

1,30
€

Sale los martes

Motor16.com

FÓRMULA 1 MERCEDES MANDA;
ALONSO Y SAINZ VAN
COGIENDO
RITMO



Al volante: Audi TT
Roadster, nuevo
Honda CR-V



Nº 1.629
Del 10 al 16 de febrero
de 2015

FORD FOCUS RS 320 CV Y TRACCIÓN TOTAL ¡¡¡ATÓMICO!!!

Exclusiva
Descubrimos
los nuevos
Renault para
2015



Comparativa
SUV frente a
Utilitario

Nissan Juke / Note El que arriesga gana

PEUGEOT
308 GT

DOS MOTORES
DEPORTIVOS PARA
EL COCHE DEL AÑO

Al volante





NUEVO ŠKODA SCOUT



Consumo combinado gama Scout: [5,1-6,9] l/100 km. Emisiones de CO₂ gama Scout: [129-158] g/km.

¿Estás listo para la aventura?

Aprovecha cualquier momento y lugar para salir de la rutina y vivir aventuras con un compañero de viaje tan preparado como el nuevo ŠKODA Scout. Su aspecto agresivo no se queda en el exterior sino que se refuerza con su tracción 4x4 de última generación, capaz de transformar las situaciones más adversas en pequeñas anécdotas. Déjate sorprender por sus potentes motorizaciones de hasta 180 CV y disfruta de todo lo que te rodea gracias a su techo panorámico.

ŠKODA Scout 4x4 con llantas de aleación 17", climatizador bizonal, 7 Airbags, radio CD con pantalla táctil, volante multifunción con bluetooth, sensor luces y lluvia...

www.skoda.es

entre nosotros



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Asignatura pendiente

El rescate de las autopistas de peaje es una de las asignaturas pendientes de Fomento para el próximo curso

Normalmente, sólo alguien que domina una situación y está al corriente de lo que se cuece, es capaz de hacer aseveraciones. Es el caso de la ministra de Fomento, Ana Pastor, la más competente del equipo de Gobierno desde mi punto de vista. La titular de esta cartera, entre otros logros, ha conseguido sacar a Bolsa a Aena y la reestructuración de las millonarias inversiones proyectadas para el AVE, quedándole una importante asignatura que sacar adelante, antes de que se acabe la legislatura. Se trata de las ocho autopistas en riesgo de liquidación y el convenio presentado por Fomento como solución de rescate. Cuestión complicada si tenemos en cuenta que el Gobierno, por boca de la ministra, se ha comprometido en repetidas ocasiones a que tan desastrosa planificación de estas infraestructuras «no estuviera a cargo del bolsillo de los españoles». De ahí que Fomento, con el visto bueno de Hacienda ofrezca a las concesionarias y sus accionistas una quita del 50 por ciento de una deuda de 3.600 millones de euros y el resto, con emisión de bonos a 30 años, con un interés del 1 por ciento. Además advierte a las empresas y bancos que si el Estado tiene que asumir la deuda de las autopistas, los pleitos pueden ser interminables.

Lo más curioso es que unido al anuncio del rescate de las radiales, empiezan a llegar noticias que directa e indirectamente están relacionadas con la cuestión. Por ejemplo, el Ministerio de Fomento está dispuesto a aplicar de manera escalonada y a partir del segundo trimestre del año, la salida de los camiones de las carreteras convencionales, obligándoles a circular por autopistas de peaje, con el 50 por ciento de descuento, que subvencionaría el Gobierno. Una muy buena noticia para la seguridad vial, aunque en principio a los transportistas no les haga ninguna gracia. Otra medida que suena a más de lo mismo es la reciente propuesta de María Seguí, titular de la DGT, en el sentido de realizar ITV de furgonetas y camiones en plena carretera. Así y por medio de un vehículo técnicamente equipado, se realizaría una inspección 'in situ', además de efectuada visualmente. Llegados a este punto, tenemos además el recién aprobado Plan PIMA Transporte, promovido por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que tiene como objetivo por medio de ayudas, la retirada de vehículos antiguos de transportes, para reducir el consumo de carburantes y mejorar la seguridad vial y el medio ambiente. Lo dicho, todo empieza a cuadrar para sacar adelante varias de las asignaturas pendientes.

visto en internet

UN JUKE PARA LA NIEVE

Ahora que estamos con el temporal, viendo coches tirados en la nieve por las carreteras de media España, a algunos se les ocurren soluciones imaginativas para no perder ni gota de movilidad... Y al mismo tiempo garantizar diversión al volante. Eso es lo que ha hecho Nissan con el Juke Nismo, un coche que con

sus 218 caballos es pura diversión y deportividad. Y cuando se le cambian los neumáticos por un sistema de orugas se convierte en un deportivo pensado para la nieve.

El resultado es este Juke Nismo RSnow, creado específicamente para un evento de conducción sobre hielo en Laponia. Y sobre los lagos helados finlandeses este Juke ha mostrado sus posibilidades. Tantas que a lo mejor, alguno de los que estos días se ha quedado tirado en las carreteras, ha tomado nota para poder colocárselo a su coche.



Si quieres ver el video del Nissan Juke RSnow entra en...
www.m16.in/v406

no te lo pierdas

ASÍ SE LANZA UN COCHE

Muchas veces nos hemos preguntado qué es lo que hay detrás del lanzamiento de un coche. Porque tenemos en ocasiones la tendencia de quedarnos en el escenario y olvidar la parte oculta de cada nuevo modelo. Y ahora, cuando el lanzamiento del Jaguar XE empieza a llegar a su momento culminante, hemos podido conocer de primera mano muchos de los procesos que, seis años antes del lanzamiento del coche, se ponen en marcha para que un nuevo coche llegue al mercado. Y lo hemos conocido de propia voz de los 'actores' de este proceso que muchas veces están 'fuera de los focos', pero que sin su aportación y esfuerzo el resultado no podría ser nunca el éxito. Esta semana os ofrecemos la primera entrega de un reportaje que cuenta el trasfondo del automóvil.



Síguenos en...



@motor16
/Motor16

Motor16.tv
Motor16.com



es el V8 de 3.902 cc turboalimentado, que rinde 670 CV a 8.000 rpm, tiene un par máximo de 77,6 mkg a 3.000 rpm y anuncia prestaciones de excepción, como una aceleración de 0 a 100 km/h en 3 segundos o de 0 a 200 km/h en 8,3 segundos.

QUE PASA

6

FERRARI 488 GTB

Con motor turbo y 670 caballos

El 488 GTB es la última 'berlinetta' de la casa italiana. Protagonista bajo su carrocería

Edita:

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

Ángel Carhenilla - acarhenilla@motor16.com

Director general:

Alfonso J. Nieto - ajnieto@motor16.com

DIRECTOR:

Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores:

Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redactora jefe:

María Jesús Beneit - mjbeneit@motor16.com

Diseño:

Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores:

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

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 todo ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.



CUATRO RUEDAS

26

NUEVO HONDA CR-V

De gran categoría

El Honda CR-V de nueva hornada mejora su imagen y equipamiento, recibe un motor diésel más potente y un sofisticado cambio automático de 9 marchas. Y ha aumentado notablemente su equipamiento de seguridad. En definitiva, da un salto hacia adelante para acercarse más a los modelos 'premium'.



22

RENAULT

2015: Avalancha de modelos

La Alianza Renault-Nissan aspira a convertirse en el tercer fabricante mundial en 2016. Para ayudar a conseguirlo, la gama Renault se habrá reforzado ya este año con 5 lanzamientos: Espace, Kadjar, un modelo 'low-cost', un modelo pick-up y una berlina del Segmento D para sustituir al actual Laguna.

28

PEUGEOT 308 GT

Con garras afiladas

Peugeot lanza las versiones GT del 308. Disponibles tanto en berlina como en familiar, estos deportivos GT suman mecánicas potentes, detalles estéticos que acentúan su carácter y una puesta a punto específica que hacen más llevadera la espera del 308 GTi.

+INTERESANTE

32

LANZAMIENTO JAGUAR XE

Todos a una

El lanzamiento de un nuevo modelo es un trabajo que involucra a todo el equipo. Más

CUATRO RUEDAS

24

AUDI TT ROADSTER

Dos coches en uno

El TT Roadster conserva todas las virtudes del nuevo TT Coupé en términos de rigidez, ligereza, seguridad o dinamismo. Y bastan diez segundos para añadir otro atractivo, pues ése es el tiempo necesario para plegar la capota y disfrutar de un deportivo apasionante, incluso si elegimos la versión diésel Ultra de 184 CV, de grandes prestaciones y mínimo gasto.



aún si, como en el caso del XE, se trata de un coche totalmente nuevo, que introduce a la marca en un nuevo segmento.

DE CARRERAS

40

FORMULA 1

Tiro al blanco

Una pretemporada de Fórmula 1 es como el tiro de precisión, donde

se va ajustando poco a poco el visor y el pulso para acercarse al objetivo de lograr el monoplaza lo más competitivo posible. La pretemporada 2015 tuvo su primer disparo en Jerez.

SABER COMPRAR Y VENDER

44

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 45

De principio a fin

Qué pasa	6
En portada	8
Cuatro ruedas	20
La semana	30
+ Interesante	32
A la última	38
De carreras	40
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

AUDI	24
FERRARI	6
FORD	20
HONDA	26
JAGUAR	32
NISSAN	8
PEUGEOT	28
RENAULT	22

66

EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

MÁS DETALLES SOBRE EL RENAULT KADJAR

La pasada semana ofrecíamos toda la información sobre el Kadjar, el nuevo 'crossover' medio -4,45 metros- de Renault; pero la casa francesa no desveló hasta última hora imágenes del interior, que aquí mostramos. Destaca su diseño muy 'todoterreno', basado en un salpicadero de líneas horizontales presidido por la pantalla táctil del sistema R-Link 2, similar al visto en el nuevo Espace. Además, las versiones de tracción total equipan una rueda para elegir entre los modos '2WD', 'Auto' y 'Lock'.



Pedro Martín || pmartin@motor16.com

EL INTERIOR DEL SUPERB III, A LA VISTA

Skoda presentará en el próximo Salón de Ginebra la tercera generación del Superb, pero antes ha desvelado una primera imagen de su interior, que exhibe una clara evolución en diseño y tecnología.



CITROËN C4 CACTUS PURETECH 82 EURO 6

El C4 Cactus incorpora a su gama el motor de gasolina tricilíndrico 1.2 PureTech de 82 CV, con el que gasta 4,6 l/100 km de media y tiene emisiones de 107 g/km. Cumple la norma Euro 6, se combina con los niveles de acabado Live, Feel Fine y Feel Cool, y parte de 14.750 euros.



Acelera de 0 a 200 km/h en 8,3 segundos 488 GTB: motor V8 Turbo de 670 caballos para el último Ferrari

La historia de los Ferrari con motor V8 central trasero, iniciada hace 40 años con el 308 GTB, escribe un nuevo capítulo con el 488 GTB, la última 'berlinetta' de la casa. Protagonista bajo su carrocería es el V8 de 3.902 cc turboalimentado, que rinde 670 CV a 8.000 rpm, tiene un par máximo de 77,6 mkg a 3.000 rpm y anuncia prestaciones de excepción, como una aceleración de 0 a 100 km/h en 3 segundos y de 0 a

200 km/h en 8,3 segundos, y una velocidad punta superior a 330 km/h. Según la marca, completa la vuelta a su pista de Fiorano en 1 minuto y 23 segundos. Además, consumo y emisiones son inferiores a los de sus 'hermanos': 11,4 l/100 km y 260 g/km.

El Ferrari 488 GTB mide 4,57 metros de largo por 1,95 de ancho y 1,21 de alto, pesa 1.370 kilos 'en seco', distribuye su masa a razón de un 46,5 por ciento sobre el

eje delantero y un 53,5 sobre el trasero, y presume de una aerodinámica depurada, pues frente al coche anterior mejora el Cx y rebaja un 50% la carga. Por último, equipa el nuevo sistema de control del ángulo de deslizamiento lateral 'Side Slip Control' 2, integrado en el F1-Trac y el E-Diff, y que controla la amortiguación activa para permitir una mayor aceleración lateral en curva.



La marca de Maranello dice que el 488 GTB es el Ferrari más aerodinámico de la historia.

El nuevo motor 3.9 V8 turboalimentado entrega un par máximo de 77,6 mkg a sólo 3.000 rpm.

Si quieres saber más del Ferrari 488 GTB entra en...
www.m16.in/909

Nuevas alternativas deportivas Porsche Cayman GT4 y 911 'Aerokit Turbo'

Novedades por partida doble en la firma alemana. Por un lado aparece el Cayman GT4, basado en el coupé pequeño pero con componentes del 911 GT3. Tiene un motor 3.8 bóxer de 385 CV, derivado del que usa el 911 Carrera S, que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en

4,4 segundos y alcanzar los 295 km/h. Además, gasta 10,3 l/100 km, equipa un chasis con altura rebajada 30 mm, tiene frenos de ma-

El kit aerodinámico nuevo se puede montar en los 911 Turbo y 911 Turbo S.



yor medida y tiene un precio de 99.094 euros.

La segunda novedad es el kit aerodinámico de Porsche Exclusive para los 911 Turbo y Turbo S, con precios desde 4.961 euros y que generan más carga: a 300 km/h sube de 17 a 26 kilos en modo Velocidad, y de 18 a 150 kilos en modo Rendimiento.

El Picanto estrena nuevas llantas de 14 pulgadas y ofrece un pack Sport opcional.



Llegará a finales de marzo Kia introduce diversas mejoras en el Picanto

Kia presentará en Ginebra la renovación del Picanto, que incluye cambios de imagen en el exterior -paragolpes delantero y trasero, parrilla frontal, llantas...- y el interior -molduras, equipo de sonido...-. Además, apare-

cen equipamientos nuevos como la pantalla de 7 pulgadas para el navegador y la cámara trasera, se reducen las distancias de frenado y hay algunas modificaciones en el motor 1.0 MPI de gasolina para cumplir Euro 6.

Motor 1.6 Turbo de 207 CV La versión OPC corona la gama del Opel Corsa

El nuevo Corsa cuenta ya con su versión OPC, que adopta un motor 1.6 Turbo con 207 CV de potencia y un par máximo de 25,0 mkg entre 1.900 y 5.800 rpm, aunque la función 'overboost' eleva ese valor a 28,6 mkg. Tiene tracción delantera y cambio manual de seis marchas, y presume de prestaciones: acelera de 0 a 100 km/h en 6,8 segundos, tarda 6,6 segundos en recuperar de 80 a 120 km/h en quinta y alcanza 230 km/h de velocidad punta. Su gasto medio es de 7,5 l/100 km y emite 174 g/km de CO₂.

Opel ha trabajado junto con los especialistas en amortiguación de Koni para crear un chasis específico, y el resultado es el FDS (Frequency Selective Damping), que persigue un mejor equilibrio estabilidad/confort. El Corsa OPC va 10 mm más cerca del suelo que el resto de la gama, equipa neumáticos 215/45 R17 y tiene discos delanteros de 308 mm, que pueden ser unos Brembo de 330 mm con el paquete Performance, que incluye llantas de 18 pulgadas, neumáticos especiales Michelin y diferencial autoblocante.



En el interior destacan los asientos Recaro de tipo bacquet, el volante achatado en su cara inferior o los pedales de aluminio. Y por fuera, la personalización es completa, y estrena en exclusiva el color Azul Ópalo.



Si quieres saber más del nuevo Opel Corsa OPC entra en...
www.m16.in/913

PARA PENSAR

4,7

kilos de gas natural consume el nuevo VW Caddy TGI cada 100 kilómetros

Volkswagen dice que eso supone un ahorro de 1,7 kg/100 km frente al modelo actual. El nuevo Caddy estará disponible también con motores diésel TDI, que rebajan el gasto hasta 1,2 l/100 km, y mecánicas TSI de gasolina.

EL PUNTAZO

Hyundai exhibirá en el Salón de Ginebra el nuevo Tucson, un SUV de tamaño medio que sustituirá al ix35. A modo de 'aperitivo' ha hecho público un primer boceto.





La lógica frente a la ‘provocación’

En este último duelo entre utilitarios y sus derivados ‘crossover’ llega la hora de enfrentarse a los representantes de Nissan. Estamos ante el pulso más ‘injusto’ de los cinco planteados, pues aunque comparten el mismo motor diésel 1.5 dCi, el Juke es más potente y está mejor dotado desde el punto de vista tecnológico. En cambio, el Note se aferra a la tradición y al sentido práctico. Su rival, de estilo SUV, se salta el guión hasta el punto de ser todo un ‘provocador’... incluso en la diferencia de precio.

Gregorio Arroyo || garroyo@motor16.com Fotos: Álvaro Gª Martins

los ‘crossover’ urbanos, un territorio sin explorar hasta ese momento, y se situó en la estela del éxito del Qashqai, ubicado en un segmento superior. Durante bastante tiempo fue el gran triunfador, hasta el punto de que le han salido numerosos rivales en los últimos años.

PRECIO » Grandes diferencias, pero... ¿justificadas?

El diseño es importante en la compra de un vehículo, pero el precio, en este tipo de automóviles, casi lo es más. En este sentido, el nuevo Note resulta más accesible para el bolsillo, pero eso tiene cierta explicación. O, mejor dicho, varias explicaciones. Los dos modelos presentan hasta cinco acabados en sus respectivas gamas, pero el Note parte desde el Visia por 16.010 euros, mientras que el Juke lo hace desde el Acenta, un escalón superior

en cuanto a dotación de serie, y el precio de partida se sitúa en los 20.150 euros.

El balance más justo pasa por comparar sus acabados Acenta. El Juke se dispara 2.390 euros por encima, pero a cambio incrementa su dotación con climatizador –aire acondicionado en el Note–, faros antiniebla delanteros, cristales traseros oscurecidos y llantas de aleación de 17 pulgadas –de 15 en su oponente–, además del sistema de Control Dinámico, que permite optar entre varios modos de conducción. Y si nos vamos al acabado superior Tekna Premium aquí probado la diferencia de precio crece considerablemente, hasta los 4.980 euros, una cantidad que echaría para atrás a cualquiera, ya que detalles como un techo de cristal practicable, unos faros de xenón o unos asientos delanteros calefactados no justificarían por sí solos ese incremento.

La justificación a ese mayor desembol-

so viene motivada, además, por otras causas. Por ejemplo, sus palpables diferencias mecánicas. Bajo el capó, los dos vehículos apuestan por el conocido propulsor 1.5 dCi, un bloque de cuatro cilindros fabricado en la planta que Renault tiene en Valladolid que destaca por su agradable funcionamiento en marcha y las bajas ci-

En esta quinta entrega de la serie destinada a enfrentar, en duelos fratricidas, a vehículos utilitarios con sus derivados de corte SUV le llega el turno a Nissan. El fabricante japonés siempre se ha caracterizado por ‘arriesgar’ un poquito más en el diseño que muchos de sus rivales, y eso es evidente en modelos como el Juke.

A diferencia de otros ‘pulsos’ realizados en semanas pasadas, tanto el Note como el Juke emplean vías completamente diferentes en su desarrollo. El primero comparte la plataforma ‘V’ de la marca con el

Micra, el utilitario por excelencia de Nissan, mientras que el Juke nace desde la plataforma ‘B’, genéticamente muy parecida a la de Clio y Captur, sus ‘primos hermanos’ de Renault.

La primera generación del Note vio la luz como pequeño monovolumen, pero en esta segunda entrega protagoniza un giro hacia un enfoque más de utilitario, ya que este tipo de vehículos tiene una mayor acogida y un abanico de potenciales clientes bastante más amplio.

Por su parte, el Juke abrió el camino de

NISSAN NOTE DCI 90 CV TEKNA PREMIUM	
PRECIO	20.210 €
EMISIONES DE CO ₂	90 g/km
EMISIONES oficiales:	90 g/km
Impuesto matriculación:	NO PAGA
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Precio mucho más atractivo. Mejor acceso y habitabilidad detrás. Consumos ajustados. Dotación en seguridad.	Tacto de la dirección y del cambio menos precisos. Tambores en frenos traseros. Ubicación de algunos mandos.

NISSAN JUKE DCI 110 CV TEKNA PREMIUM	
PRECIO	25.100 €
EMISIONES DE CO ₂	104 g/km
EMISIONES oficiales:	104 g/km
Impuesto matriculación:	NO PAGA
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Tacto general más agradable. Dinámica. Mayor solvencia en adelantamientos. Dotación de seguridad.	Precio mucho más elevado. Altura al techo detrás más justa. Pocos huecos en el habitáculo.



▲▲ El Note tiene menos volumen, pero su forma es más aprovechable, la boca de carga es más amplia y los tiradores resultan menos intrusivos.



▲▲ Los 354 litros del Juke 'salen' contando el hueco bajo el piso. Si hay que meter mucho equipaje o cosas grandes no es tan práctico como el Note. La bandeja que cubre el equipaje va fijada al propio portón.



► El interior del Note es más práctico en lo que se refiere a huecos, y también más funcional. La impresión que nos ha dado es que envejecerá algo peor que el Juke.



► En el Juke, el volante es más deportivo y el tacto general de la dirección y el cambio resulta mucho más agradable y preciso que el de su oponente.



TRADICIONAL CONTRA PROVOCADOR PRÁCTICAMENTE CON LA MISMA TALLA, AUNQUE EN DISTINTO FORMATO, EL NOTE ES LA APUESTA MÁS CLÁSICA Y PRÁCTICA, MIENTRAS QUE EL JUKE PRESUME DE UN DISEÑO QUE SE 'SALTA' TODAS LAS NORMAS. ÉSE ES UNO DE SUS GRANDES ARGUMENTOS, PARA BIEN... Y PARA MAL



▲▲ En el Note, los grupos ópticos están donde 'deben estar'. En el Juke, la 'provocación' es constante, tanto por ubicación como por su diseño.



▲▲ El Juke monta más 'goma' y tiene cuatro discos de freno. En el Note, los frenos traseros son de tambor.

fras de consumo. Por primera vez en esta serie de comparativas, un mismo bloque deriva en dos potencias diferentes. En el Note, la potencia es de 90 caballos y el par máximo, de 20,4 mkg a 1.750 vueltas. Por su parte, en el Juke, que disfruta ya de un turbo de geometría variable, la potencia se eleva hasta los 110 CV y el par aumenta hasta 26,5 mkg, con el añadido de que ese valor está disponible entre 1.750 y 2.500 rpm. Otra diferencia entre ambos estriba en la caja de cambios, manual de cinco relaciones en el Note y de seis en su contrincante. Ahora quizás vayan 'cuadrando' algo más las cuentas en la factura final. Por cierto, en ninguno de los dos modelos se contempla la posibilidad de montar la

transmisión automática con variador continuo Xtronic, sí disponible en alguna variante de gasolina.

Dicho esto, la primera impresión con ambos vehículos posando frente a nosotros es que el Juke resulta mucho más 'provocador' en sus formas. También es algo más largo y más ancho; pero, sobre todo, es más alto. Su mayor distancia libre al suelo le otorga más 'presencia' física, facilita el acceso al interior y convierte en una tarea más cómoda la instalación, por ejemplo, de una sillita de niños. Repercute, asimismo, en una mejor visibilidad, aunque el Note dispone de una visión fronto-lateral algo mejor debido a los pequeños ventanucos triangulares.

Más comedido por fuera, el Note, sin embargo, aprovecha mucho mejor el espacio en el interior, sobre todo en las plazas posteriores. En cualquier caso, tres adultos irán muy justos en la segunda fila, pero si observamos la cota de anchura, la altura al techo y el espacio reservado para las piernas, no hay color. Y dos detalles más: las puertas traseras del Juke son realmente 'justitas' por tamaño debido a la acentuada caída del techo. En el Note son más amplias y su apertura ronda los 90 grados, aspecto que favorece claramente el acceso.

Por otro lado, la banqueta trasera del Note goza de regulación longitudinal, un plus que multiplica la versatilidad y per-

mite jugar con el espacio de habitáculo y maletero en función de las necesidades que surjan en cada momento.

MALETERO ► Más grande en el Juke, pero menos práctico

También en el maletero hay diferencias. El Juke, en su última actualización, 'sacó petróleo' donde parecía no haberlo. Su compartimento de carga cubicaba antes 251 litros, pero ahora, 'milagrosamente', ofrece nada menos que 354 en sus versiones de tracción delantera. Dicho así habría una ligera ventaja sobre los 325 litros del Note, pero en la práctica es otra cosa. Este último tiene un portón más amplio, las to-

rretas de los amortiguadores no resultan tan intrusivas, el plano de carga es más bajo y el espacio es mucho más aprovechable. Y si adelantamos la banqueta trasera —es de una pieza— el volumen crece hasta los 411 litros. Pero en el peor de los casos, si tenemos que meter mucho equipaje u objetos muy voluminosos, el Note resulta mejor opción.

El Juke es un vehículo más 'caprichoso' y menos práctico, de acuerdo, pero no hay color cuando nos sentamos al volante e iniciamos la marcha. No dispone de tantos huecos para colocar cositas, pero el tacto general que ofrece y la presentación del conjunto brillan con más fuerza. La guantera del Note es doble, pero carece

de luz. Los asideros del techo son fijos y los mandos que gestionan la información del ordenador de viaje están en el cuadro de mandos, por detrás del volante. En el Juke éstos se sitúan en el propio volante, una posición más lógica, ergonómica y segura. Además, ofrece un diseño más deportivo y su dirección es más directa. También el tacto de la palanca de cambio es más preciso, y 'pilla' más a mano debido a que la consola central se encuentra en un plano más elevado. En el Note, la gestión del cambio es más imprecisa y los recorridos de la palanca son más largos.

