.350	4,6	110	
D 208 SP Allure 1.2 PureTech 130 S&S	23.150	4,6	130	
D 208 SP Allure 1.2 PureTech 130 EAT6	24.350	5,1	130	
D 208 SP Allure 1.6 THP 155	24.000	5,6	155	
D 208 SP B. Line 1.2 PureTech 110	19.400	4,6	110	
D 208 CC Active 1.6 e-HDI 115 FAP	32.070	4,9	115	
D 208 CC Active 2.0 HDI 163 FAP	34.040	5,7	163	
D 208 CC Active 1.6 VTI 120	21.070	7,1	120	
D 208 SP Access 1.6 e-HDI 115	19.450	3,7	115	
D 208 SP Access 1.6 HDI 92	20.250	3,9	92	
D 208 SP Active 1.6 BlueHDI 120	23.300	3,2	120	
D 208 SP Active 1.6 e-HDI 115	23.300	3,7	115	
D 208 SP Allure 1.6 HDI 92 FAP	21.900	3,7	92	
D 208 SP Allure 2.0 BlueHDI 150	25.150	3,9	150	
D 208 SP Allure 1.6 e-HDI 115	25.350	3,8	115	
D 208 SP Allure 2.0 BlueHDI 150	27.200	4	150	
D 208 SP Allure 2.0 BlueHDI 150 EAT6	28.400	4,2	150	
D 208 SP Business Line 1.6 e-HDI 115	22.200	3,7	115	
D 208 SP Business Line 1.6 HDI 92	20.800	3,9	92	
D 208 SP Access 1.2 PureTech 110	19.550	4,7	110	
D 208 SP Access 1.2 PureTech 130	20.450	4,9	130	
D 208 SP Access 1.2 PureTech 130 S&S	22.100	4,9	130	
D 208 SP Active 1.2 PureTech 30 EAT6	23.300	5,1	130	
D 208 SP Allure 1.2 PureTech 130 S&S	24.150	5	130	
D 208 SP Allure 1.2 PureTech 30 EAT6	25.350	5,2	130	
D 208 SP B. Line 1.2 PureTech 110	20.100	4,7	110	
D 208 Active 1.6 e-HDI 115	26.200	4,2	115	
D 208 Active 1.6 e-HDI 115	28.520	4,2	115	
D 208 Active 2.0 HDI 140cv	29.970	4,4	140	
D 208 Allure 1.6 e-HDI 115cv	31.120	4,2	115	
D 208 Allure 2.0 BlueHDI 150cv	33.770	4,2	150	
D 208 Allure 2.0 BlueHDI 180 Autom.	36.220	4,4	180	
D 208 Business Line 1.6 e-HDI 115cv	28.970	4,2	115	
D 208 Style 2.0 HDI 140cv	30.070	4,4	140	
D 208 Business Line 2.0 HDI 140cv	30.420	4,4	140	
D 208 GT 2.0 BlueHDI 180 Autom.	39.770	4,4	180	
D 208 Allure 1.6 THP 165 S&S	29.940	5,8	165	
D 208 Allure 1.6 THP 165 S&S Autom.	33.720	5,8	165	
D 208 GT 2.0 BlueHDI 180 Autom.	41.270	4,6	180	
D 208 SP Access 1.6 e-HDI 115	28.020	4,3	115	
D 208 SP Active 1.6 e-HDI 115	29.720	4,3	115	
D 208 SP Active 2.0 HDI 140cv	31.170	4,6	140	
D 208 SP Allure 1.6 e-HDI 115cv	32.620	4,3	115	
D 208 SP Allure 2.0 BlueHDI 150	35.270	4,2	150	
D 208 SP Allure 2.0 BlueHDI 180 Autom.	37.720	4,6	180	
D 208 SP Business Line 1.6 e-HDI 115cv	30.470	4,3	115	
D 208 SP Business Line 2.0 HDI 140cv	31.920	4,6	140	
D 208 RXN 2.0 HDI Hybrid 200 cv	43.500	4	200	
D 208 SP Allure 1.6 THP 165 S&S	30.370	5,8	165	
D 208 SP Allure 1.6 THP 165 S&S Autom.	35.220	5,8	165	
D RCZ 2.0 HDI 160cv	33.600	5,3	163	
D RCZ 1.6 THP 155cv	30.650	6,7	156	
D RCZ 1.6 THP 155cv Autom. Sec 6 vel.	32.550	7,3	156	
D RCZ 1.6 THP 200cv	33.600	6,9	200	
D RCZ 1.6 THP 270cv	42.990	6,3	270	
D 3008 Active 1.6 BlueHDI 120 FAP	24.640	4,1	120	
D 3008 Active 1.6 BlueHDI 120 FAP	26.130	4,1	120	
D 3008 Active 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	26.630	4,2	115	
