

1,30 € Sale los martes

Motor16.com

RALLY DE SUECIA. VOLKSWAGEN Y OGIER GANAN EN UN FINAL DE INFARTO



+Interesante: Jaguar XE. Así se prepara un lanzamiento de lujo

Novedades: Volkswagen Caddy



Nº 1.630
Del 17 al 23 de febrero de 2015

Volkswagen **Passat TDI** / **Ford Mondeo TDCi** **DOS BERLINAS DE PRESTIGIO FRENTE A FRENTE**

150 CV



150 CV



Exclusiva

BMW Serie 2 Gran Tourer

Nos montamos en el BMW de 7 plazas



Al volante

Volvo XC90 Probamos el coche más seguro del mundo



NUEVO SEAT LEÓN X-PERIENCE 4DRIVE

SI CONOCES EL CAMINO, PRUEBA UNO NUEVO.



TECNOLOGÍA PARA DISFRUTAR

EL PRIMER SEAT LEÓN CON TECNOLOGÍA 4DRIVE ESTÁ PREPARADO PARA TODO, MENOS PARA LA RUTINA.

Dale un cambio a tu día a día con el nuevo SEAT León X-PERIENCE. Su tracción integral a las 4 ruedas te aportará un dinamismo total tanto en tus salidas urbanas como en tus aventuras en la montaña. Explora todo tipo de terrenos y disfruta del máximo control sin importar el tiempo o las condiciones de la carretera gracias a su tecnología 4Drive. Además su suspensión elevada, los parachoques específicos con la parte inferior en aluminio y las molduras de protección en los pasos de rueda y taloneras, transmiten toda la robustez de un vehículo diseñado para descubrir nuevos horizontes sea cual sea el terreno.

.COM/TUSEAT
 .COM/SEAT
 .COM/TUSEAT
 SEAT.ES



Consumo medio combinado de 4,7 a 6,5 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 122 a 150 g/km. Imagen acabado Nuevo León X-PERIENCE.

entre nosotros



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Suma y sigue

A todos nos va bien la bajada del combustible: el Gobierno recauda más, las petroleras aumentan márgenes y los consumidores notamos el ahorro.

Siento tocar de nuevo el tema, pero cuando un número importante de automovilistas pregunta por qué mientras bajan los precios del petróleo aumentan los márgenes de la gasolina, creo que cuando menos merecen un examen de situación. La realidad es que las petroleras siguen a lo suyo. De nada sirven las advertencias, con alguna que otra sanción incluida, de la Comisión Nacional de Mercados y Competencia (CNMC), sobre el aumento de los beneficios mientras se desploma el precio del crudo, que no del consumo. Tampoco valen de nada los argumentos del Gobierno en el sentido de desarticular un número importante de estaciones de servicio, dependientes de operadoras que deciden los precios finales. De ahí que los combustibles con mejor precio se suelen adquirir en las gasolineras independientes. Especialmente si se trata de los hipermercados donde las estrategias de marketing son más competitivas.

Otro de los lamentos de los automovilistas, gira en torno a las diferencias de precio entre comunidades. Mientras los precios más bajos de los combustibles están en Aragón, los más elevados se encuentran en Baleares. Este escenario autonómico es equivalente a la desaparición del ya conocido 'céntimo sanitario', que el Gobierno se vio obligado a eliminar por exigencia de los tribunales europeos. Así, cada Comunidad puede fijar el tipo que más le convenga, siempre que tanto en gasolina como en diésel oscile entre los 17 a 48 euros a los 1.000 litros. La realidad es que entre unas tasas y otras, cuanto más baja el precio del crudo, mejor es el porcentaje de impuestos por litro. Un hecho que tuvo una recaudación de 9.949 millones de euros por el tributo Especial de Hidrocarburos en 2013. Un 15,6 más que el año anterior. Esto no quita para que nuestro país siga siendo el que tiene los impuestos más bajos en gasolineras de la UE y el segundo en gasóleo tras Grecia. Por eso el precio medio del carburante, con una bajada del 4% en el pasado ejercicio se mantuvo por debajo de la media europea, por su menor imposición fiscal. En definitiva y como respuesta, todos sumamos respecto a tiempos pasados. Por un lado tenemos un Gobierno en campaña que aunque no le va mal, desea que la bajada del precio del petróleo repercuta en la buena marcha de la economía española, sus empresas y sus familias. Por el otro están unas petroleras dispuestas a sacar el máximo rendimiento en forma de márgenes, tal y como también ocurre en el caso de la energía eléctrica. Por último, estamos los usuarios, conscientes de cómo funciona el mercado energético y beneficiándonos, en la medida que nos dejan, mientras llegan las reformas que permitan aumentar definitivamente las competencias del mercado español de los combustibles.

visto en internet

SUPERCOCHES PARA LA POLICÍA

Hace unos meses, os mostrábamos en un reportaje de la revista los coches de policía más sorprendentes y espectaculares. Y entre todas las policías del mundo, la de Dubai parecía la más privilegiada si nos atenemos a la flota de 'coches patrulla' de que dispone. Bentley Continental GT, Mercedes SLS, Ferrari FF, Bugatti Veyron... son algunos de los coches que utilizan.

Y ahora, como si quisieran poner los dientes aún más largos a los agentes de todo el mundo, la policía de Dubai ha grabado un vídeo con su flota para ser la envidia de todos. Así, hasta los malos querrán ser detenidos para poder disfrutar de semejantes vehículos.