El Juke monta el ya mencionado sistema de Control Dinámico Nissan. Controlada desde el salpicadero, esta tecnología



DOS MIRADAS DIFERENTES LA IMAGEN FRONTAL DEL JUKE ROMPE CON TODO. Y SU MAYOR ALTURA ES EVIDENTE



►► El Note dispone de unos tarados más suaves que brindan un mayor confort de marcha. Es muy estable pese a todo.



►► En el Juke, las reacciones son más vivas y transmite más sensaciones al volante. Apetece mucho más conducirlo.



►► Las plazas traseras del Note son más generosas en espacio para las piernas, y la banqueta trasera se desplaza longitudinalmente. Delante, la ergonomía en el Juke es mejor.



gestiona, por un lado, el climatizador, y por otro, el D-Mode, un asistente que nos permite acceder a la información sobre la conducción en tiempo real o a un historial sobre los últimos consumos registrados. Además, el conductor puede elegir entre los modos de uso 'Normal', 'Sport' y 'Eco', modificándose parámetros del motor, la dirección, el aire acondicionado y el cambio automático, aunque este último, como

decíamos al principio, no está disponible para los motores diésel.

El Note no llega a tanto, pero dispone de una función 'Eco' muy útil y fácil de entender para reducir el consumo. Se refleja en el cuadro y nos 'asesora' mediante el cambio de colores, desde el azul hasta el verde, además de tener un gráfico en el que nos indica la posición del pie sobre el acelerador. Con todo esto, la sensación

que tenemos tras rodar intensamente con los dos vehículos es que el Juke está mejor hecho y rematado. Y, por lo tanto, parece destinado a envejecer con mejor salud.

Analicemos ahora las prestaciones y el comportamiento dinámico. El Juke es más potente, pero no gana por goleada. Es más, el Note acelera desde parado en los mismos tiempos, pero cede terreno en las recuperaciones, aunque esta compara-

LAS NOTAS DE EURONCAP

	NOTE	JUKE
ESTRELLAS	★★★★	★★★★★
Protección adultos	86%	87%
Choque frontal	13,0 pts	13,7 pts
Choque lateral	7,9 pts	7,7 pts
Choque lateral con poste	7,5 pts	7,4 pts
Choque trasero (reposacabezas)	2,6 pts	2,7 pts
Protección infantil	82%	81%
Protección peatones	58%	41%
Asistentes de seguridad	70%	71%

►► En el impacto lateral el Note saca una puntuación algo mejor que el Juke. De todas formas, los datos son muy similares entre ambos, salvo en la protección de peatones, donde la mayor altura del Juke le pasa factura.



Los cambios en EuroNCAP arrojan a veces datos curiosos. Tanto Juke como Note ofrecen puntuaciones similares en protección de adultos y niños, y en dotación de elementos de seguridad. Pero el Note vence con claridad en caso de atropello a peatones; y, sin embargo, logra cuatro estrellas en la nota final, por las cinco del Juke. La causa, que el Note se examinó con las normas de 2013, y el Juke, con las de 2011.



ción no es del todo justa, ya que el cambio de cinco relaciones ha obligado a 'estirar' mucho más el salto entre los desarrollos de cada marcha. De todas formas, a la hora de realizar un adelantamiento el Juke se muestra mucho más solvente y, por lo tanto, más seguro.

SEGURIDAD ►► Un 'escudo' más propio de otros segmentos

Si hablamos de equipamiento y nos centramos en el capítulo la seguridad, debemos resaltar que ambos cuentan con el Escudo de Protección Inteligente, un completo asistente que contempla un control del ángulo muerto –nos avisa de la aproximación de un vehículo por cualquiera de los laterales–, una alerta de cambio involuntario de carril y un detector de movimiento en la zaga. No hay muchos rivales

en este segmento que presuman de tanta tecnología, y lo mejor de este dispositivo es que viene de serie en tres de los seis acabados del Juke y en el más completo de los que componen la gama Note.

Este último se muestra más cómodo en una conducción relajada, pues los tarados de la suspensión son más suaves, y 'apetece' más conducir el Juke por su mejor tacto general, la mayor agilidad y detalles como los cuatro frenos de disco –tambores traseros en el Note–, aunque las distancias de frenado medidas son casi un calco.

Su mayor altura y peor aerodinámica, la 'caballería' extra del motor y los 173 kilos que presenta como lastre en la báscula condenan al Juke a protagonizar unos consumos más elevados. Sin embargo, en nuestras mediciones las diferencias apenas superan los 0,6 litros de media cada 100 kilómetros, una cifra muy asumible.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

NISSAN NOTE

FINANCIACIÓN

Entrada mínima de 5.053 euros. 48 plazos de 420 euros. El precio final aplazado es de 25.225 euros.

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,09 euros/km. Coste financiero: 0,41 euros/km. Coste por km total: 0,50 euros/km.

SEGURO

A terceros: 309,23 euros/año. A todo riesgo: 475,85 euros/año con franquicia de 210 euros.

DATOS DEL VENDEDOR

NISSAN

Nissan Motor España S.A. Avda. Gran Vía de Hospitalet, 149. Hospitalet de Llobregat 08908 (Barcelona)

RED DE POSVENTA

82 concesionarios en toda España.

GARANTÍA

Tres años o 100.000 kilómetros
www.nissan.es

NISSAN JUKE

FINANCIACIÓN

Entrada mínima de 6.275 euros. 48 plazos de 522 euros. El precio final aplazado es de 31.328 euros.

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,11 euros/km. Coste financiero: 0,51 euros/km. Coste por km total: 0,62 euros/km.

SEGURO

A terceros: 306,66 euros/año. A todo riesgo: 461,05 euros/año con franquicia de 300 euros.

DATOS DEL VENDEDOR

NISSAN

Nissan Motor España S.A. Avda. Gran Vía de Hospitalet, 149. Hospitalet de Llobregat 08908 (Barcelona)

RED DE POSVENTA

82 concesionarios en toda España.

GARANTÍA

Tres años o 100.000 kilómetros
www.nissan.es

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

EN DIRECTO



Gregorio Arroyo

garroyo@motor16.es

Estos dos vehículos se dirigen a un cliente con marcadas diferencias en sus gustos y sus necesidades de uso. El Note es más racional y práctico, más familiar y, sobre todo, mucho más económico. El Juke es de esos modelos que ponen tierra de por medio en cuanto a diseño. Es más importante desmarcarse del resto y ser original que ofrecer algún centímetro extra por ahí detrás. Y no hay color a la hora de examinar su tacto general, más preciso, y su mayor solvencia y tecnología. Eso sí, la diferencia de precios invita a meditar mucho.



LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

	NISSAN NOTE	NISSAN JUKE
MOTOR	1.5 dCi 90	1.5 dCi 110
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	76,0 x 80,5	76,0 x 80,5
Cilindrada (c.c.)	1.461	1.461
Nº de válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo e intercooler	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Compresión	15,5 a 1	15,5 a 1
Potencia máxima/rpm	90 CV / 4.000	110 CV / 4.000
Par máximo (mkg)/rpm	20,4 / 1.750	26,5 / 1.750-2.500

TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 marchas	Manual, 6 marchas
Relaciones de la caja de cambios:		
km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª	9,3	7,8
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	16,9	14,9
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	26,2	23,6
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	36,8	34,6
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	50,1	44,7
km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª		51,9
km/h a 1.000 rpm ▶ 7ª		
km/h a 1.000 rpm ▶ 8ª		

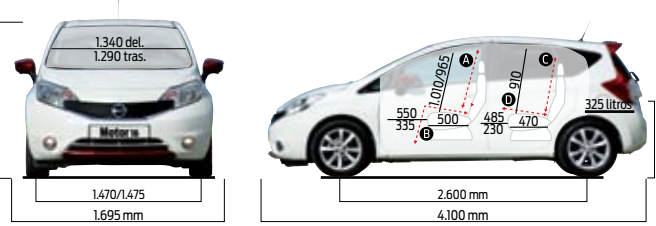
DIRECCIÓN Y FRENOS		
Sistema	Cremallera y piñón, servoasistida	Cremallera y piñón, servoasistida
Vueltas de volante (entre topes)	3,0	2,7
Diámetro de giro (m)	10,7	10,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Tambores	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN		
	Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
	Semi-independiente, eje de torsión, con muelles y amortiguadores	Semi-independiente, eje de torsión, con muelles y amortiguadores

RUEDAS		
Neumáticos	195/55 R16	215/55 R17
Llantas, aleación	6,0J x 16 pulgadas	7,0J x 17 pulgadas

PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.207	1.380
Capacidad del depósito (l)	41	46
Relación peso/potencia (kg/CV)	0,30	0,35
Mantenimiento (km)	30.000 km o 1 año	30.000 km o 1 año

MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
1.010/965 mm	1.050 / 835 mm	910 mm	955 / 700 mm

Nuevos Carburantes de BP UNICOS

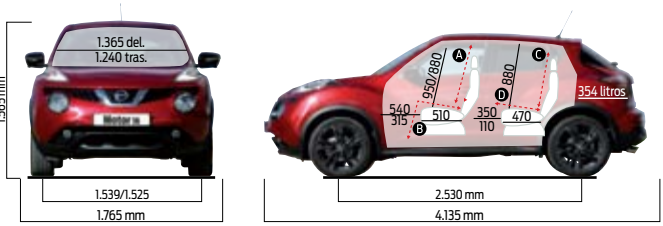
EQUIPAMIENTO

	NISSAN NOTE	NISSAN JUKE
	SI NO OP.	SI NO OP

INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT		
Cuentavueeltas	×	×
Termómetro de agua	×	×
Ordenador de viaje	×	×
Radio CD con MP3 y Bluetooth	×	×
Control velocidad de crucero	×	×
Cierre centralizado/mando distancia	×	×
Cuatro elevalunas eléctricos	×	×
Retrovisores termoelectrónicos	×	×
Volante regulable altura	×	×
Asiento regulable en altura	×	×
Asiento posterior partido	×	×
Arranque sin llave	×	×
Sistema de navegación	×	×
Climatizador automático	×	×
Techo eléctrico		×
Llantas de aleación	×	×
Faros de xenón/lavafaros		×
Faros antiniebla	×	×
Sensor lluvia y luces	×	×

SEGURIDAD		
Airbag frontales y laterales	×	×
Airbag rodilla		×
Airbag de cortina	×	
Escudo de Protección Inteligente	×	×
Control de estabilidad/tracción	×	×
Kit antipinchazos	×	×
Sensor presión de neumáticos	×	×
Cámara de visión 360º	×	×

PRINCIPALES OPCIONES	
NISSAN NOTE	NISSAN JUKE
Pintura metalizada: 420.	Pack Exterior 1 (disponible en rojo, blanco, amarillo y negro en acabados de faros delanteros, carcasas de los retrovisores y acabados de los paragolpes delantero y trasero): 200 euros. Pack Exterior 2 (Pack Exterior 1 + llantas de 18 pulgadas con inserciones en color): 700. Pintura metalizada: 470.



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
950/880 mm	1.050 / 825 mm	880 mm	820 / 580 mm

RENAULT CLIO
DEJA QUE LA PASIÓN TE LLEVE



Modelo visualizado: Renault Clio IV Dynamique Energy TCe S&S 66kW (90CV) con opciones (climatizador automático, llantas de aleación de 17", pintura metalizada especial y pack de personalización Nivel 1). PVPR con promociones y Plan PIVE-6: 11.800€.



POR 9.700€*
CLIO EXPRESSION 1.2 16V 75CV

PANTALLA TÁCTIL CON NAVEGADOR

2 AÑOS DE MANTENIMIENTO GRATUITO*

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

*Oferta de PVP recomendado en Península y Baleares para Clio Expression 1.2 16V 54kW (75CV) con Sistema multimedia Media Nav. 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 Multiestreno 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). Mantenimiento regalado por RECSA. Incompatible con otras ofertas financieras. Oferta válida para pedidos realizados del 1 al 28 de febrero de 2015 y condicionada al mantenimiento de las condiciones del Plan PIVE-6. Modelo visualizado: Renault Clio IV Dynamique Energy TCe S&S 66kW (90CV) con opciones (climatizador automático, llantas de aleación de 17", pintura metalizada especial y pack de personalización Nivel 1). PVPR con promociones y Plan PIVE-6: 11.800€. Renault recomienda elfo

DRIVE THE CHANGE



LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Nuevos Carburantes de BP 

BANCO DE PRUEBAS

	NISSAN NOTE	NISSAN JUKE
VELOCIDAD MÁXIMA	179 KM/H	175 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)		
400 m salida parada	17,8	17,8
1.000 m salida parada	33,3	33,5
De 0 a 100 km/h	11,3	11,4
Recorriendo (metros)	196	196
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,1	16,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	25,0	19,6
400 m desde 50 km/h en 6ª		20,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,2	32,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	45,2	35,9
1.000 m desde 50 km/h en 6ª		37,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,3	9,0
De 80 a 120 km/h en 5ª	16,8	10,7
De 80 a 120 km/h en 6ª		13,4
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h		
	+ 7%	+ 5%

CONSUMOS

EN CIUDAD		
A 22,0 km/h de promedio	5,0	5,7

EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	3,9	4,4
En conducción rápida	7,5	8,0

EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	5,4	5,8
A 140 km/h de cruceo	6,3	6,8

CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	4,7	5,3

AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	872	868

CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano	4,1	4,6
Ciclo extraurbano	3,2	3,7
Ciclo mixto	3,5	4,0

FRENOS

DISTANCIA DE FRENADO		
A 60 km/h	14,2	14,4
A 100 KM/H	38,7	40,5
A 120 KM/H	54,7	53,8
Promedio del segmento compacto a 120 km/h: 57,1		

SONORIDAD

MEDIDAS (dB)		
Al ralentí	49,8	44,5
A 60 km/h	63,8	60,8
A 90 km/h	66,4	66,4
A 120 km/h	71,3	72,0
A 140 km/h	72,7	73,9
A tope	79,3	78,5
Umbral de conversación: 50 decibelios		
Umbral del dolor: 140 decibelios		

BALANCE FINAL

	NISSAN NOTE	NISSAN JUKE
TECNOLOGÍA	7,0 Sistema 'Start/Stop', un motor diésel de garantías, detalles como una cámara trasera autolimpiable... Pero 'a los puntos' no es tan completo.	8,5 Más potencia, un turbo de geometría variable, un cambio manual de seis relaciones y un mayor equipamiento tecnológico. El Juke es superior.
COMPORTAMIENTO	7,5 Monta tambores en el eje trasero, pero ha frenado bien. Su comportamiento es muy predecible, pero la dirección no es tan directa.	8,0 A pesar de que es más alto, pesado y 'nervioso', su dinámica es más alegre y transmite mayores sensaciones al volante que su rival.
PRESTACIONES	7,0 Es menos potente, pero con 20 caballos menos aguanta el pulso en aceleraciones puras. Eso sí, su respuesta a bajo régimen es más pobre.	8,0 Las aceleraciones desde parado son similares, pero eso es una anécdota. Es más solvente a la hora de adelantar o recuperar, que es lo importante.
SEGURIDAD	8,0 Cuatro estrellas EuroNCAP, por cinco de su rival, pero el resultado es engañoso como se explica en el apartado correspondiente.	8,0 Los elementos destinados a la seguridad son prácticamente iguales. En ambos casos se monta el Escudo de Protección Inteligente.
HABITABILIDAD	7,5 En las plazas traseras hay más espacio para las piernas, mayor altura al techo y un mejor acceso. La banqueta trasera es regulable en longitud.	7,0 Delante, perfecto; pero detrás va todo más justito, pese a su mayor tamaño. El maletero cubica algún litro más, pero es menos aprovechable.
CONSUMO-PRECIO	9,0 Consume menos debido a su menor potencia, y el precio final es mucho menor que el de su rival. En este segmento eso 'pesa' mucho.	7,0 Con el mismo acabado, la diferencia mínima es de 2.390 euros. A cambio, algo más de dotación, 20 CV más, caja de 6 marchas... Sigue siendo caro.

CONCLUSIÓN

NISSAN JUKE

7,8 Su mayor tecnología, sus mejores prestaciones, un comportamiento dinámico que transmite más y un tacto general mucho más agradable son los pilares en los que el Juke basa su triunfo. Sin embargo, la importante diferencia de precio casi le hace perder el duelo en la recta final. Si se puede pagar, nos gusta más.

NISSAN NOTE

7,7 Si buscamos un vehículo práctico, confortable y algo más habitable, sin mayores pretensiones, el Note sería la elección porque su motor dCi de 90 caballos es muy solvente y económico, y su adquisición es mucho menos onerosa para el bolsillo. Quizás suene a injusto, pero pierde por los aspectos dinámicos y de prestaciones.



PARA FANÁTICOS DEL MOTOR

CÁMARA AUTO-LIMPIABLE

Una tecnología Premium

Tanto el Note como el Juke contemplan en su dotación una cámara trasera con un sistema de autolimpieza inteligente capaz de detectar si la suciedad se debe al barro o al agua. Para evitar que la imagen reflejada en la pantalla del salpicadero quede distorsionada, el sistema inyecta un chorro de agua y, posteriormente, otro de aire caliente para secarla. En fin, tecnología Premium realmente eficaz, dentro del segmento B.



LOS DEMÁS LO LLAMAN CONDUCIR



MAZDA CX-5 2015

POR 24.400€ CON FULL LED



Si pruebas un Mazda CX-5, no volverás a llamarlo conducir. Porque con su Tecnología SKYACTIV que optimiza al máximo el rendimiento, redescubrirás una sensación tan placentera como nueva. Además podrás disfrutar de sus nuevas tecnologías como el sistema de aviso y prevención de cambio de carril involuntario, la asistencia a la frenada en ciudad delantera y trasera, el sistema MZD Connect con pantalla táctil de 7" y, por supuesto, de sus faros Smart Full LED. MAZDA. ROMPE CON LO ESTABLECIDO

Gama CX-5 SKYACTIV: Consumo mixto (l/100 km): 4,6 - 7,2. Emisiones CO₂ (g/km): 119 - 165.

DESCUBRE MÁS EN MAZDA.ES

PVP recomendado para Mazda CX-5 2WD SKYACTIV Gasolina 165cv Style+ en Península y Baleares. Incluye descuento promocional (marca y concesionario), Plan PIVE (marca y gobierno), IVA e impuesto de matriculación. Oferta válida hasta el 30/04/2015 y sujeto a vigencia del plan PIVE. El modelo visionado no corresponde con la oferta.



LA GRAN DIFERENCIA DE PRECIO Y UNOS INTERIORES DE AMPLITUD NO TAN DISTINTA, CAUSAS DE ESTE RESULTADO

4-1

Cada vez son más los que dudan entre el utilitario tradicional, como Clio, 208, Fiesta, C3 o Note, y esa nueva 'especie invasiva' que prolifera en nuestras calles: los pequeños 'crossover'. En las últimas semanas hemos tomado cinco de sus representantes para averiguar si interesan de verdad, y el resultado, con cuatro derrotas y un solo triunfo, puede hacer creer que se trata de una moda pasajera. Sin embargo, la conclusión que extraemos es otra: su gran demanda hace que los precios sean claramente superiores y se beneficien de menores descuentos, pero con facturas más ajustadas tendrían argumentos para dar la vuelta al panorama, pues por agrado, versatilidad o amplitud suelen imponerse, y en apartados dinámicos apenas ceden terreno.

Pedro Martín || pmartin@motor16.com

No hay una regla fija para decidir entre utilitario y 'crossover'. Por ejemplo, suelen ser más amplios y prácticos estos últimos, pero en el caso de Note y Juke hay ventaja para el primero. En este sentido, conviene tener claro para qué utilizaremos el vehículo, pues en usos eminentemente urbanos el tamaño más recortado de Clio, 208, Fiesta, C3 o Note dan ventaja al aparcar. Por contra, si vamos a viajar con frecuencia por carretera y solemos ser más de dos, quizás la elección pase por la versatilidad de Captur, 2008 y EcoSport, por el confort general del C4 Cactus o por las buenas prestaciones del Juke. En cualquier caso, los utilitarios tradicionales han evolucionado bien y sirven para más cosas que los de antes, garantizan mucha seguridad y, tomando como ejemplo estas cinco pruebas, tienen razonables maleteros, de entre 285 y 325 litros.



CAPÍTULO 1.- RENAULT CLIO / RENAULT CAPTUR

Al probar Clio Expression y Captur Intens –ambos con el diésel dCi 90– decíamos que el primero costaba 1.425 euros menos, pero que igualando dotación y aplicando descuentos la diferencia subía a 2.264 euros. Como el Clio gasta menos en la práctica y tiene buen maletero –300 litros– termina ganando. Pero la segunda fila corredera del Captur –maletero entre 377 y 455 litros– o su mayor altura libre –17 centímetros– son interesantes.



CAPÍTULO 2.- PEUGEOT 208 / PEUGEOT 2008

Enfrentábamos las versiones diésel eHDi 92 Allure de 208 y 2008, y la victoria, aunque ajustada, fue para el primero. Entre las causas, que tras igualar su equipamiento y aplicar los descuentos el 'crossover' cuesta 2.610 euros extra. Además, apenas hay diferencia de amplitud entre sus habitáculos y el 208 exhibe una agilidad general fantástica. A cambio, el 2008 tiene 65 litros más de maletero y lleva Grip Control, ideal con nieve.



CAPÍTULO 3.- FORD FIESTA / FORD ECOSPORT

La mayor diferencia de puntuación –cuatro décimas para el utilitario– llega al comparar Fiesta y EcoSport, ambos con el soberbio 1.0 EcoBoost de gasolina, de 125 CV. Y eso que cuestan casi lo mismo, pero en el Fiesta se ofrece ahora un equipo de serie 'reforzado' a modo de promoción. Como también gasta menos y es bastante amplio –maletero de 290 litros– vence al 'crossover', que brilla por los 20 centímetros de altura libre al suelo.



CAPÍTULO 4.- CITROËN C3 / CITROËN C4 CACTUS

Triunfo de 'photo finish' para el utilitario al comparar C3 con C4 Cactus, ambos dotados del diésel 1.6 HDi de 92 CV. Del primero resaltábamos el precio, 2.630 euros más bajo que el del 'crossover' tras igualar equipamiento lo más posible y aplicar descuentos, pero el Cactus, que gastó incluso menos, sólo se ofrece con la caja ETG6, y eso influye en la factura. El C3 está bien dotado y 'anda' más, pero su rival es cómodo y más amplio.



CAPÍTULO 5.- NISSAN NOTE / NISSAN JUKE

La excepción que confirma la regla, pues el duelo Note-Juke termina con triunfo para el SUV, pese a una diferencia de precio grande: con los acabados Acenta, el Juke cuesta 2.390 euros más, pero añade equipamiento que no puede montar el Note. Además, el Juke ofrece el diésel dCi 110 y el Note lleva ese motor pero en versión de 90 CV, lo que se aprecia al volante. Por último, el 'crossover' aporta mejor tacto y calidad que el utilitario.

PEQUEÑOS SUV EL SEGMENTO MÁS ACTIVO DEL MERCADO

En 2014, las ventas de turismos en España aumentaron un 18%, pero la recuperación no afectó por igual a todos los segmentos. En el caso de los utilitarios, el incremento fue sólo del 12%, variación débil por la influencia de las matriculaciones, cada vez mayores, de pequeños 'crossover', el segmento más activo del momento como demuestra un crecimiento del 55%. Aún hay diferencia en cifras absolutas –210.000 utilitarios frente a 38.000 'crossover' pequeños–, pero sus respectivos volúmenes no paran de acercarse. Y es que la oferta de estos nuevos coches 'de moda' se multiplica a buen ritmo: si hace un lustro el cliente sólo hallaba Kia Soul (lanzado en 2008), Skoda Yeti (2009), Nissan Juke (2010) o Mini Countryman (2010), ahora puede elegir entre una decena –se han sumado Citroën C4 Cactus, Ford EcoSport, Jeep Renegade, Opel Mokka, Peugeot 2008 y Renault Captur–, y el 'club' recibirá pronto a Fiat 500X, Honda HR-V, Mazda CX-3 o Suzuki Vitara. No acaba ahí el 'boom', pues Audi prepara un Q1, SsangYong desvelará este año el Tivoli, Volkswagen tendrá un SUV por debajo del Tiguan y, quién sabe, Citroën podría 'europeizar' el C3-XR concebido para China.



▲ Mazda CX-3.



▲ Audi Q1.



▲ Citroën C3-XR.



▲ Fiat 500X.



▲ Honda HR-V.



▲ Jeep Renegade.



▲ Kia Soul.



▲ Mini Countryman.



▲ Opel Mokka.



▲ Skoda Yeti.



▲ SsangYong Tivoli.



▲ Suzuki Vitara.



▲ Volkswagen T-Roc Concept.

LIQUID BLUE ASÍ SE LLAMA ESTE COLOR AZUL QUE COMPARTE CON EL FORD GT. EL TONO EXCLUSIVO PARA ESTE FOCUS RS ES 'NITROUS BLUE'

+ 300 CV



▲ Además del S3, Audi ofrecerá el RS3 de 367 CV.