D 3008 Style 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	26.830	4,2	115	
D 3008 Style 2.0 HDI 150 FAP	28.410	5,3	150	
D 3008 Access 1.6 VTI 120	31.540	3,6	120	
D 3008 Allure 1.6 VTI 120	23.330	6,7	120	
D 3008 Allure 1.6 THP 155	28.020	6,7	156	
D 3008 Allure 1.6 THP 155 Automático	30.320	6,7	156	
D 3008 Access 1.6 BlueHDI 120 FAP	25.600	4,2	120	
D 5008 Active 1.6 BlueHDI 120 FAP	27.920	4,2	120	
D 5008 Active 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	27.740	4,2	115	
D 5008 Active 2.0 HDI 150 FAP	29.120	5,3	150	
D 5008 Allure 1.6 BlueHDI 120 FAP	30.230	4,3	120	
D 5008 Allure 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 B.Lion	30.680	4,8	115	
D 5008 Allure 2.0 HDI 150 FAP	32.060	5,3	150	
D 5008 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	33.560	6,3	163	
D 5008 Style 1.6 BlueHDI 120 FAP	27.580	4,3	120	
D 5008 Style 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	28.030	4,2	115	
D 5008 Style 2.0 HDI 150 FAP	29.410	5,3	150	
D 5008 Access 1.6 VTI 120	23.060	5,4	120	
D 5008 Allure 1.6 VTI 120	24.740	6,9	120	
D 5008 Allure 1.6 THP 155	26.420	6,9	156	
D 5008 Allure 1.6 THP 155 Automático	31.620	7,6	156	
D 5008 Access 1.6 BlueHDI 120 FAP	25.600	4,2	120	
D 5008 Active 1.6 BlueHDI 120 FAP	27.580	4,2	120	
D 5008 Active 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	27.740	4,2	115	
D 5008 Active 2.0 HDI 150 FAP	29.120	5,3	150	
D 5008 Allure 1.6 BlueHDI 120 FAP	30.230	4,3	120	
D 5008 Allure 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 B.Lion	30.680	4,8	115	
D 5008 Allure 2.0 HDI 150 FAP	32.060	5,3	150	
D 5008 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	33.560	6,3	163	
D 5008 Style 1.6 BlueHDI 120 FAP	27.580	4,3	120	
D 5008 Style 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	28.030	4,2	115	
D 5008 Style 2.0 HDI 150 FAP	29.410	5,3	150	
D 5008 Access 1.6 VTI 120	23.060	5,4	120	
D 5008 Allure 1.6 VTI 120	24.740	6,9	120	
D 5008 Allure 1.6 THP 155	26.420	6,9	156	
D 5008 Allure 1.6 THP 155 Automático	31.620	7,6	156	
D 5008 Access 1.6 BlueHDI 120 FAP	25.600	4,2	120	
D 5008 Active 1.6 BlueHDI 120 FAP	27.580	4,2	120	
D 5008 Active 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	27.740	4,2	115	
D 5008 Active 2.0 HDI 150 FAP	29.120	5,3	150	
D 5008 Allure 1.6 BlueHDI 120 FAP	30.230	4,3	120	
D 5008 Allure 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 B.Lion	30.680	4,8	115	
D 5008 Allure 2.0 HDI 150 FAP	32.060	5,3	150	
D 5008 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	33.560	6,3	163	
D 5008 Style 1.6 BlueHDI 120 FAP	27.580	4,3	120	
D 5008 Style 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	28.030	4,2	115	
D 5008 Style 2.0 HDI 150 FAP	29.410	5,3	150	
D 5008 Access 1.6 VTI 120	23.060	5,4	120	
D 5008 Allure 1.6 VTI 120	24.740	6,9	120	
D 5008 Allure 1.6 THP 155	26.420	6,9	156	
D 5008 Allure 1.6 THP 155 Automático	31.620	7,6	156	