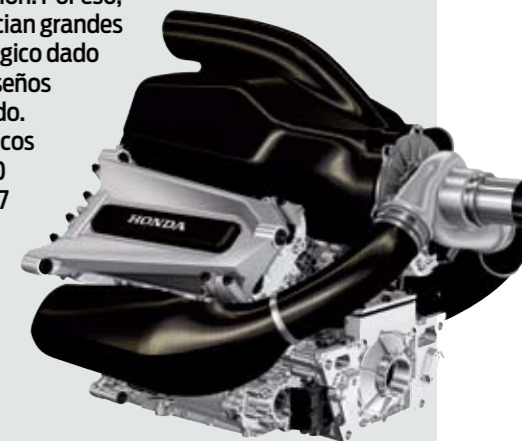


Si quieres ver el vídeo de los coches de policía de Dubai entra en...
www.m16.in/v418

no te lo pierdas

LA FÓRMULA 1 DEL FUTURO

El año pasado la Fórmula 1 vivió la mayor revolución de su historia desde el punto de vista tecnológico. Pero tras las críticas recibidas el campeonato está en estado de permanente evolución/revolución. Por eso, de cara a 2016 y sobre todo 2017, se anuncian grandes cambios; que aprovechan el salto tecnológico dado la pasada temporada y lo mezclan con diseños y características de monoplasas del pasado. Así, en 2016 volveremos a ver los neumáticos de grandes medidas, los motores de 1.000 caballos aprovechando el turbo; y en 2017 es probable que volvamos a los grandes alerones y tremendos diseños de algunos de los coches más legendarios de la historia. Se anuncian grandes cambios para la Fórmula 1 del futuro; y en estas páginas os desgamos algunos de ellos.



Síguenos en...



@motor16
/Motor16

Motor16.tv
Motor16



conseguir unos consumos que en el Astra 1.6 CDTI 110 quedan en 3,6 l/100 km y en el 1.6 CDTI 136 bajan a 3,7 litros. También se rebaja el gasto en el Corsa Ecoflex, hasta 3,1 l/100 km.

7

QUE PASA

6

OPEL ASTRA 1.6 CDTI

Más ahorro

Los ingenieros de Opel han trabajado sobre los nuevos motores 1.6 CDTI del Astra hasta

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

DIRECTOR:
Javier Montoya - jmontoya@motor16.com
Subdirectores:
Andrés Mas - amas@motor16.com
Pedro Martín - pmartin@motor16.com
Redactora jefe:
María Jesús Benoit - 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 Turiel.

Publicidad:
publicidad@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-661 917 361

Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones:
C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas.
28918 Leganés. Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
Correo electrónico: motor16@motor16.com

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

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.2471983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.



CUATRO RUEDAS

20

VOLVO XC90

Con total seguridad

La nueva generación del Volvo XC90 es un vehículo original en su diseño, amplio y confortable por dentro, dinámico a la hora de moverse y equipado a tope, sobre todo en materia de seguridad. Llega en junio con un motor diésel de 225 CV y un gasolina de 320. A finales de año debutará un híbrido enchufable.



26

VOLKSWAGEN CADDY

Tecnología para el ocio y el negocio

La cuarta generación del Caddy llega en verano repleta de innovaciones. Las vemos en sus modernas mecánicas TDI, TSI y TGI, que rebajan el gasto, y también en el capítulo de la seguridad, donde ofrece asistentes dignos de berlinas 'premium'.



+INTERESANTE

30

LANZAMIENTO JAGUAR XE

Trabajo bien hecho

El lanzamiento del nuevo XE es un buen ejemplo para descubrir las estrategias, los procesos y los

CUATRO RUEDAS

24

JAGUAR F-TYPE AWD

Atracción total

La gama deportiva de Jaguar sigue conquistando terreno y ofreciendo alternativas para los conductores más deportivos. En sólo dos años, la gama F-Type de Jaguar ha pasado de tener 3 integrantes a 14. Ahora estrena las versiones AWD que presumen de un agarre sensacional en cualquier condición. Y para los amantes del sabor 'clásico', los motores V6 ofrecen un cambio manual. Ya los hemos podido probar.



recursos, tanto humanos como materiales, que una compañía como Jaguar utiliza a la hora de poner en el mercado un modelo tan importante como el Jaguar XE.

DE CARRERAS

38

FORMULA 1

Al futuro, mirando al pasado

La Fórmula 1 buscan recuperar una esencia básica de los futuros

monoplazas para convertirlos en máquinas más espectaculares de apariencia, rápidas y difíciles de conducir. La nueva era turbo ha hecho volver la vista atrás para intentar reequilibrar tecnología con espectáculo.

42

ATODOGAS

Últimas noticias del deporte del motor

De principio a fin

Qué pasa	6
En portada	8
Cuatro ruedas	12
La semana	28
+ Interesante	30
A la última	36
De carreras	38
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

BMW	8
FORD	12
JAGUAR	24, 30
OPEL	6
SKODA	7
SUBARU	23
VOLKSWAGEN	12, 26
VOLVO	20

SABER COMPRAR Y VENDER

44

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

66

EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 45



NUEVO TOYOTA AVENSIS

El 3 de marzo Toyota presentará en el Salón de Ginebra su nuevo Avensis, sedán y familiar. Ha sido concebido en el Toyota Europe Design Development, en Niza (Francia), desarrollado en el Centro de I+D de Toyota en Bélgica y fabricado en la planta Toyota Motor Manufacturing UK, en Reino Unido. El Avensis propone un innovador equipamiento de seguridad y confort, y una nueva gama de motores que prometen prestaciones y eficiencia.