▲ El M135i de 320 CV lo hay también con propulsión trasera.



▲ Con 360 CV, el A45 AMG por ahora es el referente.



▲ El Golf R comparte motor de 300 CV con el Audi S3.

La frontera para contar con tracción total

Los principales rivales del Focus RS también superan los 300 CV de potencia, que parecen la barrera 'psicológica' para poder ofrecer un sistema de tracción total. Todos la equipan de serie, salvo el BMW M135i en el que la tracción xDrive tiene un precio de 1.827 euros y obliga al cambio Steptronic.



Si quieres saber más del Ford Focus RS entra en...
www.m16.in/910

Y por fin con tracción total

Ha sido desarrollado por Ford Performance, tiene el motor de un Ford Mustang, cuenta con tracción total y en su puesta a punto han contado nada menos que con Ken Block. Es el nuevo Ford Focus RS, un deportivo de 320 CV que llega el año que viene.

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Si de algo puede estar orgullosa Ford es de su gama RS, que nació en Colonia, Alemania, en 1968 con la aparición del Ford 15M RS. Tras él, llegaron vehículos míticos como los Escort RS1600, RS200, Sierra RS Cosworth, Escort RS Cosworth... Pero también los antepasados directos de la última creación de Ford; los Focus RS lanzados en 2002 y 2009, que presumían de sus 215 y 305 CV respectivamente –los Focus RS500 tenían 350 CV–.

Este tercer Focus de apellido RS, se convierte en el número 30 de Ford RS y en él no han escatimado en nada a la hora de desarrollarlo.

Estéticamente impone con sus deportivos paragolpes, sus llantas forjadas de 19 pulgadas –ahorran un kilo por cada una– o el alerón, que ayuda a pegar su eje trasero a altas velocidades.

Dentro encontramos unos asientos Recaro –habrá otros opcionales aún más envolventes y con los logos RS–, elementos específicos como el

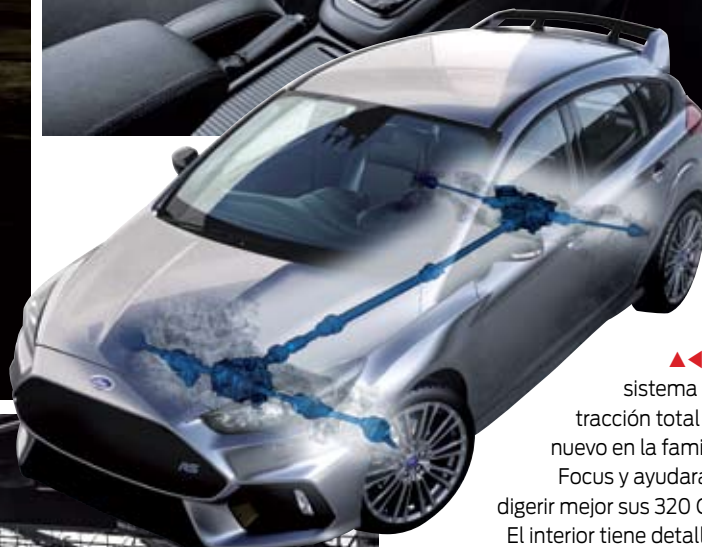
volante o los pedales, y unos relojes adicionales en los que veremos la presión del turbo o la temperatura y la presión del aceite, medidas a tener presentes para controlar el estado de su mecánica EcoBoost, heredada del nuevo Mustang.

Si el Focus ST cuenta con un 2.0 EcoBoost de 250 CV –hay una alternativa TDCi de 185 CV–, este RS apuesta por un 2.3 EcoBoost con 320 CV al que se le ha acoplado un turbo de mayor tamaño, un nuevo sistema de refrige-

ración para su uso en circuito y un imponente sistema de escape que suma una válvula para controlar el sonido.

Sus prestaciones se desconocen, pero apostamos a que superará los 250 km/h y que podrá acelerar de 0 a 100 km/h en 5 segundos. Esta mecánica se asocia a una caja de cambios manual con 6 velocidades, y el sistema 'Auto-Start-Stop' pone su 'granito' de eficiencia.

Novedad es su sistema de tracción total, siendo el primer Focus 'de calle' en la historia con esta tecnología, que



▲ El sistema de tracción total es nuevo en la familia Focus y ayudará a digerir mejor sus 320 CV. El interior tiene detalles exclusivos como los asientos Recaro o los relojes adicionales para la presión del turbo o la temperatura del aceite.

viar hasta el 70 por cien de sus 320 CV a sus neumáticos traseros, y le han dado a este Focus RS el toque mágico para poder realizar sobrevirajes controlados en circuito, para lo que han trabajado a conciencia sobre el control de estabilidad. Suma el Dynamic Torque Vectoring, por lo que envía más potencia a las ruedas que están en el exterior de la curva. Así, aseguran que puede superar fuerzas laterales superiores a 1G.

Ford ha trabajado sobre la dirección, mientras que el equipo de frenos corre por cuenta de Brembo. Las suspensiones ofrecen dos programas de funcionamiento.

El modelo RS número 30, entrará en producción a finales de este año en la planta de Saarlouis, Alemania.

- 300 CV



▲ El Civic Type-R no tardará en llegar. Tendrá 280 CV.



▲ 280 CV también ofrece el Opel Astra OPC.



▲ Peugeot trabaja en un 308 R con el 1.6 THP de 270 CV.



▲ El tracción delantera más rápido en Nürburgring. 275 CV.



▲ El León Cupra tiene el 2.0 TSI con 265 ó 280 CV.

Más cercanos a un Ford Focus ST de 250 CV

Y cuando bajamos de los 300 CV, las marcas ahorran unos euros al contar sólo con tracción delantera. Para gestionar la potencia, todos equipan autoblocantes, mecánicos en el Mégane.

Avalancha Renault en 2015

La Alianza Renault-Nissan aspira a convertirse en el tercer fabricante mundial en 2016. Para ayudar a conseguirlo, la gama Renault se habrá reforzado ya este año con 5 lanzamientos: Espace, Kadjar, un modelo 'low-cost', un modelo pick-up y una berlina del Segmento D para sustituir al actual Laguna.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

Carlos Ghosn, presidente de Renault, parecía dispuesto a conquistar París la semana pasada. No sólo presentó su nuevo modelo Kadjar en la 'Cité du Cinéma' como una estrella de cine, sino que exhibió todo el músculo de la marca francesa, anunciando que en 2015 habrá lanzado un total de 5 novedades absolutas.

«Tras Clio en 2012, Captur en 2013 y Twingo en 2014, Renault habrá lanzado en 2015 los nuevos Espace, Kadjar, un modelo de la gama A-Entry, una berlina del Segmento D y un pick-up», anunció el popular ejecutivo. La casa francesa se ha propuesto recuperar en un año el retraso acumulado en las últimas temporadas, y en estos momentos está lanzando más nuevos modelos de gran volumen que los demás fabricantes, rejuveneciendo así drásticamente la edad media de su gama.

Renault ha vuelto para recuperar su puesto entre los grandes. Ya en 2014, sus ventas en la Unión Europea aumentaron un 9,4 por ciento, hasta las 863.000 unidades. Fue el mayor crecimiento entre los principales actores del mercado, aquellos que superaron la barrera de los 600.000 vehículos vendidos; Opel-Vauxhall subió un 7,7 por ciento (869.000 unidades), Peugeot un 5,8 por ciento (764.000 unidades), Ford un 5,8 por ciento (927.000 unidades), Mercedes un 5,5 por ciento (627.000 unidades), BMW un 5,2 por ciento (645.000 unidades), Audi un 4,8 por ciento (697.000 unidades) y Volkswagen un 4,3 por ciento (1.557.000 unidades).

En lo que va de año ya se han presentado Espace y Kadjar, dos modelos muy europeos, si bien el Kadjar será también su punta de lanza en su futura ofensiva china, cuando se fabrique en Wuhan en 2016. Y es que las ambiciones de Renault co-



mo marca son globales. Por ese motivo algunos de los lanzamientos de su avalancha 2015 estarán reservados a determinadas áreas geográficas... Al menos de momento. Veamos de qué se trata.

A-ENTRY» Pequeño 'low-cost'

Se trata de un modelo del segmento A, para ser fabricado en India bajo la marca Renault, añadiéndose a los modelos Dacia que se rebautizan con el rombo. Su nombre de código responde a las letras BBA, y puede convertirse en un modelo global. «Primero hay que lograr el éxito con el lanzamiento en India. Después ya se verá...», comentaba a Motor 16 el responsable de la Gama Entry del grupo francés, que ya dejó bien claras sus intenciones con el

concepto Kwid, presentado el pasado año precisamente en el Salón Auto Expo, en Delhi.

Si el pequeño BBA triunfa en India, a continuación se fabricará en Sudamérica. ¿Y por qué no en una de las plantas de Marruecos? Dado que el precio de la mano de obra en el vecino

▼ Renault pick-up: otro modelo que llega en 2015 a los mercados emergentes. En 2014 se presentó el concepto Renault Duster Oroch

países muy inferior al de Rumanía, bien podría producirse al otro lado

del Estrecho con un margen de rentabilidad que no suele caracterizar a los automóviles pequeños. Y llegado el caso ¿por qué no comercializarse en Europa completando por abajo la oferta de la marca Dacia? Tiempo al tiempo...

SEGMENTO D» Sucesor del Laguna

Renault lanzará este año su nueva berlina del Segmento D para recordar los éxitos de ventas que lograron los primitivos Laguna, éxito que no ha tenido el actual modelo. La misión del nuevo será doble, porque también sustituirá al confidencial Latitude de base Samsung, actualmente utilizado como coche de servicio para los máximos ejecutivos de la compañía. Compartiría, pues, con el Espace, el título de buque insignia de la marca. De hecho, las tecnologías de ambos modelos serán muy similares: sistema 4Control de dirección a las 4 ruedas, motores 1.6 dCi, 2.0 dCi y 1.6TCe.

El sucesor del Laguna, que

tendrá también una versión de carrocería familiar o break, se presentará en el mes de septiembre en el Salón de Fráncfort, como anunciábamos la semana pasada en Motor16. Según adelantan los diseñadores, «el estilo de su carrocería será fluido y emocional».

PICKUP» El brasileño

Renault se lanzará al mercado de los pick-up, debutando en Brasil, país donde este tipo de vehículos tiene gran demanda.

Actualmente, Renault vende en Brasil modelos propios y de Dacia, todos con el rombo en su frontal. Siguiendo dicha estrategia, dio a conocer sus intenciones para el segmento de los pick-up cuando presentó el Renault Duster Oroch el pasado año, en el Salón de Sao Paulo. La versión Oroch se sitúa entre los pick-up pequeños como el Fiat Strada y los grandes como el Chevrolet S10; ha sido diseñada en el Centro de Diseño de Renault para América Latina y también se venderá en otros mercados sudamericanos. A más largo plazo, está por ver si su carrera comercial podría tener continuidad en Europa...

MARCHA ATRÁS DE LA ALIANZA Suspendido el acuerdo con Mitsubishi

Hace un año, la Alianza Renault-Nissan y Mitsubishi anunciaron la intención de incrementar su colaboración a nivel de productos, tecnologías y fabricación. Hoy, sin embargo, Renault nos confirma que han dado marcha atrás. El acuerdo giraba sobre 4 ejes básicos: Construcción de un minicóche eléctrico global, basado en un Kei-car. Tecnologías compartidas para el desarrollo de la electrificación y de plataformas de última generación. Lanzamiento del Renault Latitude en EE UU bajo marca Mitsubishi, fabricado en Corea por Samsung. Lanzamiento global de un Mitsubishi 'Lancer', basado en el próximo Renault Mégane.

BERLINETTA, ROADSTER Y SUV 3 modelos en la gama Alpine-Renault



2016 marcará el inicio de una nueva época para la legendaria marca Alpine-Renault, con un descendiente directo de las míticas berlinettas. El futuro Alpine exhibirá su misma vocación: la de un deportivo ligero, manejable y terriblemente eficaz, movido por un motor 1,8 litros al que ya le adjudican 300 CV de potencia. Según nos confirman en fuentes internas de la marca, actualmente se discute sobre su modo de comercialización, inclinándose por una red propia

y exclusiva, al margen de los concesionarios Renault. Sin embargo, la berlinetta no estará sola. Las mismas fuentes confirman a Motor16 que el proyecto Alpine lo componen 3 modelos que irán apareciendo sucesivamente: la berlinetta, en 2016; un derivado roadster, en 2017; y un SUV 4x4 tipo Porsche Cayenne, en 2018. Dentro de la Alianza Renault-Nissan hay tecnología para hacer eso y más.

►► Comienza el juego. El Alpine Renault Vision Gran Turismo dará notoriedad a la marca entre los más jóvenes, que prácticamente la desconocen. Luego llegarán los coches de verdad, entre ellos un rival del Porsche Cayenne.



MÁS NOVEDADES» MPV y crossover

El resto de la gama Renault va a continuar con su imparable renovación el año que viene. La nueva generación Mégane estará presta muy al principio de 2016. Y respecto a la próxima generación del Scénic, Jérôme

Stoll, director de Performance, desmintió las elucubraciones de arrinconarla a favor del Kadjar: «En los próximos meses se verá la renovación de Scénic, porque hay una clientela fiel al concepto monovolumen».

Stoll confirmó asimismo la continuidad del Koleos, un modelo que, sin embargo, ya

ha cedido su sitio al Kadjar en el mercado español: «Mantenemos el Koleos, que será reemplazado por un 'crossover' del Segmento D». Básicamente, dicho Koleos sería un Kadjar de 7 plazas, cuya producción comenzaría en 2017.

Renault no descuida ningún segmento, pero su salto a la categoría de los 'crossovers' con el Captur, el Kadjar, el Espace y el futuro Koleos será el cambio de ritmo más importante de su historia reciente. Carlos Ghosn dice estar convencido de ello.



►► Renault inicia este año su entrada en el Segmento A-Entry o 'low cost' con el proyecto BBA, que será el coche más asequible de la marca. El concepto Kwid ya anticipó sus intenciones en 2014, aunque el modelo de producción será diferente. Se venderá, de momento, en India y, más tarde, en Sudamérica.

▲ Kadjar y Espace son las novedades más recientes de Renault. Ambos pertenecen a la categoría 'crossover', la que más crece en todos los mercados.



GAMA 'CROSSOVER' RENAULT COPA EL SEGMENTO DE MODA CON CAPTUR, KADJAR, ESPACE Y, EN 2017, UN KOLEOS SEGMENTO D DE 7 PLAZAS

PRECIO Y GAMA	
	PVP
2.0 TFSI	44.650 €
2.0 TFSI S tronic	47.290 €
2.0 TFSI Quattro S tronic	50.340 €
2.0 TDI 184 CV	45.850 €

Si quieres saber más del Audi TT Roadster entra en...
www.m16.in/762

Dos coches en uno

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Acabamos de ponernos a los mandos del nuevo TT Roadster—las dos generaciones anteriores del TT también contaron con este tipo de carrocería—y las primeras sensaciones no podían ser mejores. Tanto en las versiones que llegan a España en marzo—ver precios—como en el TTS Roadster, que tardará un par de meses más en ‘aterrizar’ y aún no tiene factura para nuestro país. En el resto, el coste extra frente a los TT Coupé va de los 3.200 euros de la versión 2.0 TDI Ultra, de 184 CV, a los 3.500 euros de la equipada con el 2.0 TFSI de 230 CV, motor disponible en tres configuraciones: con tracción delantera y cambio manual, con tracción delantera y caja S tronic, y con tracción Quattro y cambio S tronic. Sorprende, en este sentido, que la mecánica diésel no pueda combinarse—por ahora—ni con el cambio automático de doble embrague ni con la tracción total. En el caso del TTS sucede justo lo contrario—el motor de 310 CV implica transmisión S tronic y

El TT Roadster conserva todas las virtudes del nuevo TT Coupé en términos de rigidez, ligereza, seguridad o dinamismo. Y bastan diez segundos para añadir otro atractivo, pues ése es el tiempo necesario para plegar la capota y disfrutar de un deportivo apasionante, incluso si elegimos la versión diésel Ultra de 184 CV, de mínimo gasto.

tracción Quattro—, pero aquí no echaremos en falta otras posibilidades debido al óptimo rendimiento de esos dos sistemas. Como el TT Coupé, el TT

Roadster hace un uso extensivo del aluminio y los aceros especiales—suponen el 42 por ciento del peso de la carrocería en bruto—, de forma que el

conjunto sigue siendo ligero. Y eso que los refuerzos estructurales—marco del parabrisas, largueros en el suelo, pared entre habitáculo y maletero, arcos antivuelco...—, determinantes para mantener la rigidez pese a la ausencia de techo, incrementan la masa total 95 kilos. En el ‘debe’ del TT Roadster frente al de carrocería cerrada hay que destacar también un maletero más pequeño—280 litros en vez de 305—, sin posibilidad de ampliación y con formas menos aprovechables, pues tiene poca altura. Y, por supuesto, aquí hablamos de un estricto biplaza, cuando el TT Coupé cuenta con una segunda fila que, aunque exigua, permitirá solventar ‘emergencias’ ocasionales. Aclarados los inconvenientes, vayamos con el resto de un coche con tendencia a cautivar. Nada más sentarnos ya vemos que presume del excelente acabado habitual en la casa. Y la capota, con tres colores a elegir—negro, gris y beige—, está hecha a conciencia. Primero, porque con ella colocada el índice aerodinámico Cx parte de



▲ El eficaz paraviento, de accionamiento eléctrico, forma parte del equipo de serie en toda la gama.

«QUIERO LLAMAR A TANIA» EL AUDI TT OFRECE UN SISTEMA DE CONTROL POR VOZ QUE ENTIENDE LENGUAJE COTIDIANO, Y NO COMANDOS DE PALABRAS PREDEFINIDOS COMO ANTES



▲ El TTS monta discos ventilados en ambos ejes y neumáticos de mayor medida de serie: unos 245/40 R18.



▲ La pantalla TFT Audi Virtual Cockpit, de 12,3 pulgadas, puede configurarse según el tipo de información que necesitemos.



▲ La capota de lona pesa 39 kilos, 3 menos que antes. En comparación con el nuevo TT Coupé se han reforzado las taloneras laterales, los pilares delanteros y toda la zona que separa maletero y habitáculo.



0,30. En segundo lugar, porque aísla perfectamente—sus cinco capas suman 15 milímetros de grosor— incluso circulando a velocidades muy altas. Además, es más ligera que antes—su estructura integra acero, aluminio, magnesio y polímeros— y siempre va tensa porque

los dos motores—el que abre y el que cierra—la estiran de nuevo si pierde tensión. Por último, podremos quitarla o ponerla incluso en marcha, hasta una velocidad de 50 km/h.

Si preferimos circular descapotados, el paraviento—de serie y eléctrico—es decisivo para

mantener el confort, pues no aparecen turbulencias ni por autovía. El equipo de serie, que en las versiones 2.0 TFSI incluye ‘Active Lane Assist’—detecta si nos estamos saliendo involuntariamente del carril y ayuda a corregir la trayectoria—, cuenta en toda la gama con la instrumentación Virtual Cockpit, que permite configurar la información del cuadro. Está muy lograda, pero el acompañante apenas podrá controlar ya el mapa de navegación.

En cuanto al rendimiento, los tres motores nos han convencido, y hasta el 2.0 TDI empuja de cine, como demuestran los 7,3 segundos que homologa para acelerar de 0 a 100 km/h.

Además, no suena nada mal, y si somos capaces de conducir a ritmo turístico el gasto medio será muy bajo. Pero si buscamos prestaciones ‘de verdad’, nada como un 2.0 TFSI—el de 230 CV ya va realmente bien, aunque al TTS tiene mejores frenos y saca partido de sus 80 CV extra—, porque a un empuje muy superior se une un sonido que enamora, sobre todo al elegir el modo Dynamic del Audi Drive Select, que también ‘personaliza’ la tracción Quattro pasando más par al tren trasero. El resultado, mucha diversión, sensaciones al volante verdaderamente deportivas y una mezcla idónea entre seguridad, confort y eficacia.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TFSI	2.0 TFSI Q.	TTS QUATT.	2.0 TDI
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984	1.984	1.984	1.968
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4
Potencia máxima/rpm	230/4.500-6.200	230/4.500-6.200	310/5.800-6.200	184/3.500-4.000
Par máximo/rpm	37,8/1.600-4.300	37,8/1.600-4.300	38,8/1.800-5.700	38,8/1.750-3.250
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	Delantera
Caja de cambios	Man. 6v. / Aut. 6v.	Automática, 6 vel.	Man. 6v. / Aut. 6v.	Manual, 6 vel.
Discos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos vent.	Discos
Neumáticos	225/50 R17	225/50 R17	245/40 R18	225/50 R17
Peso (kg)	1.395 (Aut.: 1.425)	1.500	1.525 (Aut.: 1.545)	1.435
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.177/1.832/1.355	4.177/1.832/1.355	4.191/1.832/1.345	4.177/1.832/1.355
Capacidad del depósito (l)	50	55	55	50
Volumen del maletero (l)	280	280	280	280
De 0 a 100 km/h (s)	6,2 (Aut.: 6,1)	5,6	5,2 (Aut.: 4,9)	7,3
Velocidad máxima (km/h)	250	250	250	237
Consumo mixto (l/100 km)	6,0 (Aut.: 6,5)	6,7	7,3 (Aut.: 6,9)	4,3



CALIDAD POR
LOS CUATRO
COSTADOS.
Y UN
INTERIOR
RENOVADO
CON UNA
NUEVA
PANTALLA
TÁCTIL DE 7
PULGADAS Y
NUMEROSAS
APLICACIONES



▲ El maletero del CR-V se mantiene como líder de su categoría con 590 litros y hasta 1.670 litros si se abaten los respaldos, dejando una superficie plana.

▲▲▲ El nuevo sistema de conectividad Honda Connect cuenta con una pantalla táctil capacitiva. Con el cambio automático de 9 marchas apenas aumenta el consumo.

Muy 'premium'

Ya nadie discute que el CR-V es uno de los todocamino medios más atractivos del mercado. Es el modelo de Honda que más se vende en España y durante los nueve primeros meses de 2014 fue el SUV más vendido del mundo, donde ya se han comercializado desde 1997 nada menos que 7,2 millones de unidades.

Ahora, este fenómeno mundial, se actualiza porque se mueve en un segmento en continua renovación y crecimiento en el que no te puedes dormir en los laureles.

El CR-V ya contaba con un motor diésel 1.6 de 120 caballos muy recomendable, sin embargo ahora recibe una variante de 160 caballos con la misión de sustituir al ya superado 2.2 de 150 caballos. Y los ingenieros japoneses de Honda no han escatimado a la hora de sacarle el máximo partido. Ofrece el mismo par, pero es mucho más progresivo, pierde un 37 por ciento menos de energía por fricción, y es el más eficiente del mercado en

El Honda CR-V de nueva hornada mejora su imagen y equipamiento, recibe un motor diésel más potente y un sofisticado cambio de 9 marchas. Y ha aumentado notablemente su equipamiento de seguridad. Es más 'premium'.

Andrés Mas || amas@motor16.com

su clase. Y es más progresivo, porque el CR-V 1.6 i-DTEC de 160 caballos utiliza dos turbos en dos etapas. El primero, de geometría variable, es de al-

ta presión y trabaja cuando el motor se mueve a bajas revoluciones. El segundo, de baja presión, trabaja a altas revoluciones, mientras que a me-

dio régimen entran en acción ambos indistintamente. Este motor, que pesa 30 kilos menos que el antiguo 2.2, permite que el CR-V acelere ligeramente mejor (de 9,7 a 9,6 segundos en el 0 a 100 km/h) pero sobre todo, ayuda a que se reduzca el consumo de 5,8 a los 4,9 l/100 km. Otro paso de gigante que ha dado el CR-V de cara a introducirse de lleno en el selecto club de los todocamino 'premium' es la incorporación del cambio automático de 9 marchas con levas en el volante de serie, un ZF que ya estrenaron en su día el Jeep Cherokee o el Range Rover Evoque. Este cambio, que también pesa 35 kilos menos que el anterior de 5 marchas y está exclusivamente asociado en opción al nuevo motor diésel de 160 caballos, también mejora las prestaciones (de 10,6 a 10,0 segundos en el 0 a 100 km/h) y notablemente los consumos (de 6,6 a 5,1 l/100 km). La combinación del nuevo motor con este cambio de 9 relaciones es agradable y

muy eficiente, aunque en función de la orografía donde se mueva el coche veremos más o menos veces la 9ª engranada y se le sacará más o menos partido a un sofisticado cambio que gracias a la levas del volante, permite que el conductor disfrute más. Y es que los largos desarrollos de las dos últimas marchas se van a utilizar exclusivamente llenando y mientras se acaricie el acelerador.

A nivel dinámico, el CR-V 2015 tiene mayor ancho de vías y el chasis se ha optimizado revisando durezas de



▲ El sistema de Control de Crucero Adaptativo Inteligente (i-ACC) se anticipa a una posible invasión del carril por la derecha.

muelles y amortiguadores y afinando la dirección. De esta forma se ha logrado mejorar el confort sin comprometer

la estabilidad y ganando precisión en las trazadas. Mantiene su personalidad familiar apostando más por el confort, ahora aumentado gracias a la mejor insonorización, y la suavidad de reacciones, pero con un punto más de aplomo que transmite seguridad.