D 5008 Access 1.6 BlueHDI 120 FAP	25.600	4,2	120	
D 5008 Active 1.6 BlueHDI 120 FAP	27.580	4,2	120	
D 5008 Active 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	27.740	4,2	115	
D 5008 Active 2.0 HDI 150 FAP	29.120	5,3	150	
D 5008 Allure 1.6 BlueHDI 120 FAP	30.230	4,3	120	
D 5008 Allure 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 B.Lion	30.680	4,8	115	
D 5008 Allure 2.0 HDI 150 FAP	32.060	5,3	150	
D 5008 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	33.560	6,3	163	
D 5008 Style 1.6 BlueHDI 120 FAP	27.580	4,3	120	
D 5008 Style 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	28.030	4,2	115	
D 5008 Style 2.0 HDI 150 FAP	29.410	5,3	150	
D 5008 Access 1.6 VTI 120	23.060	5,4	120	
D 5008 Allure 1.6 VTI 120	24.740	6,9	120	
D 5008 Allure 1.6 THP 155	26.420	6,9	156	
D 5008 Allure 1.6 THP 155 Automático	31.620	7,6	156	
D 5008 Access 1.6 BlueHDI 120 FAP	25.600	4,2	120	
D 5008 Active 1.6 BlueHDI 120 FAP	27.580	4,2	120	
D 5008 Active 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	27.740	4,2	115	
D 5008 Active 2.0 HDI 150 FAP	29.120	5,3	150	
D 5008 Allure 1.6 BlueHDI 120 FAP	30.230	4,3	120	
D 5008 Allure 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 B.Lion	30.680	4,8	115	
D 5008 Allure 2.0 HDI 150 FAP	32.060	5,3	150	
D 5008 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	33.560	6,3	163	
D 5008 Style 1.6 BlueHDI 120 FAP	27.580	4,3	120	
D 5008 Style 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	28.030	4,2	115	
D 5008 Style 2.0 HDI 150 FAP	29.410	5,3	150	
D 5008 Access 1.6 VTI 120	23.060	5,4	120	
D 5008 Allure 1.6 VTI 120	24.740	6,9	120	
D 5008 Allure 1.6 THP 155	26.420	6,9	156	
D 5008 Allure 1.6 THP 155 Automático	31.620	7,6	156	
D 5008 Access 1.6 BlueHDI 120 FAP	25.600	4,2	120	
D 5008 Active 1.6 BlueHDI 120 FAP	27.580	4,2	120	
D 5008 Active 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	27.740	4,2	115	
D 5008 Active 2.0 HDI 150 FAP	29.120	5,3	150	
D 5008 Allure 1.6 BlueHDI 120 FAP	30.230	4,3	120	
D 5008 Allure 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 B.Lion	30.680	4,8	115	
D 5008 Allure 2.0 HDI 150 FAP	32.060	5,3	150	
D 5008 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	33.560	6,3	163	
D 5008 Style 1.6 BlueHDI 120 FAP	27.580	4,3	120	
D 5008 Style 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	28.030	4,2	115	
D 5008 Style 2.0 HDI 150 FAP	29.410	5,3	150	
D 5008 Access 1.6 VTI 120	23.060	5,4	120	
D 5008 Allure 1.6 VTI 120	24.740	6,9	120	
D 5008 Allure 1.6 THP 155	26.420	6,9	156	
D 5008 Allure 1.6 THP 155 Automático	31.620	7,6	156	
D 5008 Access 1.6 BlueHDI 120 FAP	25.600	4,2	120	
D 5008 Active 1.6 BlueHDI 120 FAP	27.580	4,2	120	
D 5008 Active 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	27.740	4,2	115	
D 5008 Active 2.0 HDI 150 FAP	29.120</			