Pedro Martín || pmartin@motor16.com

SUZUKI DA PISTAS SOBRE FUTUROS COCHES CON LOS CONCEPT IK-2 E IM-4

Ginebra es el escenario elegido por Suzuki para desvelar dos 'concept cars' que avanzan ideas sobre otros tantos vehículos que podrían nacer a medio plazo. Uno es el IK-2, un coche compacto sobre el que nada se dice, salvo que responde al lema 'Fuerza armonizada', lo que tampoco añade mucha información. El otro se llama iM-4 y es un 4x4 de pequeño tamaño que se acompaña de otro lema de la firma japonesa: 'Dar forma a la inspiración'.



▲ Arriba, el compacto IK-2. Junto a estas líneas, el iM-4, un 4x4 de reducido tamaño.

Adoptan mejoras en motor, aerodinámica y chasis

Los Opel Astra 1.6 CDTI, aún más ahorradores

A principios del pasado año Opel dotaba al Astra del moderno motor diésel 1.6 CDTI, disponible en dos variantes: con 110 CV, cuyo gasto medio era de 3,7 l/100 km y tenía emisiones de 97 g/km, y con 136 CV, siendo su consumo de 3,9 litros, y de 104 gramos las emisiones. Pero los ingenieros de la firma alemana han seguido trabajando sobre ellos hasta reducir todavía más esos valores, que en el Astra 1.6 CDTI 110 quedan en 3,6 l/100 km y 94 g/km, y en el 1.6 CDTI

136 bajan a 3,7 litros y 99 g/km. Las claves para ese 5 por ciento de mejora están en el rediseño meticuloso del proceso de combustión de los motores, la utilización de neumáticos con una menor resistencia a la rodadura, la reducción de la fricción en el eje de transmisión y, sobre todo, la incorporación del llamado Aero Package, compuesto por un chasis de altura rebajada y la parrilla frontal de lamas activas, que mejora el índice Cx porque abre o cierra automática-

mente las entradas de ventilación de la mecánica según la temperatura del motor y la velocidad.

Los Astra 1.6 CDTI optimizados se suman a otros Opel muy ecológicos presentados recientemente, como el Corsa 1.3 CDTI ecoFlex, con 95 CV, cambio Easytronic 3.0, gasto de 3,1 l/100 km y emisiones de 82 gramos, o el Insignia con el nuevo 2.0 CDTI de 170 CV, cuyo consumo medio parte de 4,3 l/100 km y tiene emisiones de CO₂ de 114 g/km.



▲ Hace unos días, Opel desvelaba también la versión 1.3 CDTI ecoFlex del Corsa, que gasta 3,1 litros y emite 82 g/km.

► El proceso de combustión de los motores 1.6 CDTI del Astra se ha mejorado para que gasten aún menos. Y según su temperatura, las lamas de la parrilla frontal se abren o se cierran.



► Otro de los Opel que estrena motor diésel es el Insignia, que en breve adopta el moderno 2.0 CDTI de 170 CV, con el que gasta entre 4,3 y 4,5 l/100 km, según la versión. Las emisiones de CO₂ bajan a 114 g/km.



PARA PENSAR

270

kilómetros por hora es la velocidad máxima del nuevo Honda Civic Type R

Es la más alta en un compacto deportivo de tracción delantera y se logra, en parte, gracias a su aerodinámica, con fondo casi plano, difusor trasero, alerón tipo ala y paragolpes frontal que evita turbulencias en las llantas.

EL PUNTAZO

Ford acaba de presentar el Edge Sport, con motor 2.7 EcoBoost V6 de 315 CV. Reduce el balanceo en curva un 20% gracias a su suspensión más deportiva.



Qashqai 1.6 DIG-T 163 y Note N-Tec

Novedades de Nissan por partida doble

Nissan amplía la familia Qashqai con el nuevo motor de gasolina 1.6 DIG-T, un cuatro cilindros con turbo que cumple la norma Euro6, rinde 163 CV a 5.600 rpm y entrega un par máximo de 24,5 mkg entre 2.000 y 4.000 rpm. Acelera de 0 a 100 km/h en 9,1 segundos, alcanza una velocidad punta de 200 km/h y, ayudado por su función de ahorro 'Start/Stop', gasta 5,8 l/100 km de media y, en el caso de las versiones con llantas de 16 ó 17 pulgadas, emite 134 g/km -138 con llantas de 18 ó 19 pulgadas-. El nuevo

motor DIG-T 163 se combina con la tracción delantera y el cambio manual de seis marchas, y puede elegirse entre los acabados Visia, Acenta, 360 y Tekna Premium, con precios que parten de 22.750 euros.

Por otro lado, Nissan acaba de lanzar en varios mercados europeos la



edición limitada N-Tec del Note, basada en el acabado Acenta pero mejor equipada: cristales traseros sobretintados, llantas de 16 pulgadas, paquete de personalización deportiva de la carrocería, detalles exteriores plateados, Escudo de Protección, volante de cuero...

▲ La versión Visia del Qashqai 1.6 DIG-T 163 cuesta 22.750 euros, sólo 150 más que con el motor diésel 1.5 dCi 110. El Note N-Tec está disponible con todos los colores de la gama Note, pero añade uno exclusivo: el azul Ink Blue.