Y hablando de seguridad, todos los CR-V llevarán frenado activo en ciudad y dependiendo de las versiones, podrán llevar aviso de colisión frontal, sistema de reconocimiento de señales, avisador de cambio involuntario de carril, avisador de ángulo muerto con alerta de tráfico cruzado, sistema de mitigación y prevención de impactos, sistema de mantenimiento de carril o control de crucero adaptativo inteligente. Este último integrado

en un paquete de seguridad denominado Honda Sensing que sitúa al todocamino de Honda en el grupo de cabeza de los modelos más seguros.

Además, el nuevo sistema Honda Connect, con pantalla táctil capacitiva de 7 pulgadas, incluye navegación (Garmin con actualizaciones gratuitas durante 5 años) por 600 euros, teléfono, internet, Apps, Mirror Link y una larga lista de funciones que convierten el CR-V en un completo centro de infoentretenimiento al mejor nivel.

El CR-V llega en abril con sus dos motores diésel y la opción del de gasolina bajo pedido. Tendrá como hasta ahora 5 años de garantía y la opción del cambio automático de 9 marchas no llegará hasta junio. Los precios parten de los 27.500 euros, aunque el CR-V con el motor diésel más potente y cambio automático de 9 marchas costará 36.500 euros. Y por cuestiones de mercado Honda sigue sin ofrecer la tracción total en el diésel de 120 caballos ni la tracción delantera en el de 160. No obstante la marca japonesa no descarta completar de esa forma la gama en la segunda etapa del lanzamiento.

PRECIO DESDE 27.500 €	
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: DE 115 A 179 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: HASTA 9,75%	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Relación prestaciones-consumos en diésel. Sistemas de seguridad. Espaciosidad. Calidad.	- Motor diésel de 120 CV sólo en 4x2. Y de 160, sólo en 4x4. Rueda de repuesto de emergencia

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 155 CV	1.6 120 CV	1.6 160 CV
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.997	1.597	1.597
Tipo de combustible	Gasolina	Diésel	Diésel
Potencia máxima/rpm	155/6.500	120/4.000	160/4.000
Par máximo/rpm	19,6/4.300	30,6/2.000	35,7/2.000
Tracción	Total	Delantera	Total
Caja de cambios	Man, 6 o auto. 5	Manual de 6	Man, 6 o auto. 9
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos
Distancia al suelo (mm)	165	165	165
Peso (kg)	1.521	1.545	1.658
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.605/1.820/1.685	4.605/1.820/1.685	4.605/1.820/1.685
Distancia entre ejes (mm)	2.630	2.630	2.630
Volumen del maletero (l)	589/1.146	589/1.146	589/1.146
De 0 a 100 km/h (s)	10,2 (Auto 12,3)	11,2	9,6 (Auto 10,0)
Velocidad máxima km/h	190 (Auto 182)	182	202 (Auto 197)
Consumo mixto (l/100 km)	7,4 (Auto 7,5)	4,4	4,9 (Auto 5,1)

De garras afiladas

PRECIO Y GAMA	
	PVP
308 GT THP 205 Sp	29.250 €
308 GT THP 205 SW	30.250 €
308 GT BlueHDI 180 Sp	31.650 €
308 GT BlueHDI 180 SW	32.650 €



Si quieres saber más del Peugeot 308 GT entra en...
www.m16.in/395

No hay duda de que el Peugeot 308 está siendo un éxito. En sus 16 meses de vida se ha convertido en 'Coche del Año' en 2014 y se han matriculado más de 208.000 unidades en toda Europa.

Todo ello anima a lanzar nuevas versiones, como estos GT, que suponen la antecesor de los futuros 308 GTi o R, que rondarán los 270 CV.

Deportividad no ha de estar reñida con funcionalidad, y por ello también se ofrecen versiones GT en los 308 SW.

A nivel estético, los 308 GT estrenan paragolpes –los escapes traseros son meros embellecedores–, el león se aloja en la parrilla delantera y cuenta con unas llantas de 18 pulgadas y neumáticos Michelin Pilot Sport 3. Si el cliente lo desea puede adquirirlo con el nuevo color Azul Magnético, una tonalidad que hace alusión a los clásicos vehículos deportivos franceses. Otro detalle es que cuenta con faros Full LED y que los intermitentes delanteros cuentan con iluminación dinámica.

Peugeot lanza las versiones GT del 308. Disponibles tanto en berlina como en familiar, estos deportivos GT suman mecánicas potentes, detalles estéticos que acentúan su carácter y una puesta a punto específica que hacen más llevadera la espera del 308 GTi.

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

En el habitáculo también hay pinceladas estéticas que nos recuerdan que no es un 308 'cualquiera'.

Peugeot ofrece su 308 GT con dos potentes mecánicas,

y comenzamos a conducirlos con el 1.6 THP de 205 CV. Se combina con un cambio manual de 6 marchas –de excelentes desarrollos, pero de tacto mejorable–. El 1.6 THP

205 es suave y agradable, con un alto par motor desde la zona baja del cuentavueltas que nos permite circular en sexta marcha a poco más de 50 km/h. Esto se traduce en un gasto muy comedido, ayudado por el 'Stop&Start'.

Pero su ligereza, unos frenos potentes y una suspensión específica –con nuevos muelles y amortiguadores que lo pegan al asfalto 7 milímetros delante y 10 detrás, y lo hacen un 20% más rígido delante y un 10% detrás–, aceleran nuestro pulso y el del 308 GT. Además, al accionar el modo Driver Sport Pack, varía el mapa motor, el tacto de la dirección, el color del i-Cockpit, muestra la telemetría, las fuerzas G y modifica el sonido que nos llega del motor –lo amplifica por los altavoces–.

No es incómodo en ningún momento y empuja con mucha energía; tanta, que a veces echamos en falta un autoblocante delantero. Peugeot también lo dota de un control de estabilidad ESP que es completamente desconectable. Así, la diversión



▶▶ El habitáculo rezuma deportividad. Las levas fijas de los BlueHDI son algo pequeñas. Al activar el modo Driver Sport Pack, el color rojo invade sus relojes y pantalla central.



1.000 EUROS SEPARAN A LOS CINCO PUERTAS DE LOS SW, MÁS ESPACIOSOS Y CON UNA DINÁMICA TAMBIÉN EXCELENTE



◀ Los 308 GT estrenan los intermitentes delanteros activos. Las llantas de 18 pulgadas son exclusivas.



▶ Los logos exteriores y los paragolpes son elementos diferenciadores de estos nuevos 308 GT.

está asegurada. Pero también es verdad que en estas circunstancias el consumo se aleja de los 5,6 l/100 km que homologa.

Nos bajamos de esta rabiosa versión y nos decantamos por su 'antítesis'. Si antes conducíamos el compacto de cinco puertas, ahora nos subimos al SW, con unas plazas traseras más amplias y un maletero con hasta 1.606 litros de capacidad. Y si antes era de gasolina, ahora optamos por el 2.0 BlueHDI de 180 CV, motor que sólo está disponible con el cambio automático desarrollado por Aisin, elemento que encarece el producto, pues entre el diésel y el gasolina hay 2.400 euros de diferencia, que podríamos invertir en llenar casi 40 veces su depósito.

Eso sí, este motor diésel empuja con energía; tanto, que en prestaciones anda al rebufo del 1.6 THP 205, y eso que el peso se incrementa exponencialmente –120 kilos adicionales sobre su eje delantero–. Suma también el Stop&Start y firma unos con-



◀ Botón de arranque, freno eléctrico y el botón para activar el modo Driver Sport Pack. Todo queda a mano. El BlueHDI sólo se ofrece automático.

sumos muy ajustados, aunque en la realidad rondamos fácilmente los 6,0 l/100 km.

El trabajo realizado en el chasis disimula ese mayor

lastre y su dinámica es excelente, pese a ser 33 centímetros más largo. Gracias a su mayor distancia entre ejes, negocia las curvas rápidas

con eficacia y es una alternativa a tener en cuenta para las familias más 'dinámicas'. Sí es verdad que con un par máximo de 40,8 mkg le vendría de cine también un autoblocante, pero el control de tracción hace un buen trabajo evitando que sus ruedas patinen a la salida de las curvas lentas.

Al activar el modo Driver Sport Pack sorprende el sonido que invade el habitáculo y el cambio sube de marcha en 0,16 segundos, mientras que en la posición normal lo hace en 0,31 segundos. También tiene levas fijas tras el volante, la izquierda demasiado cerca del mando para regular el control de velocidad.

He de confesar que yo me quedaría con los 308 GT BlueHDI antes que con los THP.

Las versiones GT toman la base de los Peugeot 308 Allure, por lo que su equipamiento es de primer nivel.

Si no necesitamos tanta potencia, Peugeot lanza también los 308 GT Line con los propulsores 1.2 PureTech de 130 CV y los HDI de 150 CV.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 THP	2.0 BlueHDI
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.997
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima/rpm	205 CV/6.000	180 CV/3.750
Par máximo/rpm	29,1 mkg/1.750	40,8 mkg/2.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Automática, 6 vel.
Frenos delanteros	Discos vent. 330 mm	Discos vent. 330 mm
Frenos traseros	Discos 268 mm	Discos 268 mm
Neumáticos	225/40 R18	225/40 R18
Peso (kg)	1.275 (SW: 1.390)	1.395 (SW: 1.500)
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.253/1.804/1.447	4.253/1.804/1.447
Capacidad del depósito (l)	53	53
Volumen del maletero (l)	398 (SW: 556)	398 (SW: 556)
De 0 a 100 km/h (s)	7,5 (SW: 7,6)	8,4 (SW: 8,6)
Velocidad máxima (km/h)	235 (SW: 235)	220 (SW: 220)
Consumo mixto (l/100 km)	5,6 (SW: 5,8)	4,0 (SW: 4,1)

ESTUDIO ATROPELLOS



Atropellos Más vigilancia a los niños

Casi el 14 por ciento de los atropellos que se producen en España involucra a menores de 14 años y una gran parte de ellos (38%) los causa una infracción del menor o del adulto que lo acompaña. Lo evidencian los datos recabados por Formaster, la Asociación Profesional de Empresas de Formadores de Seguridad Vial, que resalta que son la irrupción en la calzada y los cruces indebidos las infracciones más comunes. Mayor educación vial para los pequeños y mayor concienciación de los adultos que los acompañan ayudarían a disminuir los 155 atropellos de menores de cuatro años acompañados por un adulto que se produjeron en 2013.

Inhibidor de radar La DGT no tiene razón

Tras la sentencia conseguida por Automovilistas Europeos Asociados (AEA), que anula una multa que confunde un inhibidor de radar con un dispositivo de ayuda a la conducción, queda claro que corresponde a Tráfico «probar sin ningún asomo de duda» que se lleva instalado un dispositivo encaminado a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia de tráfico. La sanción en cuestión suponía 6.000 euros y la pérdida de seis puntos, castigo anulado por la primera sentencia judicial que se dicta en España sobre inhibidores de radar.

Mark Fields y Mariano Rajoy junto al nuevo Ford Mondeo Híbrido que fabrica la planta española.



EL PRESIDENTE MUNDIAL DE FORD VISITA ESPAÑA

Espaldarazo a Almussafes

Primero ante el Rey Felipe VI y después ante el presidente Mariano Rajoy y el ministro de Industria, Energía y Turismo, José Manuel Soria, el máximo responsable mundial de Ford, Mark Fields, resaltaba la importancia de la planta de Almussafes (Valencia) en la estrategia global de la compañía.

En su primera visita España como presidente de Ford Motor Company, Fields agradecía a las autoridades españolas el apoyo prestado a la transformación de la compañía, recordando que «hace casi 40 años Ford apostó por España y España apostó por Ford», una apuesta en la que «ambos ganaron», puntualizaba el alto ejecutivo estadounidense, consciente también del importante papel que la fábrica valenciana ha tenido en la economía española. También recordaba la inversión récord reali-

zada (2.300 millones de euros en los tres últimos años) para convertir Almussafes en una de las plantas más modernas y flexibles de la compañía que dirige. De hecho, el presidente de Ford subrayaba la intención de continuar impulsando la factoría española, que incrementará un 40 por ciento la producción este año para superar los 400.000 vehículos, quedando aún margen para alcanzar la capacidad máxima, que está en

450.000 vehículos anuales. De Almussafes saldrán en 2015 más modelos que de cualquier otra planta europea de la compañía estadounidense y el 80 por ciento de esos vehículos se exportan a 75 países.

Por su parte, Mariano Rajoy aprovechaba el encuentro para resaltar el comportamiento del sector de la automoción en el país, asegurando que esa industria «va a pasar a la historia como uno de los heraldos de la recupe-



▲ Jim Farley, presidente de Ford Europa, el Rey Felipe VI, Mark Fields, presidente y jefe ejecutivo de Ford Motor Company, y José Manuel Machado presidente de Ford España.

ración de la economía española». Añadía que Ford Almussafes «se ha ganado por derecho propio un lugar de honor en la historia industrial española».

También el presidente de Ford España, José Manuel Machado, destacaba la contribución de la industria del automóvil en la



▲ Mark Fields, presidente y jefe ejecutivo de Ford Motor Company, saluda al Rey Felipe VI.

recuperación económica del país, recordando los 3.000 empleos creados por Ford desde 2013 y los 9.000 indirectos que han supuesto para la industria auxiliar los seis modelos que Valencia fabrica en exclusiva, entre los que se encuentra el Mondeo híbrido, que la convierte en la primera fábrica española que hace un coche con esta tecnología.

la capital (dentro del radio de la M-40) en el primer día de niveles altos. Si la contaminación continúa, el segundo paso es la prohibición de aparcar en la zona regulada por parquímetros a los coches que no sean del barrio y, si la alerta persiste, se limitará la circulación en la 'alameda central' a la mitad de los vehículos, en función de la matrícula (pares e impares). Las motos estarán exentas de esas me-

didadas excepcionales con las que se pretende controlar la contaminación en la ciudad.

Brembo Cemento para los frenos

La búsqueda incesante de materiales y sistemas innovadores ha llevado a explorar la utilización del cemento como elemento

central de las pastillas de frenos de nueva generación. El proyecto se llama Cobra y lo impulsan dos líderes en sus respectivos segmentos: Brembo, especialista en sistemas de frenado, e Italcementi, dedicada a la producción de cemento. La investigación cuenta con el apoyo del programa LIFE+ de la Comunidad Europea, que aporta 1,48 millones de euros de los 3,8 millones presupuestados.

el puntazo

Se afianza la tendencia de comprar coches menos contaminantes y que no pagan impuesto de matriculación.

El 70 por ciento de los coches vendidos el pasado año en España no pagó impuesto de matriculación, por emitir menos de 120 gramos de CO₂ por kilómetro. Se traduce en una caída del 3,2 % de las emisiones medias sobre 2013, puesto que el pasado año se situaron en 118 g/km de CO₂, según la patronal de los concesionarios, que recuerda que justo antes de la crisis, en 2007, estábamos en 158 g/km de CO₂, cuarenta puntos más que al cierre de 2014.

la imagen

Un vehículo, dos superficies para circular

Es el Unimog bivial de Mercedes, que puede remolcar hasta 1.000 toneladas tanto sobre raíles como sobre asfalto y ahora es mucho más eficiente y ecológico al contar con motores que cumplen la norma Euro VI. Esa bestia de fuerza descomunal se llama Unimog U 423 y dispone de 231 caballos, puede maniobrar con pesadas cargas sin complejos y circular por carretera para incorporarse con facilidad sobre la vía férrea si es el camino para proseguir con su misión.



la frase

Carlos Ghosn. Presidente de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA) y de la Alianza Renault-Nissan.

«Nuestro optimismo con los tempranos signos de recuperación tiene que ser considerado con precaución, dadas las incertidumbres económicas que siguen afrontando muchos países»

en breve

SONIDO ELÉCTRICO

El departamento de Transportes de Estados Unidos estudia la obligatoriedad de que eléctricos e híbridos emitan un sonido mínimo para evitar accidentes de peatones y ciclistas.

MENOS EMISIONES

La entrada en vigor de la norma ambiental Euro 6 para camiones y autobuses obliga a reducir los óxidos de nitrógeno (NOx) un 80% y un 66% las emisiones de partículas en vehículos nuevos.

PAGAR IMPUESTO

Los transportistas protestan por el nuevo impuesto de los biocombustibles, por el aumento precio que supone en gasolinas y gasóleos, que llevan parte de ese combustible.

GM CONFÍA EN OPEL

La compañía estadounidense reafirma el compromiso con su división europea, en la que Figueruelas es elemento básico del plan estratégico que debe llevar Opel a la rentabilidad.

la cifra

305.700

VW Polo salieron de la planta de Navarra el año pasado, que fabricó un 5,5 por ciento mas que en 2013 y sumó su tercer crecimiento interanual consecutivo. La cifra convierte al Polo en el modelo más fabricado y exportado de España y también en el único 'Made in Spain' que aparece entre los 20 coches más vendidos en todo el mundo.

Renting

Cambio de tendencia

Por primera vez en cinco años la flota de vehículos de renting ha cerrado un ejercicio con crecimiento. Las 408.095 unidades gestionadas en 2014 por el sector de alquiler de vehículos a largo plazo suponen un 1,72% más que en 2013. Los datos difundidos por la Asociación Española de Renting de Vehículos (AER) también ponen de manifiesto que la facturación superó los 3.625 millones de euros (+1,95%) y se alcanzaron las 143.027 matriculaciones (+19,35%), con una inversión cercana a 2.608 millones de euros, cifra que supera en un 71,91% la del año anterior. Además, más de una cuarta parte de las unidades adquiridas (27,71%) corresponden a vehículos de fabricación nacional, colocándose Renault, VW y Peugeot como las marcas más demandadas, con los Renault Kangoo, Mégane y Clio como los modelos más solicitados, con un dominio de las motorizaciones diésel (86,82%) y 47,21 meses de media en la vigencia de los contratos. En la presentación de los resultados, el presidente de AER Agustín García señalaba el impacto de la bajada del precio de los carburantes, reducción que ha permitido un ahorro medio anual de 500 euros por vehículo.

PSA

Líder en reducción de emisiones

Frente a los 123,7 g/km de CO₂ de la media del mercado europeo, PSA Peugeot Citroën cerraba 2014 con 110,3 g/km de CO₂, media que coloca al grupo francés con los niveles de emisiones más bajos y consolida los 30 gramos por kilómetro de rebaja anual que consiguen los Peugeot y Citroën desde 2008. Los motores de gasolina PureTech de tres cilindros y la eficiencia de los nuevos BlueHDI son la respuesta del Grupo a su compromiso medioambiental.

+ interesante

ASÍ SE PREPARA EL LANZAMIENTO DEL JAGUAR XE

JAGUAR

LUIS ANTONIO RUIZ

Presidente y Consejero Delegado de Jaguar Land Rover España y Portugal desde febrero de 2010.

El lanzamiento de un nuevo modelo es mi máxima responsabilidad dentro de todas las tareas que se me han encomendado, porque representa un gran esfuerzo de coordinación entre todo el equipo y la Red oficial de Concesionarios. De ello dependerá el éxito del producto y los resultados que ese modelo tenga en el futuro, porque es la culminación del trabajo y del sueño de mucha gente durante años. Por ello, para mí cada lanzamiento es lo más parecido a tener un hijo.

Cuando el XE llegue al mercado habrán pasado casi seis años desde que la compañía se planteó la posibilidad de tener una nueva berlina.



En enero de 2014 comenzaron las pruebas de ingeniería con prototipos camuflados, pruebas que Comunicación utiliza para ir mostrando el vehículo nuevo a los medios.



No se escatiman recursos para encontrar los terrenos más adecuados en los que comprobar las distintas reacciones del coche.

Todos a una

El lanzamiento de un nuevo modelo es un trabajo que involucra a todo el equipo. Más aún si, como en el caso del XE, se trata de un coche totalmente nuevo, que introduce a la marca en un nuevo segmento y, por lo tanto, multiplica sus volúmenes de ventas.

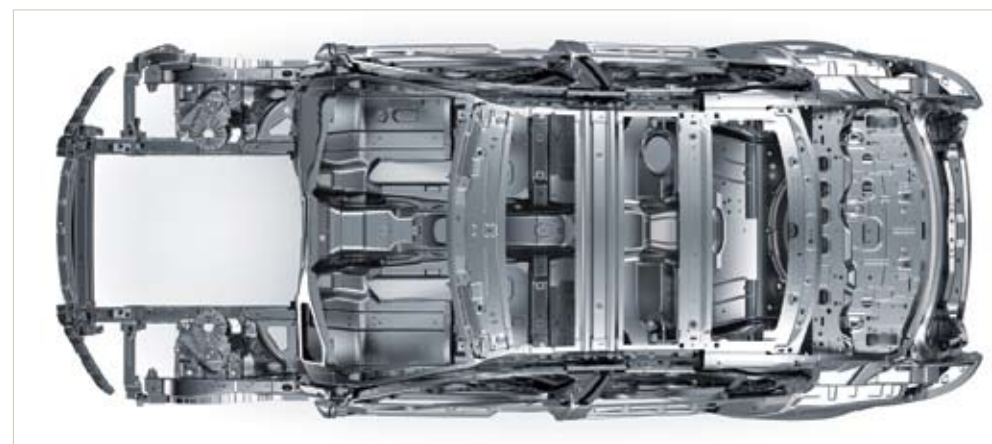
OSCAR OÑATE

Director General de Marketing de Jaguar Land Rover para España y Portugal desde diciembre de 2011.

Lanzar un nuevo coche es un proceso muy bonito porque ves cómo evoluciona un concepto hasta hacerse realidad, es como ver crecer a un bebé. Al final sientes que ha merecido la pena, la sensación que, supongo, sintió Miguel Ángel cuando acabó la Capilla Sixtina.

Reuniones, intercambios de opiniones y discusiones se suceden sin cesar desde que Inglaterra se plantea la posibilidad de hacer un nuevo Jaguar hasta que el modelo finalmente está en la calle. Es un trabajo en el tiempo, que reparte responsabilidades en cascada piramidal y se extiende a lo largo de los seis años que separan desde la decisión hasta la realidad, porque son muchos los implicados y muchos los campos a cubrir para que el lanzamiento sea un rotundo éxito y cumpla los objetivos marcados por la central.

Todo esto lo sabe muy bien Luis Antonio Ruiz, el máximo responsable de la filial española en la Península Ibérica. Por eso, define el lanzamiento de un nuevo Jaguar como «un proceso muy complejo, que empieza 5 ó 6 años antes de su lle-



Jaguar ha plasmado toda su experiencia con el aluminio en el chasis del nuevo XE.

Cuando un cliente **adquiere un nuevo modelo de automóvil** no siempre es consciente de todo el trabajo realizado antes por el fabricante **y su red de concesionarios** para que él pueda disfrutar de su coche.

gada al mercado, con una idea plasmada en un folio en blanco, que involucra a infinidad de áreas dentro de la marca antes de que éste pueda estar disponible para su venta».

En ese largo proceso, Marketing Internacional, con la aportación de directores generales de Marketing de cada mercado (Óscar Oñate para Iberia), marcan qué es lo que se va a lanzar y cuál será el producto general para todos los mercados. Es éste un proceso continuo hasta que se definen exactamente los atributos del coche (tipo de carrocería, longitud, motores, potencias, niveles de equipamiento...). En esa fase también se planifica cuándo se va a comercializar, la cadencia de lanzamientos e, incluso, el impacto que tendrá en la ecuación de negocio de la compañía. Es el documento maestro, que está listo unos tres



BELÉN DE LACALLE

Directora de Comunicación de Jaguar y Land Rover España y Portugal desde enero de 2010.

El lanzamiento de un nuevo coche es siempre un gran reto profesional. Todas las horas invertidas en él encuentran su recompensa, cuando los medios especializados y el gran público lo «aplauden» con entusiasmo a su llegada. Es ahí cuando realmente te das cuenta de que todo el esfuerzo ha merecido la pena.

Nuestro trabajo es generar **comentarios positivos del nuevo coche**, con una información cada vez más precisa **a medida que se acerca el lanzamiento.**



C RISTINA RUIZ

Directora Financiera de Jaguar Land Rover España y Portugal desde enero de 2010.

Es un reto personal porque se soporta mucha presión, pero cuando el lanzamiento tiene éxito compensa el tiempo que has dedicado a él.



El Jaguar XE S cuenta con un motor V6 de 340 caballos sobrealimentado por compresor



El frontal tiene el inconfundible sello de la marca británica.



El doble tubo de escape proporciona al XE S un elegante toque deportivo.



Numerosos detalles de diseño le proporcionan al XE un aspecto exclusivo que marca estilo.



La versión más potente acelera de 0 a 100 km/h en 5,1 segundos.



El XE estrena los nuevos propulsores de la familia Ingenium, que cumplen la nueva normativa europea EU6 y son mucho más eficientes. Es la mayor diferencia respecto a otros lanzamientos con que se enfrenta el departamento de Postventa.

años y medio antes de la llegada del coche a los concesionarios. Es entonces cuando Óscar Oñate comparte esa «Biblia» del producto con su departamento para adaptar las características generales del nuevo coche a las particularidades de Iberia; siempre atentos a los cambios que puedan devenir en los tres años que, por lo general, faltan en ese momento para el inicio de la comercialización del nuevo modelo. En ese momento el Director de Marketing de Jaguar (Juan Martín Quiñero en Iberia) se encarga de coordinar todas las acciones entre los distintos departamentos, asegurándose que siguen el documento maestro marcado por la Dirección General de Marketing, porque es crucial que todos remen en la misma línea para conseguir alcanzar los objetivos.