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

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

DUNLOP

HASTA 100 € DE REGALO Hasta el 31 de diciembre, decantarse por Dunlop al cambiar los neumáticos del coche supone una tarjeta de débito cargada con 20 € por dos cubiertas de llanta 16 o menor, 30 € si son de llanta 17 y 50 € para llanta 18 o superior...



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

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

Main table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists a wide range of car models from various brands like Suzuki, Toyota, Ssang Yong, Subaru, and Volkswagen.

BOSCH Premio a la fidelidad de los talleres

Ha iniciado su andadura «eXtra», la nueva plataforma de Bosch para incrementar y premiar la fidelidad de los talleres en España y Portugal, que ya estaba implantada en otros países europeos...

utilizados. Los códigos se transforman en puntos intercambiables por regalos. El programa cuenta con una identidad corporativa exclusiva apoyada en el logotipo «extra».



El director de marketing de Bosch, Sinfiriano Gallo, en la presentación.

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 DSG		26.050	6,6 160	
G BEETLE 1.4 TSI 160cv DSG Design		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 DSG		31.130	5,1 140	
D BEETLE Cabrio 2.0 TDI 140cv DSG Karmann		33.020	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		33.710	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 DSG		30.150	6,8 160	
G BEETLE Cabrio 1.4 TSI 160cv DSG Design		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 Bluetraction Tech		30.480	4,4 105	
D GOLF Cabrio 1.6 TSI 160cv DSG		33.390	6,3 160	
D GOLF Cabrio 1.6 TDI 105cv BMT		23.200	3,8 105	
D GOLF Cabrio 1.6 TSI 105cv BMT		23.820	3,8 105	
D GOLF Cabrio 1.6 TSI 105cv BMT DSG		25.090	3,9 105	
D GOLF Cabrio 1.6 TSI 105cv BMT DSG		25.710	3,9 105	
D GOLF Cabrio 2.0 TDI 150cv BMT		24.940	4,1 150	
D GOLF Cabrio 2.0 TDI 150cv BMT		25.560	4,1 150	
D GOLF Cabrio 2.0 TDI 150cv BMT DSG		26.740	4,4 150	
D GOLF Cabrio 2.0 TDI 150cv BMT DSG		27.360	4,4 150	
D GOLF Cabrio 2.0 TDI 150cv BMT DSG		22.990	3,2 110	
D GOLF Cabrio 2.0 TDI 110cv		22.910	3,2 110	
D GOLF Bluetraction Business & Navli 6 TDI 110cv		23.820	3,2 110	
D GOLF Bluetraction Business 1.6 TDI 110cv		23.390	3,2 110	
D GOLF Business & Navli 1.6 TDI 105cv BMT		23.140	3,8 105	
D GOLF Business 1.6 TDI 105cv BMT		22.710	3,8 105	
D GOLF Edition 1.6 TDI 105cv BMT		21.600	3,8 105	
D GOLF Edition 1.6 TDI 105cv BMT		22.220	3,8 105	
D GOLF Sport 1.6 TDI 105cv BMT		25.480	3,8 105	
D GOLF Sport 1.6 TDI 105cv BMT		26.100	3,8 105	
D GOLF Sport 1.6 TDI 105cv BMT DSG		27.370	3,9 105	
D GOLF Sport 1.6 TDI 105cv BMT DSG		27.990	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		22.950	5,3 122	
G GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG		23.260	5 122	
G GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG		23.880	5 122	
G GOLF Edition 1.2 TSI 105cv BMT		18.940	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		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	6 220	
G GOLF 2.0 TSI 220cv GTI BMT		32.345	6 220	
G GOLF 2.0 TSI 230cv DSG GTI Performance		35.290	6,4 230	
G GOLF 2.0 TSI 230cv DSG GTI Performance		35.935	6,4 230	
G GOLF 2.0 TSI 230cv GTI Performance BMT		33.430	6 230	
G GOLF 2.0 TSI 230cv GTI Performance BMT		34.075	6 230	
E GOLF e-Golf ePower 15cv		35.500	1 115	
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	4 110	
D GOLF SPORTSVAN Advance 2.0 TDI 150cv BMT		26.830	4,3 150	
D GOLF SPORTSVAN Advance 2.0 TDI 150cv BMT		33.060	4,6 150	
D GOLF SPORTSVAN Advance 2.0 TDI 150cv BMT DSG		33.690	4,6 150	
D GOLF SPORTSVAN Business & Navli 1.6 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 Sport 1.6 TDI 110cv BMT		28.370	3,9 110	
D GOLF SPORTSVAN Sport 1.6 TDI 110cv BMT DSG		30.240	4 110	
D GOLF SPORTSVAN Edition 1.6 TDI 110cv BMT		23.940	3,9 110	