Precios desde 13.120 euros

El nuevo Skoda Fabia, a la venta en España

Ya se vende en nuestro país la nueva generación del Fabia, aunque para la variante familiar Combi habrá que esperar algo más. Del Fabia de cinco puertas, que mide 3,99 metros de largo por 1,73 de ancho y tiene un maletero de 330 litros, se ofrecen 17 versiones, fruto de combinar tres niveles de acabado -Active, Ambition y Style-, seis motores -diésel 1.4 TDI de 90 y 105 CV, gasolina 1.0 MPI de 60 y 75 CV, y gasolina 1.2 TSI de 90 y 110 CV- y varios tipos de transmisión, pues al cambio manual disponible para

todas las mecánicas -cinco o seis marchas, según el caso- se suma, en las versiones 1.2 TSI 110 y 1.4 TDI 90, el automático DSG de siete. Ya el nivel básico Active equipa ocho airbag, anclajes Isofix traseros, estabilizador ESC, diferencial electrónico XDS+, freno multicollisión, sensor de presión de neumáticos, luz de marcha diurna, cierre centralizado con mando remoto, elevallas eléctricas delanteras, espejos de ajuste eléctrico, guantera con cerradura y luz, equipo de audio Radio Blues y función 'Stop/Start'.



► La gama del nuevo Fabia se articula en torno a seis motores y tres acabados: Active, Ambition y Style.

◀ El acabado Style equipa llantas de aleación, ópticas oscurecidas, luces diurnas de LED y faros antiniebla.



◀ El salpicadero y la cota de anchura son los mismos que en el Serie 2 Active Tourer. Eso sí, es más práctico a nivel de huecos y cajones.



▲ El nuevo modelo crece en longitud 21 centímetros y en altura otros cinco. Sólo se mantiene la cota de anchura con respecto al Serie 2 Active Tourer. Es, aproximadamente, 105 kilos más pesado.

Fórmula siete

Hace un año asistíamos en exclusiva a una pequeña revolución en BMW: el Serie 2 Active Tourer, el primer monovolumen de la marca que recurría, además, a la tracción delantera y a los motores dispuestos en posición transversal.

Ahora parece que la marca alemana le ha cogido el gusto a este tipo de carrocerías y ya tiene en la rampa de salida su segunda variante, el Serie 2 Gran Tourer, un modelo que crece con el fin de alojar hasta siete ocupantes en su interior.

No hay grandes sorpresas en cuanto a diseño se refiere,

BMW ya presume de un monovolumen de hasta siete plazas en su gama. Nace desde el Serie 2 Active Tourer, pero aumenta su tamaño y goza de personalidad propia. Debuta en el Salón de Ginebra y llegará en junio, pero en Motor 16 ya lo conocemos en exclusiva.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

pese a gozar de personalidad propia, pero sí existe un evidente y necesario crecimiento físico. Hasta el pilar A es un calco del Active Tourer, pero se muestra más corpulento porque crece 214 milímetros

en longitud y 53 en altura, mantenimiento intacta la cota de anchura con respecto a su hermano menor, con el que comparte plataforma. La altura libre al suelo es 9 milímetros más alta.

No hay cambios en el interior, donde hereda el salpicadero, la disposición de todos los mandos o las confortables butacas delanteras, ahora con unos prácticos cofres debajo.

La segunda fila sigue presumiendo de 130 milímetros de desplazamiento longitudinal y sus ocupantes se benefician de unas prácticas mesitas tipo avión situadas en los respaldos delanteros. Estas plazas se sitúan 32 milímetros más altas, pero gozan prácticamente del mismo espacio para las piernas que el Active Tourer porque, aunque se aumenta la distancia entre ejes 110 milímetros, se adelanta su posición por delante del eje trasero.

El motivo es evidente: hacer sitio para una tercera fila compuesta por dos asientos individuales y escamoteables que serán opcionales. En ellos no hay problema de altura al techo (875 milímetros desde la banqueta), pero el acceso y su utilización son claramente para niños.

El maletero ofrece 145 litros si vamos siete, 645 si la configuración es de cinco plazas (incluyendo 100 litros bajo el piso) y hasta 1.905 en caso de máxima necesidad. El portón goza de regulación eléctrica y se puede abrir y cerrar pasando el pie por debajo del paragolpes.

El chasis y los esquemas de

suspensión se mantienen tal cual. Ni siquiera se ha revisado el tarado de muelles y amortiguadores porque, en el peor de los casos, el Serie 2 Gran Tourer es 105 kilos más pesado que su hermano pequeño. Se contempla el control dinámico de la suspensión 'DDC' y los tres modos de conducción ajustables desde el mando 'Driving Experience Control': 'Eco Pro', 'Sport' y 'Confort'.