Ahí entra en acción el departamento de

Cuando se crea un modelo nuevo hay que empezar de cero, **elaborando códigos, precios, equipamientos...** El sistema debe estar totalmente listo cuando lleguen las primeras unidades.

Comunicación (Belén de Lacalle). Su papel es crucial para generar interés por el producto antes de que éste llegue al mercado, transmitiendo correctamente las fortalezas, atributos y posicionamiento del mismo. Por eso, Comunicación comienza a preparar el lanzamiento 3 años antes de su llegada, primero con reuniones internas en la central y más tarde de forma conjunta con Marketing Internacional para compartir opiniones e información entre ambas áreas de forma que todos vayan

en la misma dirección. Primero se trabaja sobre bocetos, después sobre diseños en arcilla y finalmente, como año y medio antes de la llegada del nuevo modelo, los directores de Comunicación de los diferentes mercados, conocen en el centro de Diseño de Jaguar los detalles finales del nuevo modelo, nada más y nada menos que de la mano del director de diseño de la marca, Ian Callum. Un conocimiento imprescindible para hacer llegar la información precisa en el momento adecuado

MONTSERRAT
DÍAZ

Responsable de Recursos Humanos de Jaguar y Land Rover España y Portugal desde enero de 2010

En Jaguar la motivación del personal es muy importante, por eso cuando llega un nuevo modelo y comenzamos a filtrar información de forma confidencial a los empleados, sientes una gran satisfacción al sentir su entusiasmo y comprobar cómo todos estamos involucrados.

Los **empleados de la compañía** deben conocer con **profundidad** el nuevo modelo y si es posible **probarlo antes de comenzar su comercialización.**

JUAN
MARTÍN
QUINONERO

Director de Marketing de Jaguar desde mayo de 2014.

La verdad es que es un trabajo muy duro, con muchísimas dificultades y muchísimas discusiones, pero engancha porque es un proceso muy bonito y muy dinámico.

El habitáculo del XE está presidido por la pantalla táctil de 8 pulgadas del nuevo sistema de infoentretenimiento InControl. Los asientos envolventes, el exclusivo selector rotatorio de la transmisión o las levas tras el volante de los modelos automáticos evidencian la deportividad de la nueva berlina compacta de Jaguar. La calidad de los acabados, guarnecidos y materiales es excelente.

a los medios de comunicación, siguiendo las consignas marcadas por PR Central. Comunicación es quien da el 'pistoletazo de salida' en el comienzo del lanzamiento de cualquier nuevo producto.

Mientras Comunicación comienza el anuncio del nuevo modelo, otro equipo lleva años trabajando en la sombra, volcados en preparar todo para que nada falle cuando se inicie la comercialización del modelo en Iberia. Es el departamento de Finanzas (Cristina Ruiz), encargado de preparar los presupuestos y planes de negocio que aseguren la viabilidad económica del nuevo modelo, adaptando los precios una vez que Marketing y Ventas están de acuerdo en lo que interesa a nuestro mercado. También es su labor preparar los sistemas para facturar

los coches a los concesionarios cuando llegue el momento y emitir las fichas técnicas que se necesitan para matricularlos. En ese punto es imprescindible que el precio esté firmado y aprobado, que los programas estén actualizados y que todo ese conglomerado de datos haya pasado varios filtros para evitar errores en el último momento.

Precisamente, la elaboración de precios, gamas, opciones y equipamiento es la labor fundamental del Marketing de cada país, ellos deben conocer al detalle cómo se va a comportar un determinado modelo en el mercado doméstico. Su principal herramienta es el análisis: de mercado, de posicionamiento frente a la competencia, de público objetivo al que se puede llegar, del cliente al que in-

Analizar el mercado o ver cómo el nuevo modelo se va a posicionar frente a la competencia son **parámetros que maneja Marketing** para concretar la composición de la gama, opciones, equipamientos y lista de precios.

teresa el coche, de las tendencias, de la demanda... Información fundamental para elaborar una definición real del producto, en la que tiene gran peso la aportación de Ventas, el departamento que trabaja sobre el terreno y es el responsable final para conseguir alcanzar la cifra de unidades prevista.

Y en medio de todo, hay una parte vital para la compañía que es formar y motivar a todos los empleados ante la llegada del nuevo modelo al negocio. De ello se en-

carga Recursos Humanos, (Montserrat Díaz) que en el largo proceso de lanzamiento es quien debe asegurar que todas las áreas de la compañía cuenten con los recursos y personal necesario para desarrollar correctamente su labor dentro del proceso de lanzamiento, poniendo además al alcance de todos los empleados la información que internamente se va liberando del modelo, terminando su labor organizando una toma de contacto con el nuevo coche en cuanto esto sea posible.



+ en www.hyundai.es

HYUNDAI UN SANTA FE PARA SORDO

El piloto del equipo Hyundai Motorsport, Dani Sordo, ha elegido para el día a día el nuevo Hyundai Santa Fe. El piloto, que participa este año en el Campeonato Mundial de Rallys a los mandos del Hyundai i20 WRC, ha elegido la variante CRDi 2.2 de 197 caballos y ha explicado que este modelo «es un claro ejemplo de la evolución de la marca, tanto en cuanto a diseño como en calidad».

TOYOTA LÍGATE UN AYGO

Conquistar al nuevo Toyota Aygo mediante mensajes de WhatsApp tiene premio. La marca ha puesto en marcha un concurso que premiará con un Aygo



a la persona que envíe el mensaje, vídeo o imagen más creativa y original 'tirándole los tejos' al Aygo, el nuevo urbano de Toyota. Sólo hasta el 14 de febrero, Día de los Enamorados.



+ en www.retro-mob.com

RÉTROMOBILE DE PARÍS

▲ Citroën (derecha arriba), Bugatti (derecha) y Bentley (bajo estas líneas) celebran aniversario en el Rétromobile de París.



▲ Alpine celebró su 60 aniversario y Renault conmemoró el 50 cumpleaños del Renault 16.

CITA CON LA HISTORIA

La cita clásica Rétromobile de París, con más de 500 coches en exposición, ha servido este año para celebrar el aniversario de algunas marcas y modelos que han dejado un poso considerable en la historia del automóvil.

Entre las marcas francesas, Renault, por ejemplo, celebró el 50 cumpleaños de su modelo Renault 16, con una muestra de siete unidades de este modelo,

incluyendo una versión norteamericana y un prototipo de 1963. También mostró en este Salón los concepts del Scénic y el R-Space.

Citroën, hizo un repaso por su historia con una muestra que reunía desde el C6 Torpedo de 1931 al C4 Cactus actual sin olvidar modelos tan emblemáticos como el 2 CV, el 'Tiburón' o el Méhari.

La marca Alpine celebró su 60 cumpleaños

con la muestra de modelos icónicos, como el A110 Berlinette, el A106 o el Willys-Interlagos.

Bugatti celebró su centenario mostrando uno de sus primeros modelos, un Type 50 roadster de 1931 y el exclusivo Veyron edición centenario de 2009.

Por último, Bentley inició en París los actos conmemorativos del 85 aniversario del Speed Six conocido como El Tren Azul.

+ en www.michelin.es

MICHELIN

PLAN JOVEN DE SEGURIDAD

El Plan Joven de Seguridad Vial de Michelin sigue su ruta por las principales universidades españolas. Los responsables de las actividades, orientadas a concienciar a los jóvenes sobre la seguridad en carretera, han entregado recientemente un premio en concepto del pago de matrícula



+ en www.fielesaloriginal.es

VA DE MÚSICA

Volkswagen regala viajes al Oldtimer Center, su centro de restauración, a los que compartan en **Twitter** canciones con el hashtag **#Fielesaloriginal**.

+ en www.mercedes-benz.es

MERCEDES 'DREAM CARS'

GIRA ESPAÑOLA

La caravana 'Dream Cars' de Mercedes reúne este año a sus variantes más deportivas, que recorrerán la mayor parte de los concesionarios españoles desde el próximo mes de marzo hasta diciembre. En total son doce los modelos que podrá probar el público que se acerque hasta las instalaciones de la marca: los AMG en sus

variantes A 45, CLA 45, CLA 45 Shooting Brake, los SUV GLA 45 y GL 63, las berlinas C 63 y E 63, y el SL 63.

El año pasado la marca realizó más de 9.000 pruebas dinámicas con una gira compuesta por seis caravanas que pasaban dos veces por cada concesión y permanecían 10 días en ella.



▲ Las variantes más deportivas de Mercedes Benz participarán en la gira 'Dream Cars'.

+ en www.landrover.es

LAND ROVER

ASÍ SE FABRICABA EL DEFENDER

Land Rover ha construido en su planta de Solihull (Reino Unido) una réplica de la cadena de montaje del mítico Defender, que dejará de fabricarse este año.

Se espera que más de 20.000 personas visiten este año la réplica de la cadena de montaje que la marca Land Rover ha instalado en la planta de Solihull para rendir homenaje a uno de sus modelos más emblemáticos, el Defender, cuya producción finalizará este año.

La instalación muestra cómo

se construía este 4x4 en 1948 y en la misma se puede admirar desde las herramientas originales hasta las mesas de los dibujantes. Para replicar el modelo de aquella época la firma ha contado con un conocido restaurador que ha conseguido coleccionar más de 8.000 piezas originales de Land Rover.



▲ El tour en el que se muestra cómo se construía un Defender en el año 1948 dura tres horas y se espera que lo visiten 20.000 personas este año.



▲ La visita a la cadena de producción del Defender comienza en la zona de fabricación de carrocerías y recorre todo el proceso de creación del coche.

+ en www.hondatuproyectonuestroproyecto.com

HONDA

EL PROYECTO GANADOR

La marca Honda ya tiene ganador para la tercera edición de la iniciativa 'Tu Proyecto, Nuestro Proyecto', dotada con 25.000 euros. La propuesta ganadora es 'Un traje con poderes para

moverme', cuyo objetivo es poner en marcha una unidad de tratamiento con un traje ortopédico especial que permite mejorar las posturas funcionales de los niños/as con graves discapacidades motoras.



+ en www.lexusauto.es

CON LA MODA

Lexus ha cedido un **GS 300h Híbrido** al modelo Juan Betancourt para que lo utilice en sus desplazamientos durante la **Semana de la Moda de Madrid**.





MCLAREN-HONDA Y ALONSO, LAS GRANDES ESTRELLAS EN JEREZ. HAN HECHO UN COCHE REVOLUCIONARIO, PERO TIENEN MUCHO QUE EVOLUCIONAR



▼ Mercedes sigue en otro nivel. Hamilton y Rosberg rodaron más que ningún otro equipo... y aún con el motor del año pasado.

▲ Vettel debutó con Ferrari y tanto él como el equipo, acabaron satisfechos. Williams también pareció dar un paso adelante.



Comienza el tiro al blanco

Una pretemporada de Fórmula 1 es como el tiro de precisión, donde se va ajustando poco a poco el visor y el pulso para acercarse al objetivo de lograr el monoplaza lo más competitivo posible. La pretemporada 2015 tuvo su primer disparo en Jerez.

Javier Rubio || jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

Un año más, Jerez fue el escenario de arranque de la pretemporada en la Fórmula 1. En 2015 habrá tres disparos, el primero en el trazado andaluz, y los dos próximos en Montmeló. Pero la presente temporada se diferencia notablemente de la pasada, cuando se descubría un nuevo y complejo mundo tecnológico. Si el año pasado el lema era 'revolución',

esta temporada es cuestión de 'evolución'. Y así quedó confirmado con el kilometraje comparativo. En 2014 se dieron un total de 1.470 vueltas por las 2.294 de este año, con 6.509 kilómetros totales recorridos por todos los equipos frente los 10.156 de 2015.

Los equipos intentan ajustar el tiro para la presente temporada con las lecciones aprendidas tras el primer curso de la tecnología híbrida, cuando los monoplazas tam-

bién sufrieron un importante recorte de carga aerodinámica. Tanto en el apartado del propulsor como en el chasis, cada escuadra incorpora este invierno las primeras evoluciones fruto de esa experiencia. Además de los cambios obligados por el reglamento con la modificación de los frontales, cuyas interpretaciones ya se han podido ver esta pasada semana.

Ritmo de degradación de neumáticos y comportamiento a medida que se agota el

combustible en tandas largas, cifras de potencia, recuperación, almacenamiento y entrega de energía, funcionamiento del motor térmico. Son muchos los parámetros que determinan la competitividad de un monoplaza, y sólo en igualdad de condiciones se determinará el nivel de cada cual desde el exterior. En Australia, para ser más exactos.

De momento, el debut de McLaren-Honda y Fernando Alonso levantaba la ma-

yor expectación. El equipo británico vivía este año la experiencia de sus rivales el pasado. Y, aunque en diferente medida, también sufrió como aquellos. Fueron sólo 79 vueltas al trazado jerezano en cuatro días, aunque eso sí, superando las de Red Bull, Toro Rosso, Marussia y Caterham en 2014.

Y fue en la tercera jornada cuando el MP4/30 echó a andar más de las seis vueltas por día de las dos primeras. Yasuhiro Arai, máximo responsable de Honda, lamentaba que los problemas con el nuevo propulsor nipón hubieran restado tiempo en pista frente a lo inicialmente programado.

Al menos, hubo cierto 'alivio', como declaraba Eric Boullier, ante las primeras señales proporcionadas por el monoplaza. Como se podía escuchar en repetidas ocasiones de los pilotos y los responsables del equipo, el nuevo MP4-30 es un monoplaza 'radical', 'extremo', 'revolucionario'... «Honda se ha implicado estrechamente en este diseño», explicaba el francés, quien también añadía que «un socio como Mobil (lubricantes) ha estado también muy involucrado, gracias a ellos hemos podido buscar el límite en lo que a refrigeración se refiere, ya que podemos rodar

con un motor con más temperatura y radiadores más pequeños». Por ello, Boullier se refería al alivio de «ver al coche rodar sin problemas de refrigeración, es uno de los primeros en surgir cuando haces un coche radical o extremo». Las pocas vueltas dadas a Jerez también confirmaban a McLaren que el nuevo MP4-30 no tenía «problemas básicos de diseño o arquitectura».

«Tuvimos muchas dificultades, pero las repararemos antes del test de Barcelona», explicaba el máximo responsable de Honda al término de los entrenamientos de Jerez, «el nuevo motor será un paso adelante, porque estamos afrontando las cosas poco a poco, algunas partes serán piezas finales, aunque no todas. Hay varias partes todavía en pruebas, y reci-

rán la confirmación final justo antes de Melbourne». En el equipo británico se espera un monoplaza con un gran potencial, pero todo apunta a que antes le espera al MP4-30 un largo proceso de evolución. «No estamos rodando al máximo rendimiento por el momento», explicaba Matt Morris, director de ingeniería del equipo británico.

«Mercedes sigue todavía por delante, y parece que no va a haber cambios en su dominio», explicaba Dietrich Mateschitz. Ésa fue la información que debieron transmitirle sus 'chicos' al propietario de Red Bull tras la primera sesión de pretemporada. Los tiempos, por supuesto, fueron lo de menos. El equipo alemán, todavía con el motor de la pasada temporada, se permitió un extraordinario maratón de



CARLOS SAINZ APROVECHÓ LAS JORNADAS DE JEREZ PARA HACER MUCHOS KILÓMETROS CON EL TORO ROSSO. HAY CONFIANZA EN EL EQUIPO



▲ Mejoras aerodinámicas en el Williams es lo que destacaba Valtteri Bottas.

◀ Entre los debutantes, destacó el brasileño de Sauber Felipe Nasr, que logró muy buenos tiempos.



▲ La escudería Lotus participó en Jerez con sus dos pilotos: el francés Sebastian Grosjean (en la foto) y el venezolano Pastor Maldonado.



▲ Red Bull no ha empezado bien por problemas en el motor. Sólo McLaren dio menos vueltas que ellos.



▲ Al final el mejor tiempo de las cuatro jornadas lo logró Kimi Raikkonen con el Ferrari. El finlandés comentaba que este año la historia es totalmente diferente a 2014.



▲ Rosberg y el equipo Mercedes realizaron simulaciones de carrera en tandas largas.

vueltas en Jerez, confirmando que su plan de trabajo marcha varios estadios por delante de sus rivales. Rosberg y Hamilton se dedicaron a continuas tandas largas buscando al máximo la fiabilidad. Nada menos que 516 vueltas, cuando ningún otro llegó a las 400. Los mejores tiempos del W06 ni siquiera se lograron con el neumático más blando.

«Si Renault puede reducir la diferencia frente a Mercedes a 40 ó 50 CV, podríamos estar en una buena posición para atacar, confiando en que tengamos un buen coche de nuevo, y esto no lo dudo», reconocía Mateschitz respecto a su equipo. Sin embargo, ya al comenzar la semana de entrenamientos, Adrian Newey reconocía que en una

‘fórmula de motor’, resulta muy difícil reducir diferencias sólo con el chasis. De ahí su desilusión por la Fórmula 1 actual, a la que dedicará a partir de ahora la mitad de su tiempo.

No llegó a los extremos del pasado año, pero a Red Bull le salió el tiro bastante desviado en la primera sesión de la temporada. Por el momento, no parece que Renault haya logrado unos buenos resultados iniciales en la evolución de su nuevo propulsor. Un error detectado la semana anterior en una pieza ya anticipaba sesiones problemáticas, como fue el caso el primer día para Daniel Ricciardo. Para colmo, Daniil Kvyat sufría una salida de pista la segunda jornada rompiendo un alerón

para el que no había repuestos. De hecho, el equipo austriaco sólo tuvo por detrás a McLaren en las vueltas completadas durante los cuatro días, con 166 giros, realizados fundamentalmente durante los dos últimos días.

La sensación general es que el fabricante francés, por el momento, no ha comenzado con buen pie esta temporada, aunque sus responsables apuntaban a que para Barcelona los problemas de Jerez estarán resueltos cuando se rediseñe uno de los elementos fallidos. Pero también sufrieron problemas con la batería y la bomba de agua, entre otros temas, porque desde Renault se apuraron al máximo los tiempos de desarrollo antes de poner los propulsores en pista.

«Nuestro motor será muy diferente dentro de un mes», explicaba Cyril Abotiboul, máximo responsable del fabricante francés.

«Durante el invierno, hemos dado un buen paso adelante y este coche es sin duda una mejora con respecto al de 2014», explicaba Kimi Raikkonen tras su primera toma de contacto con el SF15-T «es muy diferente, es un coche nuevo, normalmente sabes si el coche va a ser bueno o no pronto. Este año es una historia completamente diferente al pasado». Si quien tanto sufrió el pasado año aprecia el salto cualitativo, la cosa parece ir bien. Pero hace falta saber hasta dónde llega la zancada.

Precisamente fue el finlandés quien el pasado año

lideró la primera sesión de la pretemporada. Este año, el equipo italiano encabezó tres de las cuatro jornadas. Incluso Vettel terminó su trabajo entre el aplauso de sus mecánicos, liderando la tabla de tiempos en sus dos jornadas tras sumar 150 vueltas en dos días con un amplio programa de trabajo. «Tandas cortas, largas, incluso rodar en agua con intermedios...», explicaba al término de la segunda jornada el alemán «es muy pronto para decir nada porque al final depende de cómo te compares con otros... Dentro del coche estoy muy contento, es una buena plataforma a partir de la que crecer y éste es el objetivo en las próximas semanas». Si Ferrari busca una pretemporada tranquila y sin

presión o realmente ha dado un importante paso está por ver. De momento, mejor esperar...

«Hemos mejorado la aerodinámica, es más consistente en las curvas», reconocía el finlandés Valtteri Bottas respecto al nuevo FW37, uno de los monoplazas más competitivos de la pasada temporada. «es una buena sensación, tienes más confianza en el monoplaza». Al margen de la potencia adicional que proporcionará Mercedes al Williams, el equipo británico busca pulir algunas carencias de carga en determinado tipo de curvas. Si Williams refina sus puntos débiles del pasado año, quizás Red Bull pueda verse amenazado en 2015 por quien terminó por detrás en la clasificación de 2014.

«Fueron cuatro días muy positivos», explicó un satisfecho Frank Tost respecto al trabajo de Carlos Sainz y Max Verstappen con Toro Rosso. Entre ambos rodaron un total de 353 vueltas, el tercer equipo con mayor distancia recorrida en Jerez, y casi un tercio a cargo de Carlos Sainz sólo en la tercera jornada. «Pudimos aprender mucho sobre el coche, y si los pilotos mantienen este ritmo en los dos tests restantes, estaremos muy bien preparados cuando lleguemos a la primera carrera de Melbourne».

Con necesidad de kilómetros, el piloto español sólo pudo completar 40 vueltas en la primera jornada, pero el segundo día alcanzó a completar 137 giros: «he andado mejor de lo que me esperaba.

No he tenido ningún problema físico», declaraba satisfecho en su día más largo a bordo de un Fórmula 1 con un buen número de tandas largas en su segundo día de trabajo, aspecto crucial para conocer la evolución del comportamiento del monoplaza y la degradación de los neumáticos, al margen de la compleja dinámica de conducción de un monoplaza actual. «Hay muchas cosas que pasan y que hay que ajustar al milímetro, existe tanta electrónica y tecnología que es difícil comprender todo lo que ocurre», explicaba también al término de la primera jornada.

El 19 de febrero comenzará la segunda sesión de pretemporada en Montmeló. Veremos quién va afinando mejor el tiro.

saber comprar y vender

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Síguenos en...



Motor16.tv

Motor16

preciosdecoches.motor16.com

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

Mercado español

EL MEJOR ENERO DESDE 2010

El comportamiento del mercado en el primer mes de 2015 no ha defraudado, al venderse un 27,5 por ciento más turismo y todoterreno que el mismo mes del año pasado. Además, ha sido el mayor crecimiento porcentual de enero en los últimos 20 años, cerrando con 68.118 matrículas, cifra que no se alcanzaba desde 2010.

Como no dejan de recalcar fabricantes (Anfac), concesionarios (Faconauto) y vendedores (Ganvam) mucho tiene que ver el efecto del PIVE en los 17 meses de crecimiento ininterrumpido que lleva el mercado, aunque aún estemos muy por debajo de las ventas que se registraban antes de la crisis, acordes con la renta disponible y la demanda potencial, que coloca el volumen natural del mercado español en 1,2 millones de vehículos; es decir 25

coches nuevos por cada mil habitantes, frente a los 18 que se comercializan actualmente y dejan el ratio muy lejos de los que presentan Alemania y Francia, aseguran las asociaciones del sector.

Esas asociaciones también recuerdan que los PIVE generan riqueza, valorando en cerca de 9.000 millones de euros la actividad económica generada por los planes de incentivos a la compra y colocando en más de 4.500 millones de euros la cifra en 2014. El punto oscuro de las ayudas es el esfuerzo que están realizando los concesionarios para adelantar los fondos que cubrirá el PIVE 7 cuando esté operativo, puesta en marcha que el sector solicita se agilice lo máximo posible.

Acorde con el aumento de confianza que provocan los incentivos a la renovación del parque sobre el potencial comprador, son los particulares los que más incrementan sus compras, acaparando 40.990 unidades y creciendo un 29,1%, al igual que el resto de canales a doble dígito. Mayor incremento (+32,8%) presentan las compras de las empresas de alquiler, protagonistas de 8.651 operaciones, quedando las 18.477 unidades restantes para las empresas, que suben un 21,7%.

Como en el conjunto de 2014, las compras de los españoles mantienen a VW y Seat al frente de las matrículas y colocan al VW Golf como el modelo más matriculado, manteniéndose el Citroën C4 en la segunda posición y desplazando al Renault Mégane (el más vendido el año pasado) a la quinta plaza, justo delante del Dacia Sandero, convertido en un habitual de las diez primeras plazas y que acaba el mes como el segundo utilitario más vendido (ver cuadros). Destaca el crecimiento de Renault, que vende más del doble que en enero de 2014: 2.333 unidades frente a las 4.811 de este año (+106,2 %).