D GOLF SPORTSVAN Edition 1.6 TDI 110cv BMT DSG		25.810	3,9 110	
D GOLF SPORTSVAN Sport 2.0 TDI 150cv BMT		28.370	3,9 110	
D GOLF SPORTSVAN Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG		30.240	4 110	
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	4 105	
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 Bluetraction Business 1.6 TDI 110		23.820	3,3 110	
D GOLF Variant Bluetraction Business & Navli 1.6 TDI		24.240	3,3 110	
D GOLF Variant Business & Navli 1.6 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	4 105	
D GOLF Variant Sport 2.0 TDI 150cv BMT		31.320	4,8 150	
D GOLF Variant Sport 2.0 TDI 150cv BMT		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		24.600	5,1 122	
G GOLF Variant Edition 1.2 TSI 105cv BMT		20.170	5 105	
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	5 140	
D JETTA 1.6 TDI 105cv DSG Advance Bluetraction Tech		22.540	4,3 105	
D JETTA 1.6 TDI 105cv Advance Bluetraction 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 Bluetraction 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		32.350	4,1 150	
D PASSAT 2.0 TDI 150cv Advance BMT DSG		34.830	4,5 150	
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 Bluetraction Tech		28.710	4,3 105	
D PASSAT 1.6 TDI 105cv Bluetraction		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 Bluetraction		26.795	4,1 105	
D PASSAT 1.6 TDI 105cv Business Bluetraction		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 DSG		32.130	4,3 105	
D PASSAT 1.6 TDI 105cv DSG Edition Bluetraction 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		34.995	5,2 140	
D PASSAT 2.0 TDI 140 DSG Advance Bluetraction Tech		36.830	5,2 140	
D PASSAT 2.0 TDI 140 DSG R-Line		37.190	5,2 140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Advance Bluetraction Tech		31.290	4,6 140	
D PASSAT 2.0 TDI 150cv Business Advance		28.370	4,6 140	
D PASSAT 2.0 TDI 150cv Business Edition		28.650	4,6 140	
D PASSAT 2.0 TDI 150cv Business Edition BMT		29.210	4,6 140	
D PASSAT 2.0 TDI 150cv Business Edition		29.210	4,6 140	
D PASSAT 2.0 TDI 150cv Business Edition		29.210	4,6 140	
D PASSAT 2.0 TDI 150cv Business Edition		31.380	4,6 140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv DSG Highline		36.830	5,2 140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv DSG Highline		37.190	5,2 140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv DSG Highline Bluetraction Tech		38.790	5,2 140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv DSG Highline Bluetraction Tech		35.680	4,6 140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv DSG Highline Bluetraction Tech		36.860	4,8 177	
D PASSAT 2.0 TDI 177cv DSG		39.320	5,2 177	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Business Edition		28.650	4,6 140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Business Edition		29.210	4,6 140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Business Edition		29.210	4,6 140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Business Edition		31.380	4,6 140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv DSG Exclusive BMT		35.480	5,2 140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv Edition Bluetraction 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 Bluetraction Tech		33.060	4,6 140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv R-Line Bluetraction Tech		35.480	5,2 140	
D PASSAT 2.0 TDI 140cv R-Line Bluetraction Tech		35.660	6,2 160	
G CC 2.0 TSI 210cv DSG		39.980	7 210	
G CC 2.0 TSI 210cv DSG R-Line		41.920	7 210	
D PHAETON 3.0 V6 TDI 245cv 4Motion		87.650	8,5 245	
D PHAETON 3.6 V6 280cv 4Motion		93.410	11,4 280	
D 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	4,2 150	
D SCIROCCO 2.0 TDI 177cv by R-Line		30.290	5,1 177	
D SCIROCCO 2.0 TDI 184cv DSG R-Line BMT		33.150	4,8 184	
D SCIROCCO 2.0 TDI 184cv R-Line BMT		31.280	4,4 184	
D SCIROCCO 1.4 TSI 122cv by R-Line		23.600	6,4 122	
D SCIROCCO 1.4 TSI 125cv R-Line BMT		24.240	5,	