También hereda la gama de motores conocidos, todos ellos turboalimentados. Serán cinco en el lanzamiento, con variantes de tres y cuatro cilindros, y potencias de hasta 192 caballos en gasolina y hasta 190 en diésel. Para el cambio se apues-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	218i	220i	216d	218d	220d xDrive
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.499	1.998	1.496	1.995	1.995
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4
Potencia máxima/rpm	136 CV/4.400	192 CV/5.000	116 CV/4.000	150 CV/4.000	190 CV/4.000
Par máximo/rpm	22,4 mkg/1.250	28,6 mkg/1.250	27,6 mkg/1.750	33,7 mkg/1.750	40,8 mkg/1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Total
Caja de cambios	Manual 6 y Aut. 6	Manual 6 y Aut. 8	Manual 6 y Aut. 6	Manual 6 y Aut. 8	Automática 8
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/55 R17	205/60 R16	205/60 R16	205/55 R17
Peso (kg)	1.470	1.530	1.495	1.525	1.640
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.556/1.800/1.608	4.556/1.800/1.608	4.556/1.800/1.608	4.556/1.800/1.608	4.556/1.800/1.608
Capacidad del depósito (l)	51	61	51	51	61
Volumen del maletero (l)	645 (145 con 7 pl.)	645 (145 con 7 pl.)	645 (145 con 7 pl.)	645 (145 con 7 pl.)	645 (145 con 7 pl.)
De 0 a 100 km/h (s)	9,5	7,7 (7,6 Aut.)	11,1 (10,9 Aut.)	9,3	7,6
Velocidad máxima (km/h)	205 (203 Aut.)	223 (222 Aut.)	192	205 (207 Aut.)	218
Consumo mixto (l/100 km)	5,1 (5,2 Aut.)	6,2 (5,9 Aut.)	3,9 (4,0 Aut.)	4,3	4,9



Si quieres saber más del BMW Serie 2 Gran Tourer entra en... www.m16.in/930

NUEVO FORMATO UTILIZA LA PLATAFORMA DEL SERIE 2 ACTIVE TOURER PERO CRECE 21 CENTÍMETROS PARA PODER UBICAR SIETE PLAZAS





MÁS AFORO LA CONFIGURACIÓN SIETE PLAZAS SERÁ OPCIONAL



▲ La tercera fila está enfocada hacia los más pequeños. Un adulto aguantará sólo un rato.



▲► El maletero cubica entre 645 y 805 litros, dependiendo de la posición de la segunda fila de asientos. Si utilizamos las siete plazas el espacio que queda es de 145 litros. Optar a los dos asientos de atrás aumenta el aforo, pero resta 85 litros si los llevamos abatidos.

HABLAMOS CON... **JACQUES-OLIVIER KLING** Product Manager BMW Serie 2 Gran Tourer
«No tenemos rivales 'premium' directos, por lo tanto es una oportunidad de hacer nuevos clientes»

PLATAFORMA. «Es la misma del Serie 2 Active Tourer y de Mini enfocada a los modelos con tracción delantera. También son los mismos esquemas de suspensión y no ha sido necesario reforzar nada porque el incremento de peso es de 105 kilos en el peor de los casos».

HABITABILIDAD. «Igual que en el Active Tourer en las plazas delanteras y prácticamente la misma en las de la segunda fila, ya que aunque ha aumentado la distancia entre ejes, se ha adelantado su posición por delante del eje trasero para poder instalar una tercera fila. Eso sí, vamos sentados en un plano algo más elevado, 32 milímetros, debido a la mayor altura del vehículo. Y contamos con 200 milímetros de paso en el acceso a las plazas traseras».

PUERTAS TRASERAS CORREDERAS. «Se contempló en su momento, pero son más pesadas. Al ser un vehículo con tracción delantera preferimos que el peso se focalice más sobre el eje delantero para no perder motricidad y, por tanto, dinámica, algo vital en BMW».

MOTORES DE SEIS CILINDROS. «Como sabe, no caben. Al ser seis cilindros en línea y dispuestos en posición transversal no entrarían en el compartimento del motor».

HIBRIDACIÓN. «Tampoco la contemplamos para este modelo, aunque sí estará disponible en el Serie 2 Active Tourer».

RIVALES. «Es cierto que como comenta con el Active Tourer, el punto de mira fue la Clase B de Mercedes-Benz. En este caso no tenemos rivales naturales directos, por lo tanto es una oportunidad para atraer a nuevos clientes. Podrían estar en la onda modelos como el Volkswagen Touran o el Ford Grand C-Max, pero no son 'Premium'».

PERFIL DE CLIENTE. «Básicamente el mismo del Serie 2 Active Tourer, familias jóvenes con hijos, aunque en este caso el número de hijos mínimo sería de dos o tres. Por cierto, en la segunda fila se pueden instalar tres sillitas para los más pequeños».



▲ Jacques-Olivier Kling nos explica con detenimiento los 'secretos' del vehículo.

ta por cajas manuales de seis relaciones o automáticas Steptronic con convertidor de par de seis y ochos velocidades, estas últimas con la función de propulsión a vela.

Disponibles con cuatro líneas de acabado, en su equipamiento contempla un 'Head-up Display', un control de velocidad de crucero con

función 'Stop&Go', un asistente de cambio involuntario de carril, un lector de señales de tráfico, una alerta de colisión, una frenada de emergencia en ciudad y nuevas aplicaciones multimedia.



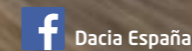
Sé AUTOMOVILISTA. Cómprate un Dacia.



Modelo visualizado: Duster Laureate TCE 92kW (125CV) con Pack Look. PVPR: 15.800€.

DACIA DUSTER
DESDE **10.900€¹**

1 AÑO² SEGURO GRATUITO | **5 AÑOS² DE GARANTÍA**



DACIA
GRUPO RENAULT

www.dacia.es / 91 506 53 59 | Descúbrelo en tu Concesión Renault-Dacia.

Dacia Duster: consumo mixto (l/100km) desde 4,7 hasta 8,0. Emisiones CO₂ (g/km) desde 123 hasta 185.