VENTAS ENERO 2015

Modelos	Marcas	
GOLF 2.560	VW	
C4 2.386	SEAT	
LEÓN 2.267	RENAULT	
IBIZA 2.167	OPEL	
MÉGANE 2.068	PEUGEOT	
SANDERO 1.651	TOYOTA	
CLIO 1.590	AUDI	
AURIS 1.447	CITROËN	
POLO 1.400	FORD	
QASHQAI 1.398	NISSAN	

FUENTE: ANFAC

VENTAS POR SEGMENTOS (ENERO)

SKODA SUPERB	80
JAGUAR XF	46
BMW 13	9
RENAULT ZOE	6
VW UP!	4
VW GOLF	3

CIUDADANO

Modelo	Unidades
FIAT 500	803
FIAT PANDA	646
FORD KA	466
HYUNDAI ITO	233
OPEL ADAM	169



Modelo	Unidades
SEAT IBIZA	2.167
DACIA SANDERO	1.651
RENAULT CLIO	1.590
VW POLO	1.400
OPEL CORSA	1.257



Modelo	Unidades
SEAT LEÓN	2.267
VW GOLF	2.217
RENAULT MÉGANE	1.686
PEUGEOT 308	1.165
OPEL ASTRA	1.016



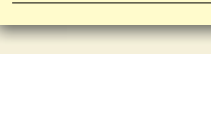
BERLINAS MEDIAS

Modelo	Unidades
AUDI A4	784
MERCEDES CLASE C	745
VW PASSAT	596
BMW SERIE3	587
OPEL INSIGNIA	444



GRANDES BERLINAS

Modelo	Unidades
AUDI A6	328
BMW SERIE 5	284
MERCEDES CLASE E	127



SKODA SUPERB	80
JAGUAR XF	46
BMW 13	9
RENAULT ZOE	6
VW UP!	4
VW GOLF	3

BERLINAS DE REPRESENTACIÓN

Modelo	Unidades
AUDI A7	93
AUDI A8	33
MERCEDES CLASE S	29
MERCEDES CLS	17
BMW SERIE 7	10



Modelo	Unidades
TT PEQUEÑO	
PEUGEOT 2008	710
OPEL MOKKA	694
TOYOTA RAV 4	657
MITSUBISHI ASX	452
CITROËN C4 AIRCROSS	191



Modelo	Unidades
NISSAN QASHQAI	1.398
VW TIGUAN	1.330
DACIA DUSTER	953
HYUNDAI IX35	865
KIA SPORTAGE	763



Modelo	Unidades
TT MEDIO	
NISSAN QASHQAI	1.398
PEUGEOT 308	1.165
OPEL INSIGNIA	444



Modelo	Unidades
TT GRANDE	
VOLVO XC60	168
RANGE ROVER	165
BMW X5	117
BMW X6	100
TOYOTA LAND CRUISER	74



Modelo	Unidades
ELÉCTRICOS	
NISSAN LEAF	14

HÍBRIDOS

Modelo	Unidades
TOYOTA AURIS	520
TOYOTA YARIS	374
LEXUS NX 300	164
LEXUS CT 200	123
TOYOTA PRIUS	88



MONOVOLUMEN PEQUEÑO

Modelo	Unidades
NISSAN NOTE	269
HYUNDAI IX20	179
OPEL MERIVA	118
FORD B-MAX	111
CITROËN C3 PICASSO	108



MONOVOLUMEN MEDIO

Modelo	Unidades
CITROËN C4 PICASSO	807
OPEL ZAFIRA	541
FORD C-MAX	525
PEUGEOT 3008	471
TOYOTA VERSO	414



Modelo	Unidades
MONOVOLUMEN GRANDE	
FORD S-MAX	222
MERCEDES CLASE V	109
VW SHARAN	82
SEAT ALHAMBRA	81
FIAT FREEMONT	64



Modelo	Unidades
ELÉCTRICOS	
NISSAN LEAF	14



saber comprar y vender

PRECIOS/ NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

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.

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.

Abarth
Importador: Fiat Auto España, Carretera de Barcelona, km7/500.
Alcalá de Henares, 28804 Madrid. Teléfono: 98 653 700. Garantía: Dos años sin límite de km. Red de postventa: Puntos de asistencia en España. Web: www.abarth.es

G 500 1.4 16v T-Jet 135cv	18.700	6,5	135
G 500 1.4 16v T-Jet 135cv	20.450	6,5	135
G 500 1.4 16v T-Jet 135cv E6	18.850	6,5	135
G 500 1.4 16v T-Jet 135cv E6	20.600	6,5	135
G 500 1.4 16v T-Jet 135cv E6 Secuencial	20.600	6,5	140
G 500 1.4 16v T-Jet 135cv E6 Secuencial	22.350	6,5	140
G 500 1.4 16v T-Jet 135cv Secuencial	20.400	6,5	140
G 500 1.4 16v T-Jet 135cv Secuencial	22.150	6,5	140
G 500 595 Competizione 1.4 16v T-Jet 160cv	24.650	6,5	160
G 500 595 Competizione 1.4 16v T-Jet 160cv E6	24.800	6,5	160
G 500 595 Competizione 1.4 16v T-Jet 160cv Sec	26.350	6,5	160
G 500 595 Competizione 1.4 16v T-Jet 160cv	26.550	6,5	160
G 500 595 Turismo 1.4 16v T-Jet 160cv	22.800	6,5	160
G 500 595 Turismo 1.4 16v T-Jet 160cv	24.550	6,5	160
G 500 595 Turismo 1.4 16v T-Jet 160cv E6	22.950	6,5	160
G 500 595 Turismo 1.4 16v T-Jet 160cv E6	24.700	6,5	160
G 500 595 Turismo 1.4 16v T-Jet 160cv E6 Sec	24.700	6,5	160
G 500 595 Turismo 1.4 16v T-Jet 160cv E6 Sec	26.450	6,5	160
G 500 595 Turismo 1.4 16v T-Jet 160cv Secuencial	24.500	6,5	160
G 500 595 Turismo 1.4 16v T-Jet 160cv Secuencial	26.250	6,5	160
G 500 595C Competizione 1.4 16v T-Jet 160cv	26.400	6,5	160
G 500 595C Competizione 1.4 16v T-Jet 160cv E6	26.550	6,5	160
G 500 595C Competizione 1.4 T-Jet 160 E6 Sec	28.300	6,5	160

Alfa Romeo
Importador: Fiat Auto España, Carretera de Barcelona, km7/500.
Alcalá de Henares, 28804 Madrid. Teléfono: 98 653 700. Garantía: Dos años sin límite de km. Red de postventa: Puntos de asistencia en España. Web: www.alfaromeo.es

G 4C 1.7 TB 240CV TCT	53.990	6,8	240
D MITO 1.3 JTDm 85CV S&S Distinctive	19.100	3,5	85
D MITO 1.3 JTDm 85CV S&S Mito	17.000	3,5	85
D MITO 1.3 JTDm 85CV S&S SBK	19.180	3,5	85
D MITO 1.3 JTDm 85CV TECH A+B 5M Junior	19.300	3,5	85
D MITO 1.6 JTDm 120CV S&S Distinctive	20.900	4,3	120
G MITO 1.4 70CV Mito	15.150	5,8	70
G MITO 1.4 78CV 8v Junior S&S	18.200	5,6	78
G MITO 1.4 78CV S&S Distinctive	18.000	5,6	78
G MITO 0.9 105CV TwinAir S&S Distinctive	19.000	4,2	105
G MITO 0.9 105CV TwinAir S&S Junior	19.200	4,2	105
G MITO 1.4 140CV TB TCT Distinctive	22.550	5,4	140
G MITO 1.4 140CV TB TCT Junior	22.750	5,4	140
G MITO 1.4 170CV S&S Multi-Air TCT QV	25.500	5,4	170
G GIULIETTA 1.4 TB M-Air 150CV Sprint	27.468	5,7	150
G GIULIETTA 1.4 TB M-Air 170CV TCT Sprint	28.350	5,7	170
D GIULIETTA 1.6 JTDm 105CV Distinctive	24.250	4	105
D GIULIETTA 1.6 JTDm 105CV Progression	22.550	4	105
D GIULIETTA 2.0 JTDm 150CV Sprint	24.950	4	105
D GIULIETTA 2.0 JTDm 150CV Distinctive	26.450	4,2	150
D GIULIETTA 2.0 JTDm 150CV Sprint	27.150	4,2	150
D GIULIETTA 2.0 JTDm 175CV TCT Distinctive	30.950	4,4	175
D GIULIETTA 2.0 JTDm 175CV TCT Sprint	31.650	4,4	175
L GIULIETTA 1.4 120CV G.P. Distinctive	26.350	8,3	120
G GIULIETTA 1.4 TB 105CV Progression	21.550	6,4	105
G GIULIETTA 1.4 120CV Distinctive	24.050	6,4	120
G GIULIETTA 1.4 TB Multiair 170CV Distinctive	26.850	5,7	170
G GIULIETTA 1.4 TB Multiair 170CV TCT Distinctive	27.650	5,7	170
G GIULIETTA 1.7 TB 240CV TCT QV Verde Launch Edition	36.200	7	240
G GIULIETTA 1.7 TB 240CV TCT Quadrifoglio Verde	34.700	7	240

Audi
Importador: Volkswagen Audi España, S.A. / De la Selva, 61100
Gernika-Lago, 48940 Gernika-Lago (Bizkaia).
Teléfono: 94 028 992. *Garantía: Dos años sin límite de km. Red de postventa: Puntos de asistencia en España. Web: www.audi.es

D A1 1.6 TDI 105cv Adrenalin2	23.320	3,8	105
D A1 1.6 TDI 105cv Ambition	22.060	3,8	105
D A1 1.6 TDI 105cv Attraction	19.540	3,8	105
D A1 1.6 TDI 90cv Adrenalin	20.120	3,8	90
D A1 1.6 TDI 90cv Adrenalin2	22.310	3,8	90
D A1 1.6 TDI 90cv Ambition	21.050	3,8	90
D A1 1.6 TDI 90cv Attracted	19.060	3,8	90
D A1 1.6 TDI 90cv Attraction	18.530	3,8	90
D A1 1.6 TDI 90cv S tronic Adrenalin	21.890	4,2	90
D A1 1.6 TDI 90cv S tronic Adrenalin2	24.080	4,2	90
D A1 1.6 TDI 90cv S tronic Ambition	22.820	4,2	90
D A1 1.6 TDI 90cv S tronic Attracted	20.830	4,2	90
D A1 1.6 TDI 90cv S tronic Attraction	20.300	4,2	90
D A1 2.0 TDI 143cv Ambition	23.990	4,1	143
D A1 2.0 TDI Adrenalin2	25.250	4,1	143
G A1 1.4 TFSI 185cv S tronic Adrenalin2	29.830	5,9	185
G A1 1.4 TFSI 185cv S tronic Ambition	28.630	5,9	185
G A1 1.4 TFSI 86cv Adrenalin	18.520	5	86
G A1 1.4 TFSI 86cv Ambition	19.510	5	86
G A1 1.4 TFSI 86cv Attracted	17.460	5	86
G A1 1.4 TFSI 86cv Attraction	16.920	5	86
G A1 1.2 TFSI Adrenalin2	20.770	5	86
G A1 1.4 TFSI 122 Stonic 119g CO2 Adrenalin2	24.720	5,2	122
G A1 1.4 TFSI 122 Stonic 119g CO2 Attraction	20.940	5,2	122
G A1 1.4 TFSI 122cv Adrenalin2	23.880	5,3	122
G A1 1.4 TFSI 122cv Ambition	22.570	5,3	122
G A1 1.4 TFSI 122cv Attraction	19.950	5,3	122
G A1 1.4 TFSI 122cv S tronic Adrenalin2	25.720	5,3	122
G A1 1.4 TFSI 122cv S tronic Ambition	24.410	5,3	122
G A1 1.4 TFSI 122cv S tronic Attraction	21.790	5,3	122
G A1 1.4 TFSI 122cv S tronic 119g CO2 Ambition	23.460	5,2	122
G A1 1.4 TFSI 140cv CoD Ambition	22.800	4,7	140
G A1 1.4 TFSI 140cv CoD Attraction	20.280	4,7	140
G A1 1.4 TFSI 140cv CoD S tronic Ambition	24.570	4,7	140
G A1 1.4 TFSI 140cv CoD S tronic Attraction	22.050	4,7	140
G A1 1.4 TFSI CO2 Adrenalin2	24.060	4,7	140
G A1 1.4 TFSI CO2 S tronic Adrenalin2	25.830	4,7	140
G S1 2.0 TFSI quattro	34.245	7	231
G S1 Sportback 2.0 TFSI quattro	34.975	7	231
D A1 Sportback 1.6 TDI 105cv Adrenalin2	24.080	3,8	105
D A1 Sportback 1.6 TDI 105cv Ambition	22.790	3,8	105
D A1 Sportback 1.6 TDI 105cv Attraction	20.270	3,8	105
D A1 Sportback 1.4 TFSI 185 S tronic Adrenalin2	30.590	5,9	185
D A1 Sportback 1.4 TFSI 185 S tronic Ambition	29.360	5,9	185
D A1 Sportback 1.6 TDI 90 S tronic Adrenalin	22.650	4,2	90
D A1 Sportback 1.6 TDI 90 S tronic Attracted	21.660	4,2	90
D A1 Sportback 1.6 TDI 90 S tronic Attraction	21.030	4,2	90
D A1 Sportback 1.6 TDI 90cv Adrenalin	20.880	3,8	90
D A1 Sportback 1.6 TDI 90cv Adrenalin2	23.070	3,8	90
D A1 Sportback 1.6 TDI 90cv Attraction	21.780	3,8	90
D A1 Sportback 1.6 TDI 90cv Attracted	19.890	3,8	90
D A1 Sportback 1.6 TDI 90cv Attraction	19.260	3,8	90
D A1 Sportback 1.6 TDI 90cv S tronic Adrenalin2	24.840	4,2	90
D A1 Sportback 1.6 TDI 90cv S tronic Ambition	23.550	4,2	90
D A1 Sportback 2.0 TDI 143cv Ambition	24.720	4,1	143
D A1 Sportback 2.0 TDI Adrenalin2	26.010	4,1	143
A1 Sportback 1.2 TFSI 86cv Adrenalin	19.280	5	86
A1 Sportback 1.2 TFSI 86cv Ambition	20.240	5	86
A1 Sportback 1.2 TFSI 86cv Attracted	18.290	5	86
A1 Sportback 1.2 TFSI 86cv Attraction	17.650	5	86
A1 Sportback 1.2 TFSI Adrenalin2	21.530	5	86
A1 Sportback 1.4 TFSI 122 S tronic Adrenalin2	26.480	5,3	122
A1 Sportback 1.4 TFSI 122 S tronic Ambition	25.140	5,3	122
A1 Sportback 1.4 TFSI 122 S tronic Attraction	22.520	5,3	122
A1 Sportback 1.4 TFSI 122cv Adrenalin2	24.640	5,4	122
A1 Sportback 1.4 TFSI 122cv Ambition	23.300	5,4	122
A1 Sportback 1.4 TFSI 122cv Attraction	20.680	5,4	122
A1 Sportback 1.4 TFSI 140 Co Stro Ambition	25.300	4,9	140
A1 Sportback 1.4 TFSI 140 Co Stro Attraction	22.780	4,9	140
A1 Sportback 1.4 TFSI 140cv Co Ambition	23.530	4,9	140

 La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

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)			
B 13014 Tercio Sky			20.490	6	100	D 13014 Tercio Sky	20.490	6	100	D 13014 Tercio Sky	20.490	6	100
B 13014 Tercio Sky Nav			21.390	6	100	D 13014 Tercio Sky Nav	21.390	6	100	D 13014 Tercio Sky Nav	21.390	6	100
B 13016 GDI BlueDrive Style			23.940	5	135	D 13016 GDI BlueDrive Style	23.940	5	135	D 13016 GDI BlueDrive Style	23.940	5	135
B 13016 GDI BlueDrive Style Sport			22.090	5	135	D 13016 GDI BlueDrive Style Sport	22.090	5	135	D 13016 GDI BlueDrive Style Sport	22.090	5	135
B 13016 GDI BlueDrive Tercio			20.890	5	135	D 13016 GDI BlueDrive Tercio	20.890	5	135	D 13016 GDI BlueDrive Tercio	20.890	5	135
B 13016 GDI BlueDrive Tercio Nav			21.790	5	135	D 13016 GDI BlueDrive Tercio Nav	21.790	5	135	D 13016 GDI BlueDrive Tercio Nav	21.790	5	135
B 13016 GDI BlueDrive Tercio S			20.490	5	135	D 13016 GDI BlueDrive Tercio S	20.490	5	135	D 13016 GDI BlueDrive Tercio S	20.490	5	135
D 130 CW16 CRD110cv City S			21.190	4,3	110	D 130 CW16 CRD110cv City S	21.190	4,3	110	D 130 CW16 CRD110cv City S	21.190	4,3	110
D 130 CW16 CRD110cv Got Plus			24.090	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv Got Plus	24.090	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv Got Plus	24.090	4,5	110
D 130 CW16 CRD110cv Got Plus Nav			24.990	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv Got Plus Nav	24.990	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv Got Plus Nav	24.990	4,5	110
D 130 CW16 CRD110cv Klass			21.490	4,3	110	D 130 CW16 CRD110cv Klass	21.490	4,3	110	D 130 CW16 CRD110cv Klass	21.490	4,3	110
D 130 CW16 CRD110cv SLE			22.990	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv SLE	22.990	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv SLE	22.990	4,5	110
D 130 CW16 CRD110cv SLE Sky			23.790	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv SLE Sky	23.790	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv SLE Sky	23.790	4,5	110
D 130 CW16 CRD110cv Style Sport			25.840	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv Style Sport	25.840	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv Style Sport	25.840	4,5	110
D 130 CW16 CRD110cv Style Sport Auto			27.490	5,6	110	D 130 CW16 CRD110cv Style Sport Auto	27.490	5,6	110	D 130 CW16 CRD110cv Style Sport Auto	27.490	5,6	110
D 130 CW16 CRD110cv Tercio			23.490	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv Tercio	23.490	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv Tercio	23.490	4,5	110
D 130 CW16 CRD110cv Tercio Auto			25.140	5,6	110	D 130 CW16 CRD110cv Tercio Auto	25.140	5,6	110	D 130 CW16 CRD110cv Tercio Auto	25.140	5,6	110
D 130 CW16 CRD110cv Tercio Nav			24.390	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv Tercio Nav	24.390	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv Tercio Nav	24.390	4,5	110
D 130 CW16 CRD110cv Tercio Nav Auto			26.040	5,6	110	D 130 CW16 CRD110cv Tercio Nav Auto	26.040	5,6	110	D 130 CW16 CRD110cv Tercio Nav Auto	26.040	5,6	110
D 130 CW16 CRD110cv Tercio S			22.690	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv Tercio S	22.690	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv Tercio S	22.690	4,5	110
D 130 CW16 CRD110cv Tercio S Sky			23.790	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv Tercio S Sky	23.790	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv Tercio S Sky	23.790	4,5	110
D 130 CW16 CRD110cv Tercio Sky			24.290	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv Tercio Sky	24.290	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv Tercio Sky	24.290	4,5	110
D 130 CW16 CRD110cv Tercio Sky Auto			25.940	5,6	110	D 130 CW16 CRD110cv Tercio Sky Auto	25.940	5,6	110	D 130 CW16 CRD110cv Tercio Sky Auto	25.940	5,6	110
D 130 CW16 CRD110cv Tercio Sky Nav			25.190	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv Tercio Sky Nav	25.190	4,5	110	D 130 CW16 CRD110cv Tercio Sky Nav	25.190	4,5	110
D 130 CW16 CRD110cv Tercio Sky Nav Auto			26.840	5,6	110	D 130 CW16 CRD110cv Tercio Sky Nav Auto	26.840	5,6	110	D 130 CW16 CRD110cv Tercio Sky Nav Auto	26.840	5,6	110
D 130 CW16 CRD128cv Style			27.940	4,5	128	D 130 CW16 CRD128cv Style	27.940	4,5	128	D 130 CW16 CRD128cv Style	27.940	4,5	128
D 130 CW16 CRD128cv Style Auto			29.590	5,6	128	D 130 CW16 CRD128cv Style Auto	29.590	5,6	128	D 130 CW16 CRD128cv Style Auto	29.590	5,6	128
D 130 CW16 CRD128cv Style Comfort			29.740	4,5	128	D 130 CW16 CRD128cv Style Comfort	29.740	4,5	128	D 130 CW16 CRD128cv Style Comfort	29.740	4,5	128
D 130 CW16 CRD128cv Style Comfort Auto			31.390	5,6	128	D 130 CW16 CRD128cv Style Comfort Auto	31.390	5,6	128	D 130 CW16 CRD128cv Style Comfort Auto	31.390	5,6	128
D 130 CW16 CRD128cv Style Sport Auto			31.240	5,6	128	D 130 CW16 CRD128cv Style Sport Auto	31.240	5,6	128	D 130 CW16 CRD128cv Style Sport Auto	31.240	5,6	128
G 130 CW16 GDI City S			20.490	6,4	135	G 130 CW16 GDI City S	20.490	6,4	135	G 130 CW16 GDI City S	20.490	6,4	135
G 130 CW16 GDI Tercio S			22.390	6,4	135	G 130 CW16 GDI Tercio S	22.390	6,4	135	G 130 CW16 GDI Tercio S	22.390	6,4	135
G ELANTRA 1.6 MPI Tercio			21.290	6,4	132	G ELANTRA 1.6 MPI Tercio	21.290	6,4	132	G ELANTRA 1.6 MPI Tercio	21.290	6,4	132
D 14017 CRD1115cv BlueDrive City S			23.190	4,3	115	D 14017 CRD1115cv BlueDrive City S	23.190	4,3	115	D 14017 CRD1115cv BlueDrive City S	23.190	4,3	115
D 14017 CRD1115cv BlueDrive Essence			23.340	4,3	115	D 14017 CRD1115cv BlueDrive Essence	23.340	4,3	115	D 14017 CRD1115cv BlueDrive Essence	23.340	4,3	115
D 14017 CRD1115cv BlueDrive Klass			26.090	4,3	115	D 14017 CRD1115cv BlueDrive Klass	26.090	4,3	115	D 14017 CRD1115cv BlueDrive Klass	26.090	4,3	115
D 14017 CRD1115cv BlueDrive Klass			26.240	4,3	115	D 14017 CRD1115cv BlueDrive Klass	26.240	4,3	115	D 14017 CRD1115cv BlueDrive Klass	26.240	4,3	115
D 14017 CRD1136cv BlueDrive Tercio			28.890	4,5	136	D 14017 CRD1136cv BlueDrive Tercio	28.890	4,5	136	D 14017 CRD1136cv BlueDrive Tercio	28.890	4,5	136
D 14017 CRD1136cv BlueDrive Tercio			28.840	4,5	136	D 14017 CRD1136cv BlueDrive Tercio	28.840	4,5	136	D 14017 CRD1136cv BlueDrive Tercio	28.840	4,5	136
D 14017 CRD1136cv BlueDrive Tercio Xenon			29.290	4,5	136	D 14017 CRD1136cv BlueDrive Tercio Xenon	29.290	4,5	136	D 14017 CRD1136cv BlueDrive Tercio Xenon	29.290	4,5	136
D 14017 CRD1136cv BlueDrive Tercio Xenon			29.440	4,5	136	D 14017 CRD1136cv BlueDrive Tercio Xenon	29.440	4,5	136	D 14017 CRD1136cv BlueDrive Tercio Xenon	29.440	4,5	136
D 14017 CRD1136cv Style			34.790	5,1	136	D 14017 CRD1136cv Style	34.790	5,1	136	D 14017 CRD1136cv Style	34.790	5,1	136
D 14017 CRD1136cv Style			35.190	5,1	136	D 14017 CRD1136cv Style	35.190	5,1	136	D 14017 CRD1136cv Style	35.190	5,1	136
D 14017 CRD1136cv Style Auto			36.590	6	136	D 14017 CRD1136cv Style Auto	36.590	6	136	D 14017 CRD1136cv Style Auto	36.590	6	136
D 14017 CRD1136cv Style Auto			36.940	6	136	D 14017 CRD1136cv Style Auto	36.940	6	136	D 14017 CRD1136cv Style Auto	36.940	6	136
D 14017 CRD1136cv Tercio Auto			30.690	6	136	D 14017 CRD1136cv Tercio Auto	30.690	6	136	D 14017 CRD1136cv Tercio Auto	30.690	6	136
D 14017 CRD1136cv Tercio Auto			30.840	6	136	D 14017 CRD1136cv Tercio Auto	30.840	6	136	D 14017 CRD1136cv Tercio Auto	30.840	6	136
D 14017 CRD1136cv Tercio Xenon Auto			31.290	6	136	D 14017 CRD1136cv Tercio Xenon Auto	31.290	6	136	D 14017 CRD1136cv Tercio Xenon Auto	31.290	6	136
D 14017 CRD1136cv Tercio Xenon Auto			31.440	6	136	D 14017 CRD1136cv Tercio Xenon Auto	31.440	6	136	D 14017 CRD1136cv Tercio Xenon Auto	31.440	6	136
G 14016 GDI City S			22.190	6,4	135	G 14016 GDI City S	22.190	6,4	135	G 14016 GDI City S	22.190	6,4	135
G 14016 GDI Essence			22.340	6,4	135	G 14016 GDI Essence	22.340	6,4	135	G 14016 GDI Essence	22.340	6,4	135
G 14016 GDI Klass			24.790	6,4	135	G 14016 GDI Klass	24.790	6,4	135	G 14016 GDI Klass	24.790	6,4	135
G 14016 GDI Klass			24.940	6,4	135	G 14016 GDI Klass	24.940	6,4	135	G 14016 GDI Klass	24.940	6,4	135
D 140 CW17 CRD1115cv BlueDrive Klass			27.890	4,3	115	D 140 CW17 CRD1115cv BlueDrive Klass	27.890	4,3	115	D 140 CW17 CRD1115cv BlueDrive Klass	27.890	4,3	115
D 140 CW17 CRD1115cv BlueDrive Klass			28.040	4,3	115	D 140 CW17 CRD1115cv BlueDrive Klass	28.040	4,3	115	D 140 CW17 CRD1115cv BlueDrive Klass	28.040	4,3	115
D 140 CW17 CRD1136cv BlueD. Tercio			32.090	4,5	136	D 140 CW17 CRD1136cv BlueD. Tercio	32.090	4,5	136	D 140 CW17 CRD1136cv BlueD. Tercio	32.090	4,5	136
D 140 CW17 CRD1136cv BlueD. Tercio Xenon Sky			32.240	4,5	136	D 140 CW17 CRD1136cv BlueD. Tercio Xenon Sky	32.240	4,5	136	D 140 CW17 CRD1136cv BlueD. Tercio Xenon Sky	32.240	4,5	136
D 140 CW17 CRD1136cv BlueDrive Tercio			30.490	4,5	136	D 140 CW17 CRD1136cv BlueDrive Tercio	30.490	4,5	136	D 140 CW17 CRD1136cv BlueDrive Tercio	30.490	4,5	136
D 140 CW17 CRD1136cv BlueDrive Tercio			30.640	4,5	136	D 140 CW17 CRD1136cv BlueDrive Tercio	30.640	4,5	136	D 140 CW17 CRD1136cv BlueDrive Tercio	30.640	4,5	136
D 140 CW17 CRD1136cv BlueDrive Tercio RWD AUTO			36.790	5,1	136	D 140 CW17 CRD1136cv BlueDrive Tercio RWD AUTO	36.790	5,1	136	D 140 CW17 CRD1136cv BlueDrive Tercio RWD AUTO	36.790	5,1	136
D 140 CW17 CRD1136cv Style			37.190	5,1	136	D 140 CW17 CRD1136cv Style	37.190	5,1	136	D 140 CW17 CRD1136cv Style	37.190	5,1	136
D 140 CW17 CRD1136cv Style Auto			38.590	6	136	D 140 CW17 CRD1136cv Style Auto	38.590	6	136	D 140 CW17 CRD1136cv Style Auto	38.590	6	136
D 140 CW17 CRD1136cv Style Auto			38.990	6	136	D 140 CW17 CRD1136cv Style Auto	38.990	6	136	D 140 CW17 CRD1136cv Style Auto	38.990	6	136
D 140 CW17 CRD1136cv Tercio Auto			32.490	6	136	D 140 CW17 CRD1136cv Tercio Auto	32.490	6	136	D 140 CW17 CRD1136cv Tercio Auto	32.490	6	136
D 140 CW17 CRD1136cv Tercio Xenon Sky Auto			34.090	6	136	D 140 CW17 CRD1136cv Tercio Xenon Sky Auto	34.090	6	136	D 140 CW17 CRD1136cv Tercio Xenon Sky Auto	34.090	6	136
D 140 CW17 CRD1136cv Tercio Xenon Sky Auto			34.240	6	136	D 140 CW17 CRD1136cv Tercio Xenon Sky Auto	34.240	6	136	D 140 CW17 CRD1136cv Tercio Xenon Sky Auto	34.240	6	136
G GENESIS 3.8 GDI V6 Auto 4x4			67.750	11,6	315	G GENESIS 3.8 GDI V6 Auto 4x4	67.750	11,6	315	G GENESIS 3.8 GDI V6 Auto 4x4	67.750	11,6	315
G VELOSTER 1.6 GDI			22.240	6,5	140	G VELOSTER 1.6 GDI	22.240	6,5	140	G VELOSTER 1.6 GDI	22.240	6,5	140
G VELOSTER 1.6 GDI Sport DCT			25.940	6,4	140	G VELOSTER 1.6 GDI Sport DCT	25.940	6,4	140	G VELOSTER 1.6 GDI Sport DCT	25.940	6,4	140
G VELOSTER 1.6 TGI Turbo Sport S			29.630	6,9	186	G VELOSTER 1.6 TGI Turbo Sport S	29.630	6,9	186	G VELOSTER 1.6 TGI Turbo Sport S	29.630	6,9	186
D X35 17 CRD Essence 4x2			23.240	5,3	115	D X35 17 CRD Essence 4x2	23.240	5,3	115	D X35 17 CRD Essence 4x2	23.240	5,3	115
D X35 17 CRD GDI 4x2			27.150	5,3	115	D X35 17 CRD GDI 4x2	27.150	5,3	115	D X35 17 CRD GDI 4x2	27.150	5,3	115
D X35 17 CRD GDI Nav 4x2			28.050	5,3	115	D X35 17 CRD GDI Nav 4x2	28.050	5,3	115	D X35 17 CRD GDI Nav 4x2	28.050	5,3	115
D X35 17 CRD GDI Got Plus 4x2			30.700	5,3	115	D X35 17 CRD GDI Got Plus 4x2	30.700	5,3	115	D X35 17 CRD GDI Got Plus 4x2	30.700	5,3	115
D X35 17 CRD SLE Sky 4x2			26.790	5,4	115	D X35 17 CRD SLE Sky 4x2	26.790	5,4	115	D X35 17 CRD SLE Sky 4x2	26.790	5,4	115
D X35 17 CRD Stadt 4x2			23.790	5,4	115	D X35 17 CRD Stadt 4x2	23.790	5,4	115	D X35 17 CRD Stadt 4x2	23.790	5,4	115
D X35 17 CRD Stadt Sky 4x2			24.690	5,4	115	D X35 17 CRD Stadt Sky 4x2	24.690	5,4	115	D X35 17 CRD Stadt Sky 4x2	24.690	5,4	115
D X35 17 CRD Tercio 4x2			25.790	5,4	115	D X35 17 CRD Tercio 4x2	25.790	5,4	115	D X35 17 CRD Tercio 4x2	25.790	5,4	115
D X35 17 CRD Tercio 4x2			26.550	5,3	115	D X35 17 CRD Tercio 4x2	26.550	5,3	115	D X35 17 CRD Tercio 4x2	26.550	5,3	115
D X35 17 CRD Tercio Sky 4x2			26.690	5,4	115	D X35 17 CRD Tercio Sky 4x2	26.690	5,4	115	D X35 17 CRD Tercio Sky 4x2	26.690	5,4	115
D X35 17 CRD Tercio Sky Nav 4x2			27.890	5,4	115	D X35 17 CRD Tercio Sky Nav 4x2	27.890	5,4	115	D X35 17 CRD Tercio Sky Nav 4x2	27.890	5,4	115
D X35 17 CRD Tercio Star 4x2			28.050	5,3	115	D X35 17 CRD Tercio Star 4x2	28.050	5,3	115	D X35			