¿TECNOLOGÍA ADBLUE POR MI CUENTA?

Juan José Hernández

Tengo una duda que me gustaría que me resolvieran. En los últimos meses compruebo que cada vez hay más modelos que incorporan aditivos de AdBlue, con el que mejoran las cifras de consumos y emisiones. Tengo un Mercedes Clase B 220 CDI y mi pregunta es si puedo montar esa tecnología en algún sitio, lo mismo que ocurre con los depósitos de GLP. Muchas gracias

RESPUESTA

Efectivamente, la dura normativa en materia de emisiones vigente en la Unión Europea está motivando que muchos modelos diésel incorporen la tecnología con soluciones de AdBlue, algo que se lleva haciendo ya durante años en los camiones que circulan por las carreteras del Viejo Continente.

La norma Euro 6 obliga desde enero de 2015

a todos los vehículos diésel que se vendan en Europa a arrojar como mucho 80 mg de óxido de nitrógeno. Por eso se hace imprescindible en ocasiones inyectar una solución de urea en el catalizador para rebajar esas emisiones.

Sin embargo, no lo podrás hacer en tu Clase B porque, al contrario de lo que ocurre con los depósitos de GLP (Gas Licuado del Petróleo), la transformación es más compleja porque se necesita un catalizador especial e ir acompañada de una homologación. Y una cosa más, no influye en el consumo, sólo en las emisiones.



CARTA
DE LA SEMANA

¿CITROËN C1 O PEUGEOT 108?

Eduardo Pérez

Hay una cosa que no entiendo muy bien. Estoy pensando en comprar un coche a mi hija, de corte urbano porque lo utilizará básicamente para ir a la Universidad y moverse por Madrid. Yo tengo un Peugeot 508 y estoy encantado, por eso me gusta y me da confianza el nuevo 108. He leído que se trata del mismo coche que el Citroën C1, pero no entiendo que haya una diferencia de precio tan abultada entre ambos. ¿Cuál es el motivo? ¿Son realmente el mismo coche?

RESPUESTA

No tengas temor pues se trata del mismo vehículo en esencia. Tanto el Peugeot 108 como el Citroën C1 son como dos gotas de agua y sólo se diferencian por los detalles estéticos, sobre todo en el frontal, cada uno asumiendo el corporativo de su propia marca. Y señalar que hay un tercer modelo, el Toyota Aygo, que es otro calco de los dos mencionados anteriormente. Los tres comparten línea de montaje, motores, chasis, cajas de cambio... y de hecho el mayor peso en su desarrollo y construcción lo asume Toyota.

Dicho esto las diferencias de precio a las que haces referencia se deben más a cuestiones de marketing en sus respectivas marcas que a otra cosa. Y aprovechamos para comentarte que en las próximas semanas haremos una comparativa entre el 108 y el C1 que suponemos te interesará (en su día ya probamos el Aygo).

Es cierto que si miras el precio de partida, el Citroën C1 resulta más asequible, ya que la marca francesa lo vende desde 10.250 euros. Si echas un vistazo al 108 la tarifa de salida es de 12.600 euros, pero no se corresponde con el mismo motor ni siquiera con la misma carrocería. El C1 ofrece esa versión de acceso en tres puertas con el motor tricilíndrico 1.0 de 68 caballos y caja manual de cinco relaciones, asociada al acabado Live.

Esta combinación no está disponible en el 108, que prefiere situar su gama un escalón por encima. El mismo motor 1.0 sólo lo contempla con carrocería cinco puertas y asociada a una caja automática ETG5 también con cinco relaciones, por eso el precio es de 13.150 euros. Si realizas esta combinación en el C1 la tarifa es de 12.800 euros, 350 menos que su rival, ahorro que se justifica con un equipamiento no tan completo.

CONSULTAS RÁPIDAS

ME HE SOMETIDO A UNA PRUEBA DE ALCOHOLEMIA EN UN CONTROL Y NO ESTOY CONFORME CON EL RESULTADO DEL ETILÓMETRO. ¿QUÉ PUEDO HACER?

Cuando no estemos conformes con el resultado que arroje el alcoholímetro, podemos acudir a un laboratorio privado y solicitar que nos realicen una prueba de detección de alcohol en sangre, y si el resultado no supera los 1,2 gramos por litro de sangre, aportar dicha prueba de descargo para que sea valorada por el juzgado en el acto del juicio. Debemos tener en cuenta en este caso que los 0,60 miligramos por litro de aire espirado equivalen a una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro de sangre.

¿PUEDEN CONDENARME AUNQUE NO HAYA HECHO LA PRUEBA DE ALCOHOLEMIA?