1) PVP en PyB para la adquisición por un particular o autónomo de un vehículo Duster Base 1.6 77kW (105CV). Impuestos incluidos. Modelo visualizado: Duster Laureate Tce 92kW (125CV) con Pack Look, PVPR: 15.800€.
 2) Oferta válida para particulares o autónomos financiando con RCI Banque S.A. Sucursal España. Importe mínimo a financiar 4.000€. Permanencia mínima 24 meses. Seguro a todo riesgo durante el primer año con franquicia de 600€ según edad, con MAPFRE. 5 años de garantía para toda la Gama Dacia, los dos primeros años sin límite de kilometraje, el 3er año la garantía concluirá si se superan los 100.000Km. A partir del 3er año, la extensión de la garantía con el contrato Dacia Serenité concluirá cuando se supere alguna de las dos condiciones: 2 años adicionales u 80.000Km totales, la condición que antes suceda (ver condiciones de los contratos de extensión de garantía). Seguro de Auto y extensión de garantía regalados por RECSA y RCI Banque Sucursal en España. Oferta válida del 1/02/2015 al 28/02/15. Incompatible con otras acciones financieras.

Dacia recomienda **elf**

cuatro ruedas

COMPARATIVA
FORD MONDEO TITANIUM 2.0 TDCI / VW PASSAT ADVANCE 2.0 TDI BMT

FORD MONDEO TDCI



PRECIO **29.150 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES oficiales:
115 g/km
Impuesto matriculación:
NO PAGA

NOS GUSTA

+ Calidad. Versatilidad del portón trasero. Comportamiento. Faros LED dinámicos muy eficaces. Insonorización.

DEBE MEJORAR

- Peso elevado. Ruedas sobredimensionadas en nuestra unidad. Visibilidad por el espejo interior. Desarrollos.

Para mí el que no quieras

Acaban de llegar al mercado y su diseño ha acaparado la atención desde el minuto uno. Elegantes e imponentes, con un tamaño ideal para viajar cómodamente con toda la familia, equipamiento de seguridad de última generación y los motores que más solicitará el público, Mondeo y Passat se enfrentan en un duelo apasionante. Cualquiera de los dos sería una elección acertada, pero sólo uno se impone.

VW PASSAT 2.0 TDI



PRECIO **31.185 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES oficiales:
106 g/km
Impuesto matriculación:
NO PAGA

NOS GUSTA

+ Agilidad. Espacio interior. Ligereza. Prestaciones. Agrado de conducción. Consumo muy bajo.

DEBE MEJORAR

- Motor más áspero y ruidoso. Airbag de rodilla opcional. Túnel central en el piso muy voluminoso.



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

De cara a los próximos meses, intuyo un aumento importante de las ventas de berlinas medias en nuestro país. Este segmento de algo más de 20 miembros, agonizante hasta hace nada en favor primero de los monovolúmenes y después de los todocamión, se está cargando de buenas razones, como su atractivo diseño, un acabado y materiales

de gran calidad y una tecnología de clases superiores, para dar una sorpresa que quizá llegue ya este mismo año. Y es que la lista de socios que se irán sumando al club en breve no es ni corta ni aburrida y sin duda ayudará a recuperar el prestigio de un segmento que se merece un poquito más de interés por parte del público. Por ejemplo, llega el renovado y esperado Audi A4, el exclusivo Jaguar

XE, el imponente Hyundai i40, el mejorado Mazda6, un Renault Laguna muy interesante que no comparte absolutamente nada con el actual, una nueva generación del Seat Exeo y el espectacular Skoda Superb, al margen de interesantísimas actualizaciones recientes como la del Peugeot 508 o la del Mercedes Clase C.

Comandando de momento esta pequeña revolución des-

taca el Opel Insignia, que lleva ya tiempo haciendo méritos y en 2014 fue el más vendido de este segmento en España, aunque el trío de alemanes 'premium' A4, Clase C y Serie 3 ha comenzado 2015 comandando el ranking porque parece ser que a estos niveles, en los que las ventas por renting tienen mucho que decir, la exclusividad está ganando peso.

Con todo, los que de verdad

creemos que de momento van a reactivar el mercado de berlinas medias son estos dos modelos que hoy enfrentamos para vosotros: Mondeo y Passat, dos de los generalistas más exclusivos que puedes comprar.

Sinceramente, están tan conseguidos estéticamente y tienen un porte tan magnífico que al verlos apetece ponerse al volante de inmediato. Incluso a costa de ganarme alguna crítica

de sus seguidores incondicionales, apetecen casi más que un Audi A4 o un BMW Serie 3.

El Mondeo, cuyo frontal podría pasar por el de un Aston Martin, mide 4,87 metros y cuenta con un portón trasero que, sin forzar mucho el diseño, aporta un interesante plus de versatilidad al ampliar la boca de carga y utilizar una bandeja extraíble que permite cargar el coche al máxi-

mo en caso de necesidad. Su rival, el Passat, con un aire al imponente Phaeton, mide 4,76 metros de largo y es un sedán tradicional con tapa y maletero separado, y aunque los respaldos abatibles dan un respiro si no van cinco ocupantes, no compensan la ausencia del portón. Obviamente los respaldos del Ford también se abaten y al carecer de bandeja fija, dejan todavía más es-

pacio aprovechable que en su rival sobre todo en altura. Pero llegados a este punto, nos ha sorprendido el elevado peso de esos respaldos en el modelo del óvalo, sobre todo cuando el Mondeo, por tamaño, peca de sobrepeso y hubiese sido fácil someterlo a una cura de adelgazamiento en elementos como este (por ejemplo el Passat en los asientos traseros ha ahorrado tres importantísi-



▲ El portón trasero proporciona un plus de versatilidad a un Mondeo que de serie lleva kit de reparación. La capacidad del maletero llega hasta 1.446 litros.