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	MAZDA3 1.5 GE 100 MT Style SON	20.300	5	100	G	A 200 Style	30.725	51	156	D	C 250 CDI Elegance	43.859	4,8	204	G	C 250 Exclusive	45.188	5,3	211
D	MAZDA3 1.6 CRD 115cv Luxury	26.300	52	115	G	A 200 Urban	31.142	51	156	D	C 250 CDI Elegance Estate	45.534	4,9	204	G	C 400 4Matic	57.200	7,3	333
D	MAZDA3 1.6 CRD 115cv Style	26.510	52	115	G	A 250 4Matic Aut. AMG Line	40.478	6,5	211	D	C 250 CDI Estate	43.225	4,9	204	G	C 400 4Matic AMG Line	61.155	7,3	333
D	MAZDA3 1.6 CRD 115cv Sakura	26.340	52	115	G	A 250 4Matic Aut. Style	38.250	6,5	211	D	C 250 CDI Sport	48.424	4,8	204	G	C 400 4Matic Avantgarde	58.221	7,3	333
D	MAZDA3 1.6 CRD 115cv Style	25.100	52	115	G	A 250 4Matic Aut. Urban	38.445	6,5	211	D	C 300 CDI Sport Estate	50.099	4,9	204	G	C 400 4Matic Exclusive	58.796	7,3	333
D	MAZDA3 1.6 CRD 115cv Style	25.310	52	115	G	A 250 Aut. AMG Line	38.403	5,9	211	D	C 300 CDI 4MATIC Avantgarde	54.400	7	231	G	CLC1A 45 AMG 4M Aut.	62.575	6,9	360
D	MAZDA3 1.6 CRD 115cv Pulse	23.050	52	116	G	A 250 Aut. Style	36.175	5,9	211	D	C 300 CDI 4MATIC Elegance	54.400	7	231	G	CLC1A 45 AMG 4M Aut. Edition 1	71.120	6,9	360
D	MAZDA3 1.6 CRD 115cv Pulse	23.210	52	116	G	A 250 Sport. Aut.	36.370	5,9	211	D	C 300 CDI 4MATIC Sport	59.146	7	231	D	C 220 BlueTEC AMG Line Estate	45.646	4,7	170
G	MAZDA3 1.8 CRD 115cv Pulse	20.900	72	115	G	A 250 Sport 4Matic Aut.	43.230	6,6	211	D	C 300 CDI Avantgarde	49.625	5,9	265	D	C 220 BlueTEC AMG Line Estate	43.118	4,7	170
G	MAZDA3 2.0 Stop 150cv Luxury	24.200	6,9	150	G	A 250 Sport Aut.	41.155	6	211	D	C 350 CDI Elegance	49.625	5,9	265	D	C 220 BlueTEC Estate	40.775	4,7	170
G	MAZDA3 2.0 Stop 150cv Sakura	24.480	6,9	150	G	A 45 AMG 4Matic	55.150	6,9	360	D	C 350 CDI Sport	54.190	5,9	265	D	C 220 BlueTEC Exclusive Estate	43.650	4,7	170
G	MAZDA3 2.0 Stop 150cv Style	23.250	6,9	150	G	A 45 AMG 4Matic Edition 1	64.028	6,9	360	G	C 180	33.725	5,9	156	D	C 220 BlueTEC Sportive AMG Estate	42.435	4,7	170
G	MAZDA3 2.0 Stop 150cv Style	23.260	6,9	150	L	B 200 NGD	32.878	5,8	156	G	C 180 Avantgarde	36.210	5,9	156	D	C 220 BlueTEC Sportive Avantgarde Estate	41.476	4,7	170
G	MAZDA3 2.0 Stop 150cv Style	23.460	6,9	150	L	B 200 NGD Urban	33.538	5,8	156	G	C 180 Elegance	36.210	5,9	156	D	C 220 BlueTEC Sportive Exclusive Estate	41.960	4,7	170
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Luxury + Pack	36.520	4,9	150	D	B 180 CDI	28.125	4,2	109	G	C 180 Sport	40.775	5,9	156	D	C 250 BlueTEC 4Matic AMG Line Estate	57.188	5	204
Prem. WGN					D	B 180 CDI AMG Line	30.228	4,2	109	G	C 200	37.725	6,8	184	D	C 250 BlueTEC 4Matic Avantgarde Estate	54.560	5	204
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Luxury + Pack	36.010	4,9	150	D	B 180 CDI Sport	28.972	4,2	109	G	C 200 Avantgarde	37.725	6,8	184	D	C 250 BlueTEC 4Matic Estate	52.125	5	204
Travel WGN					D	B 180 CDI Sport AMG	29.698	4,2	109	G	C 200 Elegance	39.534	6,8	184	D	C 250 BlueTEC 4Matic Exclusive Estate	55.13	5	204
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Luxury + Prem.	37.550	4,9	150	D	B 180 CDI Urban	28.844	4,2	109	G	C 200 Sport	44.099	6,8	184	D	C 250 BlueTEC AMG Line Estate	54.661	4,8	204
+ Trc. WGN					D	B 200 CDI	30.675	4,2	136	G	C 250	42.925	6,9	204	D	C 250 BlueTEC Avantgarde Estate	50.068	4,8	204
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Luxury WGN	34.980	4,9	150	D	B 200 CDI 4M Aut.	36.500	4,6	136	G	C 250 Avantgarde	45.234	6,9	204	D	C 250 BlueTEC Estate	47.725	4,8	204
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack	32.360	4,9	150	D	B 200 CDI 4M Aut. AMG Line	38.513	4,6	136	G	C 250 Elegance	45.234	6,9	204	D	C 250 BlueTEC Exclusive Estate	50.600	4,8	204
Comfort WGN					D	B 200 CDI 4M Aut. Sport	37.380	4,6	136	G	C 250 Sport	49.799	6,9	204	D	C 300 BlueTEC Hybrid AMG Line Estate	55.196	4,2	231
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack	33.490	4,9	150	D	B 200 CDI 4M Aut. Sport AMG	38.135	4,6	136	G	C 350 4MATIC Avantgarde	53.275	6	306	D	C 300 BlueTEC Hybrid Avantgarde Estate	52.668	4,8	231
Safety WGN					D	B 200 CDI 4M Aut. Urban	36.784	4,6	136	G	C 350 4MATIC Elegance	53.275	6	306	D	C 300 BlueTEC Hybrid Exclusive Estate	50.325	3,8	231
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style WGN	31.430	4,9	150	D	B 200 CDI AMG Line	32.778	4,6	136	G	C 350 4MATIC Sport	58.021	6	306	D	C 300 BlueTEC Hybrid Exclusive Estate	53.200	3,8	231
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv Luxury + Pack	34.520	4,4	150	D	B 200 CDI Sport	31.522	4,5	136	G	C 350 Avantgarde	49.950	6	306	G	C 180 AMG Line Estate	42.763	5,4	156
Premium WGN					D	B 200 CDI Sport AMG	32.248	4,6	136	G	C 350 Elegance	49.950	6	306	G	C 180 Avantgarde Estate	40.135	5,4	156
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv Luxury WGN	32.980	4,4	150	D	B 200 CDI Urban	31.388	4,6	136	G	C 350 Sport	54.515	6	306	G	C 180 Estate	37.100	5,4	156
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv Style + Pack	30.360	4,4	150	D	B 220 CDI 4M Aut.	40.250	5	177	D	C 220 CDI Coupé	38.400	4,7	170	G	C 180 Exclusive Estate	40.688	5,4	156
Comfort WGN					D	B 220 CDI 4M Aut. AMG Line	42.263	5	177	D	C 220 CDI Sport Coupé	45.438	4,7	170	G	C 200 AMG Line Estate	46.288	5,8	184
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv Style + Pack	31.490	4,4	150	D	B 220 CDI 4M Aut. Sport	41.130	5	177	D	C 250 CDI Coupé	44.350	4,9	204	G	C 200 Avantgarde Estate	43.660	5,5	184
Safety WGN					D	B 220 CDI 4M Aut. Sport AMG	41.885	5	177	D	C 250 CDI Sport (PB4) Coupé	52.350	5,3	204	G	C 200 Estate	41.225	5,5	184
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv Style WGN	29.430	4,4	150	D	B 220 CDI 4M Urban	40.534	5	177	D	C 250 CDI Sport (PB4) Sport Coupé	55.846	5,3	204	G	C 200 Exclusive Estate	44.213	5,5	184
D	MAZDA6 2.2 DE 175cv AT Luxury + Pack	37.630	4,9	175	D	B 220 CDI Aut.	36.475	4,7	177	D	C 250 CDI Sport Coupé	49.101	4,9	204	G	C 250 AMG Line Estate	48.638	6	211
Travel WGN					D	B 220 CDI Aut. AMG Line	38.578	4,7	177	G	C 180 Coupé	37.800	5,9	156	G	C 250 Avantgarde Estate	46.010	5,6	211
D	MAZDA6 2.2 DE 175cv AT Luxury + Prem.	39.170	4,9	175	D	B 220 CDI Aut. Sport	37.322	4,7	177	G	C 180 Sport Coupé	43.330	5,9	156	G	C 250 Estate	43.575	5,6	211
+ Trc. WGN					D	B 220 CDI Aut. Sport AMG	38.048	4,7	177	G	C 200 Coupé	40.925	6,8	184	G	C 250 Exclusive Estate	46.563	5,6	211
G	MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack	28.110	5,6	145	D	B 220 CDI Aut. Urban	37.188	4,7	177	G	C 200 Sport Coupé	47.492	6,8	184	G	C 400 4Matic AMG Line Estate	62.580	74	333
Comfort WGN					G	B 180	28.875	5,8	122	G	C 250 Coupé	45.475	7	204	G	C 400 4Matic Avantgarde Estate	59.646	74	333
G	MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack	29.240	5,6	145	G	B 180 AMG Line	31.061	5,8	122	G	C 250 Sport (PB4) Coupé	52.550	7	204	G	C 400 4Matic Estate	58.625	74	333
Safety WGN					G	B 180 Sport	29.755	5,8	122	G	C 250 Sport (PB4) Sport Coupé	56.185	7	204	G	C 400 4Matic Exclusive Estate	60.221	74	333
G	MAZDA6 2.0 GE 145cv Style WGN	27.180	5,6	145	G	B 180 Sport AMG	30.510	5,8	122	G	C 250 Sport Coupé	50.226	7	204	G	C 63 AMG Coupé	83.450	12	457
G	MAZDA6 2.5 GE 192cv AT Luxury + Prem.	36.000	6,4	192	G	B 180 Urban	29.622	5,8	122	G	C 350 Coupé	52.250	7	306	G	C 63 AMG Sport Coupé	87.224	12	457
+ Trc. WGN					G	B 200	31.300	5,8	156	G	C 350 Sport Coupé	57.001	7	306	G	C 63 AMG Edition 507 Coupé	98.009	12	507
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Luxury	34.980	4,8	150	G	B 200 AMG Line	33.486	5,8	156	D	C 180 CDI Avantgarde Estate	36.810	4,8	120	G	C 63 AMG Estate	83.025	12,2	457
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Luxury + Pack	36.520	4,8	150	G	B 200 Sport	32.180	5,8	156	D	C 180 CDI Elegance Estate	36.810	4,8	120	G	C 63 AMG Sport Estate	87.138	12,2	457
Premium					G	B 200 Sport AMG	32.935	5,8	156	D	C 180 CDI Estate	34.325	4,8	120	G	C 63 AMG Edition 507 Estate	97.584	12,2	507
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Luxury + Pack	36.010	4,8	150	G	B 200 Urban	32.041	5,8	156	D	C 180 CDI Sport Estate	41.375	4,8	120	G	C 63 AMG	81.350	12	457
Pack Travel					G	B 220 AM Aut.	34.950	6,5	184	D	C 200 CDI Avantgarde Estate	39.285	4,8	136	G	C 63 AMG Sport	85.263	12	457
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Luxury + Prem.	37.550	4,8	150	G	B 220 AM Aut. AMG Line	37.136	6,5	184	D	C 200 CDI Elegance Estate	39.285	4,8	136	G	C 63 AMG Edition 507	95.709	12	507
+ Travel					G	B 220 AM Aut. Sport	35.830	6,5	184	D	C 200 CDI Estate	36.800	4,8	136	G	AMG C 63	91.525	8,2	476
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style	31.430	4,8	150	G	B 220 AM Aut. Sport AMG	36.585	6,5	184	D	C 200 CDI Sport Estate	43.850	4,8	136	G	AMG C 63 S	100.625	8,2	510
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack	32.360	4,8	150	G	B 220 AM Aut. Urban	35.691	6,5	184	D	C 220 CDI AMATIC Avantgarde Estate	48.259	4,7	170	G	AMG C 63	92.975	8,4	476
Comfort					G	B 250 Aut.	37.225	6,1	211	D	C 220 CDI AMATIC Elegance Estate	48.259	4,7	170	G	AMG C 63 S	102.050	8,4	510
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack	33.490	4,8	150	G	B 250 Aut. AMG Line	39.238	6,1	211	D	C 220 CDI AMATIC Estate	45.950	4,7	170	D	E 200 BlueTEC	41.350	4,8	136
Safety					G	B 250 Aut. Sport	38.105	6,1	211	D	C 220 CDI AMATIC Sport Estate	52.824	4,7	170	D	E 200 BlueTEC Avantgarde	44.006	4,8	136
D	MAZDA6 2.2 DE 150cv Business Edition	28.500	3,9	150	G	B 250 Aut. Sport AMG	38.860	6,1	211	D	C 220 CDI Avantgarde Estate	40.847	4,7	170	D	E 200 BlueTEC Avantgarde Plus			

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D 3008 Hybrid4		35.200	3,8 200	
G 3008 Access 1.6 VTI120		21.840	6,3 120	
G 3008 Active 1.6 VTI120		23.330	6,7 120	
G 3008 Style 1.6 VTI120		23.530	6,7 120	
G 3008 Allure 1.6 THP 155		28.020	6,7 156	
G 3008 Allure 1.6 THP 155 Automático		30.020	7,6 156	
D 3008 Active 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion		27.740	4,2 115	
D 3008 Allure 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion		30.680	4,8 115	
D 3008 Style 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion		28.030	4,2 115	
D 3008 Access 1.6 BlueHDI 120 FAP		25.600	4,2 120	
D 3008 Active 1.6 BlueHDI 120 FAP		27.290	4,2 120	
D 3008 Allure 1.6 BlueHDI 120 FAP		30.230	4,3 120	
D 3008 Style 1.6 BlueHDI 120 FAP		27.580	4,3 120	
D 3008 Active 2.0 BlueHDI 150 FAP		29.370	5,3 150	
D 3008 Allure 2.0 BlueHDI 150 FAP		32.310	5,3 150	
D 3008 Style 2.0 BlueHDI 150 FAP		29.660	5,3 150	
D 3008 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático		33.560	6,3 163	
G 3008 Access 1.6 VTI120		23.060	6,9 120	
G 3008 Active 1.6 VTI120		24.740	6,9 120	
G 3008 Style 1.6 VTI120		25.030	6,9 120	
G 3008 Allure 1.6 THP 155		29.620	6,9 156	
G 3008 Allure 1.6 THP 155 Automático		31.620	7,6 156	
D 807 Style 2.0 HDI 136 FAP		37.290	5,9 136	
D 807 Style 2.0 HDI 160 FAP		38.650	5,9 163	
D RCZ 2.0 HDI 160cv		33.600	5,3 163	
G RCZ 1.6 THP 155cv		30.360	6,7 156	
G RCZ 1.6 THP 155cv Autoc. Sec.6 vel.		32.550	7,3 156	
G RCZ 1.6 THP 200cv		33.600	6,9 200	
G RCZ 1.6 THP 270		42.900	6,3 270	
D 4008 Crossway 4x4 1.8 HDI 150 S&S		31.900	5,6 150	



Porsche
Importador: Porsche Iberia, S.A. Avda de Burgos, 87 28050 Madrid. Teléfono: 902 500 911. *Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de postventa: 42 puntos de asistencia en toda España. Web: www.porsche.com/spain

G BOXSTER 2.7	55.892	7, 265
G BOXSTER 3.4	71.265	8 315
G CAYMAN 2.7	57.461	7, 275
G CAYMAN 3.4	74.388	8,2 325
G BOXSTER GTS	81.039	8,2 330
G CAYMAN GTS	85.383	8,2 340
G 911 3.4 Carrera Cabrio	118.914	8,4 350
G 911 3.4 Carrera Coupé	104.388	8,2 350
G 911 Carrera S Cabrio	127.059	8,4 350
G 911 Carrera S Coupé	112.533	8,2 350
G 911 Targa 4	125.973	8,7 350
G 911 3.8 Carrera S Cabrio	135.747	8,9 400
G 911 3.8 Carrera S Coupé	121.221	8,7 400
G 911 Carrera S Cabrio	143.892	8,9 400
G 911 Carrera S Coupé	129.366	8,7 400
G 911 Targa 4S	142.806	9,2 400
G 911 Turbo Cabrio	204.165	9,9 520
G 911 Turbo Coupé	189.639	9,9 520
G 911 Turbo S Cabrio	240.546	9,9 560
G 911 Turbo S Coupé	226.020	9,7 560
G 911 3.8 Carrera S edición 50 aniversario	139.412	8,7 400
G 911 Carrera 4 GTS Cabrio	158.010	4,30
G 911 Carrera 4 GTS Coupé	143.484	4,30
G 911 Carrera GTS Cabrio	149.865	4,30
G 911 Carrera S Coupé	135.339	4,30
G 911 3.8 GTS	157.874	12,4 476
G 918 Spyder	787.069	3,1 850
G 918 Spyder Weissach package	859.669	3,1 857
G PANAMERA 3.6 V6	93.398	8,4 310
G PANAMERA 3.6 V6 4	102.943	8,7 310
G PANAMERA 3.0 4S	124.255	8,9 420
G PANAMERA 3.0 S	118.147	8,7 420
G PANAMERA 4.8 GT5	140.681	10,2 520
G PANAMERA 4.8 Turbo	168.510	10,2 520
G PANAMERA 4.8 Turbo S	207.334	10,2 570
D PANAMERA 3.0 Diesel 300cv	95.621	6,4 300
G PANAMERA S e-Hybrid	107.729	3,1 416
G PANAMERA 3.0 4S Executive	153.306	9 420
G PANAMERA 4.8 Turbo Executive	188.329	10,3 520
G PANAMERA 4.8 Turbo S Executive	226.747	10,3 570
G MACAN S	68.759	8,7 340
D MACAN S Diesel	66.227	6,3 258
D MACAN S Diesel neumáticos todo tiempo	63.694	6,1 258
G MACAN Turbo	93.686	8,9 400
G CAYENNE S	93.900	9,5 420
G CAYENNE Turbo	148.879	11,2 520
D CAYENNE Diesel	75.144	6,6 262
D CAYENNE S Diesel	96.072	8 385
G CAYENNE S e-Hybrid	85.179	3,4 416



Renault
Fabricante: Renault España Comercial, Avda. de Burgos, 89, 28050 Madrid. Teléfono: 900 100 100. Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de postventa: 190 puntos en España. Web: www.renault.es