La prueba de detección de alcohol en sangre es la prueba por excelencia a la hora de poder demostrar la comisión de un delito contra la seguridad del tráfico por la ingesta de bebidas alcohólicas, si bien no es la única prueba que permite sustentar un pronunciamiento de condena. El juez penal puede condenar, además, cuando concurren otras pruebas, como pueden ser la diligencia de síntomas que realicen los agentes que intervinieron en los hechos y que requieren al ciudadano para que se someta a la prueba de detección alcohólica, agentes que pueden prestar declaración a través de la prueba testifical realizada en el acto del juicio informando al juez de las razones por las que dicha prueba no se llegó a realizar, la prueba indiciaria concurrente como sería el que se haya causado un accidente.

BUENA PREGUNTA

CON UNA TASA DE ALCOHOL INFERIOR A 0,60 MILIGRAMOS TAMBIÉN NOS PUEDEN CONDENAR SI HEMOS PUESTO EN PELIGRO LA CIRCULACIÓN

Hace unas semanas sufrí la rotura de la rueda delantera izquierda de mi vehículo y colisioné con el coche que tenía a mi izquierda. Me requirieron para realizar la prueba de alcoholemia y salió un resultado de 0,26. Me han citado a un juicio rápido pero tengo entendido que para que me condenen tengo que superar 0,60 miligramos por litro de aire espirado.

RESPUESTA

El artículo 379 del Código Penal establece en el párrafo segundo que «en todo caso será condenado el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro». Esto no implica que cuando la tasa de alcohol no supere los 0,60 no podamos ser condenados, si queda probado en el acto del juicio que hemos puesto en peligro la seguridad del tráfico, al verse mermadas nuestras facultades psicofísicas a causa de la ingesta de alcohol o por el consumo de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

En el caso que nos expone sería conveniente que acredite con las oportunas pruebas de descargo –pericial, documental, testifical, etc– que el accidente en cuestión tuvo su causa en el reventón del neumático y que por tal razón el accidente se hubiera producido igualmente, aunque el resultado del etilómetro hubiera sido favorable determinando la ausencia de alcohol en su organismo.

En el juicio rápido por alcoholemia la Ley nos permite pactar con el fiscal en el juzgado de instrucción, reconociendo la autoría y en ese caso el imputado puede beneficiarse de una reducción de un tercio de la pena a imponer. Es decir, en vez de imponerse una pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a doce meses o trabajos en bene-



ficio de la comunidad de 31 a 90 días, y la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años, en este caso la pena mínima podría quedar reducida a una pena de prisión de dos meses, o multa de cuatro meses con una cuota diaria que puede oscilar entre los dos y los cuatrocientos euros diarios, o trabajos en beneficio de la comunidad de veintidós días y retirada del permiso de conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo de ocho meses.

En nuestro caso, recordemos que no hemos superado el límite de 0,60 miligramos por litro de aire espirado y que contamos con una prueba de descargo esencial, la pericial del experto con la que poder acreditar que la causa del accidente fue la rotura de la rueda, si a ello le unimos una diligencia de síntomas favorable. Ante tal situación es bastante previsible el dictado de una sentencia absoluta, teniendo en cuenta, además, el resultado objetivo del test de alcoholemia de 0,26 muy próximo al límite mínimo legal.

CONSULTAS RÁPIDAS

CRISTALES MÁS DELGADOS EN EL RENAULT EOLAB

Carlos Caridad

Pues tienes toda la razón del mundo, pero el espacio disponible en ocasiones no nos permite destacar todo lo que quisiéramos, más en un vehículo como el Renault Eolab, que arroja más de 100 innovaciones. En lo que respecta a los cristales, este modelo ha reducido el espesor hasta los 3 milímetros, frente a los 4,5 que se utilizan en un modelo similar, como el Clio. Con esta

medida se consigue que el peso sea de 21 kilos, ahorrando un total de 9, es decir, un 25 por ciento respecto al Clio. Esperamos haber resuelto tu curiosidad.

NEUMÁTICOS RUN FLAT O RUEDAS PAX

Antonio Pérez

Tienen la misma función, pero se trata de conceptos diferentes. En ambos casos nos permiten rodar con la rueda pinchada alrededor de 200 kilómetros y podemos alcanzar los 80 km/h.

Los neumáticos Run Flat apuestan por unos flancos más robustos que soportan el peso del vehículo aun sin aire. Por su parte, las ruedas PAX, desarrolladas en su día por Michelin, consisten en incorporar en el interior del neumático, asentado en la llanta, un aro circular como si fuera una segunda rueda de menor diámetro. Unos muelles internos incrementan su presión cuando se circula sin aire para evitar que se desllante. Se utiliza mucho en vehículos blindados.