▲ Aunque no tiene portón trasero, el Passat ofrece un buen volumen disponible con las 5 plazas ocupadas. Y la rueda de repuesto es de tamaño normal.



MENOS DE LO ANUNCIADO
AUNQUE VOLKSWAGEN ANUNCIA
UN VOLUMEN DE MALETERO DE
586 LITROS, LO CIERTO ES QUE AL
LLEVAR RUEDA DE REPUESTO DE
TAMAÑO NORMAL DE SERIE, ÉSTE SE
REDUCE HASTA LOS 536
BUENA ERGONOMÍA
EN EL SALPICADERO DEL PASSAT
TODO ESTÁ EN SU SITIO Y CON
LA INFORMACIÓN Y LOS
ICONOS A BUEN TAMAÑO



◀ Ford se empeña en agrupar demasiada información en el cuadro del Mondeo. Y el tamaño de los iconos y las leyendas de los mandos es demasiado pequeño. En el Passat la utilización y el manejo de los sistemas es más intuitivo. Eso sí, el control por voz es de serie en el Mondeo y opcional en su rival. El Passat puede llevar el 'Digital Cockpit' un cuadro configurable.



▲ Las cotas de anchura de las plazas traseras favorecen ligeramente al Mondeo. Los asientos de cuero son opcionales, pero el asiento del conductor es eléctrico de serie con diez ajustes diferentes.



▲ El interior del Passat es más amplio que el de su rival. Además, cuenta con respaldo del copiloto totalmente abatible, climatizador de 3 zonas o apoyabrazos regulable en longitud y altura.

mos kilos). Pero la respuesta es sencilla, los ingenieros de Ford tenían que compensar la ausencia de bandeja (una pieza de aluminio en el Passat) para no perder rigidez y la única forma era reforzando esos respaldos. En cualquier caso no se puede decir que Ford no haya intentado aligerar su berlina. De hecho se ha utilizado acero hidroformado de alta rigidez en los largueros del techo y los pilares A y B, y el portón tiene estructura de magnesio, un 40 por ciento más ligera que en el anterior. Pero lo que no puede ser no puede ser y además es imposible, el Mondeo mide lo mismo que un Mercedes Clase E y casi lo mismo que un BMW Serie 5, modelos de un segmento superior y mu-

cho más pesados que el Ford a igualdad de potencia. Si el espacio de carga te preocupa, con estas dos 'limusinas' ese tema no te va a quitar el sueño. El Passat anuncia 586 litros de maletero, pero como en España esta versión lleva rueda de repuesto de tamaño normal, el espacio se reduce hasta los 536 litros. Una cifra cercana a la del Mondeo (550 litros) tal y como viene de fábrica, con kit de reparación en vez de rueda de repuesto. La zona de carga es inmensa en ambos, y los dos ofrecen perchas para colgar bolsas de supermercado, aunque en el Passat son escamoteables y están más cuidadas y mejor resueltas. En el habitáculo de ambos modelos se respira calidad y

mimo por los detalles... Y también mucho espacio. Aunque cinta métrica en mano surgen diferencias notables. Por ejemplo, todas las cotas del Passat, excepto la de anchura en las plazas traseras, son superiores a las de su rival. Destacando el espacio para las piernas de los ocupantes traseros con 6 centímetros más de hueco disponible. Una barbaridad si tenemos en cuenta que el Mondeo es más largo y tiene algo más de batalla. El secreto es que el los ingenieros del Passat, aprovechándose de la nueva plataforma MQB, han llevado los pedales más hacia el morro del coche ganando unos centímetros preciosos. Pero una vez dicho esto, no podemos olvidar que el túnel central de unos 20



▲ El cambio del Mondeo, con seis marchas, es preciso y de manejo rápido.



▲ El cambio manual de 6 marchas del Passat es preciso, sin embargo preferimos el DSG.

centímetros de ancho en ambos, es 8 centímetros más alto en el Volkswagen, lo que dificulta el acomodo de un tercer ocupante en la plaza central trasera del Passat. Los 'marginados' de atrás, en el Passat son menos marginados pues su equipamiento incluye climatizador con pantalla digital in-

dependiente para ellos solitos. En cambio las guanteras de las puertas traseras del Ford son de mayor tamaño. Y ambos pueden llevar opcionalmente calefacción en los asientos traseros, uno más de los muchos detalles que sitúan a nuestros protagonistas más cerca del universo 'premium'.