G TWINGO Intens 5c 70cv S&S	12.100	4,2 71
G TWINGO Zen 5c 70cv S&S	13.000	4,2 71
G TWINGO Zen Energy Tce 90cv S&S	13.900	4,3 75
D CLO Collection dCI 75 eco2	14.620	4 75
G CLO Collection 12 16v 75 ESb+	13.420	5,6 75
D CLO Authentique dCI 75 eco2	14.700	3,6 75
D CLO Business dCI 75 eco2	15.690	3,6 75
D CLO Expression dCI 75 eco2	16.350	3,6 75
D CLO Business Energy dCI 90 S&S eco2	16.590	3,6 90
D CLO Dynamique dCI 75 eco2	19.400	3,7 90
D CLO Dynamique Energy dCI 90 S&S eco2	18.000	3,6 90
D CLO Expression dCI 90 EDC eco2	18.800	3,7 90
D CLO Expression Energy dCI 90 S&S eco2	17.250	3,6 90
D CLO Technifuel dCI 90 eco2	17.750	3,6 90
L CLO Business 12 16v 75 GLP	14.940	7,2 72
G CLO Authentique 12 16v 75	13.050	5,5 75
G CLO Business 12 16v 75	14.000	5,5 75
G CLO Expression 12 16v 75	14.700	5,5 75
G CLO Dynamique Energy Tce 90 S&S eco2	16.350	4,5 90
G CLO Expression Energy Tce 90 S&S eco2	15.600	4,5 90
G CLO Technifuel Tce 90 eco2	16.100	4,9 90
G CLO GT Tce 120 EDC	19.600	5,2 120

G MEGANE Sport Tourer Bose Energy Tce 130 S&S	24.200	5,4 130
D FLUENCE Expression dCI 95	22.000	4,6 95
D FLUENCE Expression dCI 110	23.300	4,6 110
D FLUENCE Limited dCI 110	24.000	4,6 110
D FLUENCE Limited dCI 130 auto EDC	25.300	4,4 110
D FLUENCE Limited dCI 150	25.300	4,6 130
G FLUENCE Expression 1.6 16v 110	21.000	6,8 110
G FLUENCE Limited 1.6 16v 110	21.700	6,8 110
D LAGUNA Coupé Limited dCI 110 EDC eco2	31.800	4,3 110
D LAGUNA Coupé Limited 2.0 Energy dCI 150 eco2	32.700	4,5 150
D LAGUNA Coupé GT 4Control dCI 175 Auto	43.500	5,7 175
D ESPACE Celsium dCI 150	38.450	5,7 150
D ESPACE Celsium dCI 150 Auto	40.850	6,4 150
D ESPACE Initiale dCI 175 Auto	47.350	6,4 175
D LAGUNA Emotion dCI 110 eco2	25.100	4,2 110
D LAGUNA Emotion dCI 110 EDC eco2	26.600	4,3 110
D LAGUNA Limited dCI 110 eco2	25.700	4,2 110
D LAGUNA Limited dCI 110 EDC eco2	27.200	4,3 110
D LAGUNA Limited 2.0 Energy dCI 130 eco2	27.300	4,5 130
D LAGUNA Bose Edition 2.0 Energy dCI 130 eco2	28.700	4,5 131
D LAGUNA Bose Edition 2.0 Energy dCI 150 eco2	29.500	4,5 150
D LAGUNA GT 4Control 2.0 Energy dCI 150 eco2	31.800	4,5 150
D LAGUNA Bose Edition dCI 175 Auto	32.000	5,7 175
D LAGUNA Limited dCI 150 140	27.400	7,5 140
D LAGUNA GTour Emotion dCI 110 eco2	26.400	4,3 110
D LAGUNA GTour Emotion dCI 110 EDC eco2	27.900	4,4 110
D LAGUNA GTour Limited dCI 110 eco2	27.000	4,3 110
D LAGUNA GTour Limited dCI 110 EDC eco2	28.500	4,4 110
D LAGUNA GTour Base Ed. 2.0 Energy dCI 130 eco2	30.000	4,6 130
D LAGUNA GTour Limited 2.0 Energy dCI 130 eco2	28.600	4,6 130
D LAGUNA GTour Base Ed. 2.0 Energy dCI 150 eco2	30.800	4,6 150
D LAGUNA GTour GT 4Control 2.0 En. dCI 150 eco2	33.300	4,6 150
D LAGUNA GTour Base Edition dCI 175 Auto	33.300	5,7 175
D LATTITUDE Limited dCI 130	30.100	4,8 130
D LATTITUDE Privilege 2.0 Energy dCI 130	32.000	4,8 130
D LATTITUDE Privilege 2.0 Energy dCI 150	32.900	4,8 150
D LATTITUDE Initiale dCI 175 Auto	39.200	6,1 175
D LATTITUDE Privilege dCI 175 Auto	35.600	6,1 175
D SCENIC Selection dCI 95 eco2	21.900	4,5 95
D SCENIC BOSE dCI 110 eco2	27.500	4,7 110
D SCENIC BOSE dCI 110 EDC	26.200	4,7 110
D SCENIC Limited dCI 110 EDC	25.700	4,7 110
D SCENIC Limited Energy dCI 110 eco2	24.400	4,1 110
D SCENIC Selection Energy dCI 110 eco2	23.600	4,1 110
D SCENIC BOSE Energy dCI 130 eco2	27.500	4,4 130
D SCENIC Limited Energy dCI 130 eco2	25.700	4,4 130
G SCENIC Authentique 1.6 16v 110	20.900	7,4 110
G SCENIC Limited Energy Tce 115	22.700	5,9 115
G SCENIC Selection Energy Tce 115	21.300	5,9 115
G SCENIC BOSE Energy Tce 130	25.500	6,2 130
D SCENIC XM00 BOSE dCI 110 EDC	28.200	4,7 110
D SCENIC XM00 BOSE Energy dCI 110 eco2	26.950	4,1 110
D SCENIC XM00 Selection Energy dCI 110 eco2	24.450	4,1 110
D SCENIC XM00 BOSE Energy dCI 130 eco2	28.250	4,4 110
D SCENIC XM00 Selection Energy Tce 115	22.150	6,1 115
D SCENIC XM00 BOSE Energy Tce 130	25.750	6,4 130
D GRAND SCENIC BOSE dCI 110 EDC 7p	28.950	4,7 110
D GRAND SCENIC BOSE Energy dCI 110 eco2 7p	27.650	4,1 110
D GRAND SCENIC Limited dCI 110 EDC 7p	27.150	4,7 110
D GRAND SCENIC Limited Energy dCI 110 S&S eco2 5p	25.350	4,1 110
D GRAND SCENIC Limited Energy dCI 110 eco2 7p	25.850	4,1 110
D GRAND SCENIC Selection Energy dCI 110 eco2 5p	24.550	4,1 110
D GRAND SCENIC Selection Energy dCI 110 eco2 7p	25.050	4,1 110
D GRAND SCENIC BOSE Energy dCI 130	28.950	4,4 130
D GRAND SCENIC Limited Energy dCI 130	26.650	4,4 130
G GRAND SCENIC Selection Energy Tce 115 5p	22.250	6,1 115
G GRAND SCENIC Selection Energy Tce 115 7p	22.750	6,1 115
G GRAND SCENIC BOSE Energy Tce 130 7p	26.450	6,4 130
G GRAND SCENIC Limited Energy Tce 130 7p	24.650	6,4 130
D GRAND ESPACE Celsium dCI 150	39.250	5,7 150
D GRAND ESPACE Celsium dCI 150 Auto	41.650	6,4 150
D MEGANE Sport Tourer Base EDC dCI 110	48.150	6,4 175
D KOLEOS Expression dCI 150 4x2	27.350	5,7 150
D KOLEOS Expression dCI 150 4x4	29.850	5,4 150
D MEGANE Sport Tourer Limited dCI 150 4x2	29.250	5,7 150
D KOLEOS Limited Edition dCI 150 4x4	31.750	6,4 150
D KOLEOS Privilege dCI 150 4x4	36.950	6,4 150
D KOLEOS Privilege dCI 175 Auto 4x4	39.150	7 175

Rolls Royce

Importador: Rolls Royce Motor Cars Madrid, Paseo de la Habana 74, 28016 Madrid. Teléfono: 91 491 4172. *Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de postventa: 2 puntos de asistencia en toda España. Web: www.rollsroycemotors.com

G PHANTOM Coupé	491.065	14,8 453
G PHANTOM Drophead Coupé	509.995	14,8 460
G PHANTOM Phantom	457.718	14,8 460
G PHANTOM Largo	539.226	14,9 460



Seat
Fabricante: Seat S.A. Avda. A-2, km 385, 08760 Martorell (Barcelona). Teléfono: 902 402 802. Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de postventa: 150 puntos de asistencia en toda España. Web: www.seat.es

L MILO 68cv Ecofuel GNC Reference S&S	12.240	68
L MILO 68cv Ecofuel GNC Reference S&S	12.550	68
L MILO 68cv Ecofuel GNC Style Start&Stop	13.610	68

RENAULT

CON MADRID EXCELENTE

Renault se incorpora al Consejo Asesor de Excelencia Empresarial, el órgano de Madrid Excelente, que promueve empresas más competitivas y rentables. Los directores generales de Madrid Excelente, Alejandra

Polacci, y Renault Iberia, Ricardo Gondo, firmaron el acuerdo.



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 IBIZA 1.6 TDI 105cv Style Tech 30 Aniversario		19.650	4,2 105	
G IBIZA 1.2 12v 60cv Reference		13.270	5,4 60	
G IBIZA 1.2 12v 70cv Reference		15.070	5,4 70	
G IBIZA 1.2 12v 70cv Reference Tech 30 Aniv		15.918	5,4 70	
G IBIZA 1.2 12v 70cv Reference		15.720	5,1 85	
G IBIZA 1.2 12v 85cv Reference Tech 30 Aniv		16.550	5,1 85	
G IBIZA 1.2 12v 85cv Style		17.190	5,1 85	
G IBIZA 1.2 12v 85cv Style Tech 30 Aniversario		17.970	5,1 85	
G IBIZA 1.2 12v 85cv Style		18.470	5,1 105	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR DSG		19.620	5,3 105	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Tech 30 Aniv DSG		20.688	5,3 105	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Tech 30 Aniversario		19.570	5,1 105	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR		17.640	5,1 105	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		12.795	4,7 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		13.115	4,7 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep Auto		13.545	4,5 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep S&S		13.865	4,5 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep S&S		13.955	4,2 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		13.855	4,5 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		12.795	4,7 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		13.115	4,7 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		13.545	4,5 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		13.865	4,5 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		13.955	4,2 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		13.855	4,5 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		12.795	4,7 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		13.115	4,7 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		13.545	4,5 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		13.865	4,5 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		13.955	4,2 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		13.855	4,5 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		12.795	4,7 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		13.115	4,7 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		13.545	4,5 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		13.865	4,5 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		13.955	4,2 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		13.855	4,5 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		12.795	4,7 75	
G IBIZA 1.2 12v 105cv FR Mango Negro Deep		13.115	4,7 75	

60 MOTOR16 |

ista más completa en **preciosdecoches.motor16.com**

MOTOR16 61

ceso y los gama.

A red Subaru SUV, likely a Forester, shown from a front three-quarter view. The car is parked on a light-colored surface.MOTOR16 61



EXPLICACIÓN DEL CONCEPTO DE DERIVA

Antonio Guzmán

Algunas veces he leído respecto al ángulo de deriva de un neumático. Sé que se trata de una deformación, pero no entiendo el concepto claramente. ¿Me lo podrían explicar de una manera sencilla?

RESPUESTA

Los neumáticos son una especie de colchones de aire sobre los que se asienta el automóvil y son la única parte de contacto con el asfalto. Su flexibilidad afecta al comportamiento del coche, y se ajustan con la presión de aire recomendada por el fabricante.

Cuando giramos al tomar una curva observamos una deformación del neumático, que en ocasiones parece incluso que se fuera a 'deslantar'. La llanta es un elemento rígido que sigue fiel la trayectoria marcada desde el volante. Pues a la diferencia entre el ángulo en el que giran las llantas y la dirección real seguida por el coche se denomina ángulo de deriva. Si la presión es baja aumenta considerablemente, incrementándose, además, el consumo y el desgaste.



**CARTA
DE LA SEMANA**

UN EMBRAGUE 'MILAGROSO'

Luis Ramos

Tengo un Honda Civic 1.5 VTEC con 115 caballos del año 1997. Tiene 170.000 kilómetros y lo cierto es que apenas me ha dado problemas. Me comenta un familiar que en alguna de las revisiones que ha pasado me han tenido que cambiar el embrague, pero estoy seguro de que no es así. Lo cierto es que tengo pensado cambiar de coche en breve y no quisiera hacer un fuerte desembolso. No funciona como el primer día de fino, pero tampoco veo nada raro. ¿Qué puede pasar si no lo cambio? Muchas gracias.

RESPUESTA

El uso que hagamos de nuestro vehículo y nuestra manera de conducir son dos factores determinantes en la vida útil del embrague. Pero lo cierto es que con ese kilometraje parece un milagro que no lo hayas cambiado todavía.

Este elemento es esencial porque regula la transferencia de potencia entre el motor y la transmisión. Si notas que tu vehículo tarda algo más de tiempo en salir al engranar la primera velocidad, o que la reacción que se produce con el pedal es en una posición cada vez más alta, o no responde al acelerar con tanta eficacia, son síntomas de que debes cambiarlo.

El embrague se compone de un disco con dos forros de fricción adosados cada uno a un extremo. Durante los procesos de actuación se producen

unos deslizamientos con el fin de igualar la velocidad entre el motor y la caja de cambios.

Con el paso del tiempo y los sucesivos movimientos de patinamiento del disco en las arrancadas y cambios de velocidad, los forros de fricción reducen su espesor, hasta que ya no son capaces de realizar la función de acoplamiento, con el consiguiente patinamiento.

Por eso puede pasar que al acelerar tu vehículo el motor suba de vueltas, pero le cuesta más de la cuenta ganar velocidad.

Si detectas ese síntoma debes cambiar el embrague de inmediato, ya que si los forros de fricción se desgastan en exceso dejan a la vista los remaches que les sujetan al disco y que pueden dañar el volante motor.



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

CONSULTAS RÁPIDAS

DIFERENCIAL ELECTRÓNICO XDS+

Juan Soler

El diferencial electrónico XDS es un elemento que optimiza la motricidad en curva. Dicho esto, el XDS+ es una evolución reciente que montan muchos de los vehículos del Grupo Volkswagen. La diferencia con el primero es que éste frenaba la rueda interior delantera para evitar que el coche subvire (se vaya de morro), mientras que con el XDS+, además de frenar la mencionada rueda, también es capaz de enviar par a la

rueda exterior. Por lo tanto, se trata de una evolución mucho más eficaz, ya que el giro en curva es bastante más eficaz y rápido.

VENTAS DE VEHÍCULOS CON TRACCIÓN TOTAL

Adolfo Gutiérrez

Para nosotros es un placer poder solucionar tu curiosidad, que también es la nuestra. Es cierto que hace unos días Audi anunciaba que era el líder en ventas en España en cuanto a vehículos dotados de tracción total. Los modelos quattro

matriculados en 2014 fueron 7.700, es decir, uno de cada cinco Audi vendidos en nuestro país. A tu pregunta sobre el fabricante que más vehículos 4x4 ha vendido a lo largo de la historia en el mundo, curiosamente no es ningún fabricante especializado en modelos todoterreno. Según nuestras noticias, el mayor fabricante es Subaru, que ha comercializado 14 millones de vehículos, ahí es nada. Recuerda que este fabricante japonés monta la tracción simétrica en todos sus modelos.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿PUEDO SER SANCIONADO POR TOCAR EL CLAXON DEL VEHÍCULO?

Siempre y cuando no se trate de un uso del claxon 'inmotivado o exagerado' tal y como establecen las normas de tráfico y circulación, estaríamos dentro de las advertencias acústicas que se usan en la conducción. El problema viene cuando el uso que se realiza del claxon no está justificado como advertencia a otro conductor, o para evitar un peligro o accidente, y se utiliza de modo excesivo y/o exagerado, o no justificado en una conducción diligente. Las Ordenanzas de Protección de Contaminación acústica generalmente tipifican este tipo de ruidos junto con las alarmas de los vehículos como perturbadores de la pacífica convivencia, teniendo la posibilidad, con la base de un acta o informe de agente de la autoridad de iniciar un expediente sancionador en materias de contaminación acústica por los ruidos generados por el vehículo. En el caso del uso del claxon, en normas de tráfico y ordenanzas de contaminación acústica vienen indicando los casos en los que está permitido su uso y en cuáles no. Como norma general está prohibido el uso del claxon salvo en situaciones como pueden ser: inminente peligro de atropello o colisión, en vehículos privados en auxilio urgente de personas, en servicios públicos de urgencia o de asistencia sanitaria o en supuestos para advertir, fuera de poblado, al conductor de otro vehículo el propósito de adelantarlo. Del mismo modo las ordenanzas municipales regulan el periodo máximo de tiempo en el que los sistemas de alarmas instalados en vehículos pueden estar sonando sin el control de su titular (aproximadamente más de 3 minutos) o superan los niveles sonoros máximos permitidos.

BUENA PREGUNTA

TENGO UN COCHE FUERA DE USO: ¿QUÉ PUEDO HACER CON EL?

¿Qué puedo hacer con un vehículo que ya no uso?

RESPUESTA

Cuando tenemos un vehículo en propiedad, pero que por el poco o ningún uso queremos desprendernos de él, lo primero que debemos conocer son las obligaciones legales que tenemos para evitar tener mayores problemas.

En algunas ocasiones nos planteamos dejar el vehículo abandonado en la vía pública, hasta que la grúa se lo lleve y luego no recogerlo haciendo caso omiso a los avisos que recibamos de recogida del vehículo del depósito municipal, pero no es la mejor solución, o por lo menos no la más económica, ya que como titular mientras así conste en el Registro de Vehículos, somos responsables civiles, penales y a nivel administrativo de todo lo que le suceda al vehículo y de todo daño o perjuicio que el mismo pueda ocasionar.

Nos van a sancionar por abandono del vehículo en vía pública, tipificado como tal en la mayoría de las ordenanzas municipales de protección al medio ambiente, así como ordenanzas y normas de circulación, y del mismo modo se nos van a reclamar el importe de la retirada y la estancia hasta la destrucción definitiva del vehículo, asumiendo el titular todos los gastos que de todo este proceso se deriven, pudiendo llegar la Ad-

ministración a ejecutar la deuda, embargándonos por dicho importe.

El Ayuntamiento ostenta la competencia para la gestión del vehículo en tanto se encuentra abandonado en vía pública, en función de los plazos y condiciones para entender que se encuentra abandonado, según le marque la normativa municipal al respecto, del mismo modo que ostenta la potestad sancionadora en función de la infracción cometida.

En estos casos, la opción más práctica, económica y legal es gestionar en la Jefatura de Tráfico que corresponda la baja definitiva del vehículo y entregarlo en centros autorizados de tratamiento medioambiental para su destrucción y gestión de residuos, como legalmente corresponde. Si bien, algunos Ayuntamientos ofrecen la posibilidad de realizar dichas gestiones a los que voluntariamente deseen desprenderse de su vehículo, pero eso sí asumiendo el interesado todos los gastos de recogida, transporte y tasas que correspondan.

Para poder comprobar que se entrega el vehículo a un centro autorizado de tratamiento, se recomienda hacerlo a través de Jefatura de Tráfico, Ayuntamiento o bien consultar en la Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos Fuera de Uso (SIGRAUTO), un lugar cercano a nuestra residencia.



**CONSIGA
PROTECCIÓN
EXTRA
AL VOLANTE**

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

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

**CONTRATE HOY MISMO
LEGÁLITAS PROTECCIÓN AL CONDUCTOR**

902 090 351

DESCUENTO EXCLUSIVO PARA LECTORES
15%
MOTOR 16



LEGÁLITAS

FORD FIESTA EL UTILITARIO DEL ÓVALO RECORRIÓ 15.000 KM



ya hacía tiempo que figuraban en las listas del mercado de coches nuevos los primeros diesel de inyección directa, el Fiat Croma TD ID y el Rover Montego 2.0 DSL, ambos precursores del TDI.

El coche probado era un 'todoterreno presumido, el cuidado Daihatsu Feroza EL 16 V (2.395.120 pesetas y 85 CV). Este japonés podía presumir de equipamiento y de acabado, así como de comportamiento o de su dirección suave y precisa, y no podía hacerlo de su suspensión dura, de su motor poco elástico o de su falta de reposapié izquierdo.

Más en profundidad se probaba durante 15.000 kilómetros el nuevo Ford Fiesta 1.4 Ghia. Este Fiesta renovado a la imagen del triunfante Peugeot 205 dejaba una buena impresión, sin que hubiera que registrarle ninguna incidencia desfavorable y destacando su funcionalidad, su equipo e impecable acabado, al igual que su confort; no obstante su suspensión blanda, su eje delantero impreciso o su alto consumo y baja autonomía no le favorecían.

La prueba comparativa enfrentaba al nuevo Lancia Dedra TDS (2.482.879 pesetas y 92 CV) con el renovado Renault 21 DX T (2.441.669 pesetas y 88 CV) y el reciente Peugeot 405 SRD T (2.702.793 pesetas y 90 CV). Los tres resultaban ofertas convincentes, cada una en su estilo. Así es que el Dedra destacaba gracias a su acabado, su consumo y sus distancias de frenado, pero no por su habitabilidad trasera o por causa de su excesivo peso o del esponjoso tacto de sus frenos. El 405 podía presumir de relación prestaciones/consumo, igual que de comportamiento o de habi-

Nº 329

10 FEBRERO 1990

La portada



La nueva Serie 3 de BMW era gran protagonista de la portada. Una exclusiva que acompañaba la comparativa entre Lancia Dedra, Peugeot 405 y Renault 21, además del despiece del Ford Fiesta tras recorrer 15.000 kilómetros.

tabilidad, no así en lo que se refiere a terminación y alumbrado, careciendo además de ABS. El R 21 ofrecía un buen precio, un buen confort y un equipo completo, pero sus asientos blandos, los balanceos de su carrocería o las vibraciones de su motor al ralentí no eran destacables.

Un maquetista reconocido como Luis Rivas aplaudía a una 'pequeña maravilla', el Ferrari Testarossa de 45 centímetros que el maestro en ese arte había reproducido con la nitidez del original; y es que Manuel Olivé -tal era ese reconocido maestro- había elevado el maquetismo a su mayor y más perfecta expresión con ese Ferrari realizado a escala 1/10, preciso y perfecto hasta en el menor detalle de su carrocería y de su mecánica.



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

La revolución TDI de Audi

La marca alemana de los aros anunciaba la llegada a nuestro mercado del Audi 100 dotado con motor turbodiésel de inyección directa. No era la única marca que ofrecía esta tecnología, pero sí la que acabaría revolucionando los motores diésel.

Ramón Roca Masada || Fundación Cultural RACE

Era noticia que España se adelantaba a Europa, creando un circuito para ensayos de vehículos, cosa a la que contribuían conjuntamente el Ministerio de Industria, la DGT y el INTA, el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial. Se establecía así, en dicho circuito de 2.820 metros de longitud, un im-

portante laboratorio para pruebas y experimentación de vehículos.

En aquellos días se anunciaba la próxima aparición en nuestro mercado de referentes como el nuevo Nissan 300 ZX y también los motores diésel de inyección directa de Audi, los TDI, que aparecerían en el Audi 100, cuando

San Valentín 2015

FAUNIA EVENTOS



Para Empezar

Bouquet de Ensalada
con Nube de Olivas

Del Mar

Lomo de Dorada sobre Compota de Patata
y Cebolla Caramelizada con Salsa de Azafrán
y Medallones de Calabacín

Para Refrescar

Sorbete de Frambuesa
con Bastón de Chocolate Blanco

Seguimos con

Secreto Ibérico al Cabrales
con Virutas de Patatas y Setas

Lo más Dulce

Barquita de Chocolate
con Frutos Rojos

Bodega

Aguas Minerales, Refrescos y Cervezas
Blanco Viña Sol (D.O. Catalunya)
Tinto Ibéricos Crianza (D. O. Ca. Rioja)
Cava Codorníu 1551

49 €

Por persona
(IVA Incluido)

Continúa la velada con nosotros, tomando una copa en un lugar muy especial.
Parking gratuito



Información y reservas: 902 535 545
eventos@faunia.es / marce@grpr.com / www.faunia.es

14 de Febrero

EL MEJOR COCHE DEL AÑO ES UNA REVOLUCIÓN.



POR
12.100€*

- > CLIMATIZADOR MANUAL
- > PANTALLA TÁCTIL 7" (BLUETOOTH + USB + AUX)
- > 6 AIRBAGS
- > BARRAS DE TECHO

CITROËN profiere **TOTAL**

A primera vista podría parecer un automóvil. Sin más. Pero si te fijas es una nueva manera de pensar. Un concepto de automoción que aboga por romper con lo establecido. Con adaptar las ideas a tus necesidades. Movilidad, diversión y confianza sobre cuatro ruedas y un microcosmos de detalles que te harán la vida un poco más sencilla. Porque a veces la revolución es así: fluida, suave y llena de color.

ABC **2015**

CITROËN C4 CACTUS,
COCHE DEL AÑO EN ESPAÑA.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