► 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.

ENVÍA TUS DUDAS A cartasaldirector@motor16.com



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.

CONTRATE HOY MISMO
LEGALITAS PROTECCIÓN AL CONDUCTOR

902 090 351

DESCUENTO EXCLUSIVO PARA LECTORES
15%
MOTOR 16



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

LEGALITAS

MAZDA 323 UN COMPACTO MUY ORIGINAL EN DOS VERSIONES



Subaru SVX, los Nisan Figaro de estilo retro y Nissan NX 100 –éste un cuidado coupé deportivo de 1.6 o 2 litros–, el Toyota MR 2 de motor trasero central o el Mazda Eunos Cosmo, que sería el primer coche del mundo con GPS.

También hubo novedades en el Motorfair londinense, pero de menor fuste, como los renovados Rover 800 o Rolls Royce Silver Spur, así como un coupé coreano, el Hyundai S.

A ello se unían los Ferrari de la portada, el prototipo Mythos –carrozado por Pini-farina– y un contacto muy admirativo sobre un Ferrari que para algunos resultaría decepcionante, el 348 TB

El coche probado era un ‘alegre invitado’, el Ford Fiesta XR 2 i (1.602.626 pesetas y 110 CV). Este deportivo de línea conseguida aportaba un motor potente y agradable, así como un buen acabado, pero su tren delantero, su sonoridad interior o sus asientos incómodos no figuraban en el apartado de los pros.

La prueba comparativa enfrentaba a dos Mazda 323. A ese ‘doble desafío’ concurrían los dos tracción delantera con idéntica mecánica que eran el deportivo Mazda 323 GT de tres puertas (2.765.104 pesetas y 140 CV) y el bellísimo y muy original 5 puertas Mazda 323 F (2.925.144 pesetas y 140 cv). Ambos hacían valer su escalonamiento del cambio, su acabado y su equipo, y ambos sufrían una escasa aireación, disponían de exiguo maletero y sus asientos delanteros eran mejorables.

En lo deportivo había que destacar la victoria del Ford Sierra Cosworth de Chus Puras y Aguado en el Rally Islas Canarias.

En el Gran Premio de Fór-

Nº 314

28 OCTUBRE 1989

La portada



Además de los modelos de Ferrari, grandes protagonistas de la portada, este número también dejaba espacio a los salones de Tokio y Londres y también a la prueba de un pequeño deportivo, el Ford Fiesta XR2.

mula 1 de Japón, al final no le dejaron subir al podio al primero en la meta, a Senna, por causa de una reclamación, haciéndolo provisionalmente en su sitio Nannini, piloto de Beneton Ford

Era destacable el recuerdo a los superventas que habían liderado cada año desde 1979 nuestras ventas de automóviles, a quienes recordaba este número de Motor 16. Estos habían sido el Ford Fiesta en 1979 y 1980, el Renault 5 en 1981, 1982 y 1983, el Renault 11 en 1984, 1985 y 1986 y el Opel Kadett en 1987 y 1988, si bien el Renault 19 lideraba provisionalmente el mercado español en 1989.

Todo sobre Ferrari

Este número de Motor16 que marcaba el sexto aniversario de la revista, repasaba como tema principal, la fascinación de una marca incomparable: Ferrari. La firma del Cavallino era protagonista de la revista con modelos como el prototipo Mythos o la prueba del Ferrari 348 TB.

Ramón Roca Maseda | Fundación Cultural RACE

Hace ahora 25 años había novedades como la comercialización del Lada Samara de 5 puertas o la del Lancia Delta World Champion sobre base del 1.300 o 1.600, en honor a los Campeonatos del Mundo de Rallies, que el Delta ganó en 1987, 1988 y 1989.

A ellas se unía la aparición del BMW 318 is, un 16V de 136 CV dotado de una suspensión mejorada con amortiguadores de gas.

Más novedades aún se habían presentado en el Salón de Tokio, donde habían destacado el coupé deportivo

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



ENFRENTATE A LOS DRAGONES DE KOMODO

¡ADELÁNTATE!

Te esperan en la Guardería de Dragones de Faunia.

ENTRADA ONLINE DESDE SOLO **14,90 €**


Síguenos en:

WWW.FAUNIA.ES



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 36 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.