Como es habitual, el tiempo empleado en alcanzar la posición más cómoda y adecuada al volante es menor en el Volkswagen por una simple cuestión de lógica al situar los mandos, y de facilidad para familiarizarse con ellos. El Mondeo recibe a sus invitados con unos asientos de buena sujeción y un diseño moderno del cuadro pero la grafía de los relojes y algunos testigos se han miniaturizado demasiado y a veces resulta complicada su lectura. Eso sí, la pantalla táctil de serie en el Mondeo es de 8 pulgadas mientras que la del Passat se queda en 6,5. Pero ambos ofrecen muy buena conectividad e incluso Volkswagen regala la suscripción a los ser-

vicios móviles 'on line' durante un año. 150 es un número mágico en este segmento puesto que es la potencia solicitada por el mayor número de compradores de este tipo de berlinas. En el Mondeo, esa misma potencia la proporciona un propulsor totalmente renovado y algo más refinado y silencioso que el de su rival. Un Passat que también ha optimizado su propulsor más exitoso aumentando la potencia 10 caballos hasta la cifra mágica y el par disponible en una horquilla más amplia. Es un motor más áspero que el del Mondeo, pero a la hora de medir su rendimiento supera los tiempos logrados por su contrincante. Aunque no hace falta recurrir a los inapela-

bles datos de nuestro correvit para darse cuenta de que, por su mayor peso (100 kilos más), por los largos desarrollos (casi 60 km/h en 6ª a 1.000 rpm), por la forma de entregar la potencia (par máximo disponible a más vueltas y en un margen menor que en su rival), o por las tres cosas juntas, en el Mondeo, los 150 caballos se pueden quedar algo justos en determinadas situaciones. A ver si nos entendemos, el Ford empuja con decisión y casi siempre mueve con solvencia el conjunto, pero los datos logrados son comparables con los de una berlina al menos 25 caballos menos potente por lo que nuestra recomendación pasa por invertir 2.000 euros en la variante de 180 caballos,



ILUSIÓN ÓPTICA AUNQUE EL DISEÑO DEL MONDEO HAGA PARECER QUE ES MÁS BAJO, LO CIERTO ES QUE ES CASI 3 CM MÁS ALTO QUE EL PASSAT



◀◀ Según viene de serie, el Mondeo ofrece una estabilidad irreprochable. Sin embargo el que quiera algo más de firmeza puede adquirir un paquete opcional con suspensión regulable. Pero cuesta 2.300 euros.

◀◀ Nuestra unidad de pruebas no contaba con suspensión regulable, una opción de tan sólo 320 euros, pero ofrece un comportamiento bastante equilibrado gracias a su ligereza.



que se muestra bastante más brillante.

En este punto el Passat se escapa aprovechando los puntos débiles de su rival, con una respuesta más decidida a la presión sobre el acelerador y mucha más facilidad para circular en marchas largas en lugares en los que el Mondeo se ve obligado a utilizar una marcha menos.

Y el Volkswagen firma además unos consumos especialmente llamativos para un vehículo de su envergadura. El Mondeo consume de media un litro más que el Passat, pero hay que reconocer que dadas sus características, un consumo medio de 6,4 l/100 km no es un mal dato.

Por cierto, sorprendente la autonomía de ambos modelos, casi 1.000 kilómetros en el Ford y casi 1.200 en el Volkswagen, con un solo depósito.

El sobrepeso y el tamaño que obligan al Mondeo a ceder puntos en favor del Passat, no han sido obstáculo para que la berlina de Ford ofrezca el me-

jor aplomo y un paso por curva espectacular. Es verdad que nuestra unidad llevaba suspensión regulable (2.300 euros formando parte de un paquete opcional) y unas gomas exageradas de 235/40 R19 (también

han puesto su granito de arena para conseguir las modestas prestaciones), pero independientemente de este importante detalle, la calidad del chasis se nota cada metro recorrido y al volante en carreteras revira-

das enseguida se olvida su tamaño y los kilos de más. Y no sólo eso, la dirección es rápida y precisa; el cambio manual, con el eficaz tacto tan habitual en Ford; y los frenos, correctos para el caballaje y peso.

El Passat, en cambio, no llevaba suspensión regulable DCC, por cierto mucho más asequible al ofrecerse de forma individual por tan sólo 320 euros, y tampoco llevaba suspensión deportiva (asociada al paquete R-Line

con un coste de 560 euros), sin embargo ofreció un buen compromiso entre estabilidad, agrado de conducción y flexibilidad de muelles y amortiguadores. No es una opción absolutamente necesaria en ninguno de los

dos modelos, pero dado el deterioro de las carreteras de nuestro país, la suspensión regulable sí es recomendable para circular siempre con la configuración más adecuada.

En cuanto a precio final,

destacan los 29.150 euros del Mondeo con un equipamiento muy interesante. Y aunque el Passat cueste 2.000 euros más, su abrumadora lista de elementos de serie sirve para igualarlos en atractivo.



La parte trasera de ambos modelos es muy diferente. El portón trasero del Mondeo marca las diferencias.

EN DIRECTO



Andrés Mas
amas@motor16.com

Estas dos berlinas de marcas generalistas pueden poner en aprietos a cualquier modelo 'premium' que se precie. Por calidad, por imagen, por tecnología y por equipamiento. Y todo ello acompañado de unos precios que, a igualdad de dotación, pueden suponer una diferencia de, como mínimo, 5.000 euros a favor de nuestros protagonistas. Son modelos que apeete conducir y que no decepcionan, aunque un análisis exhaustivo siempre termina por marcar diferencias. Tanto Mondeo como Passat me han gustado mucho, aunque tengo que reconocer que el Volkswagen me ha convencido un poco más en aspectos de relevancia como las prestaciones o el consumo.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

FORD MONDEO

FINANCIACIÓN

Entrada mínima de 7.288 euros. 48 plazos de 606 euros. El precio final aplazado es de 36.383 euros.

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,85 euros/km. Coste financiero: 0,59 euros/km. Coste por km total: 1,44 euros/km.

SEGURO

A terceros: 330 euros/año. A todo riesgo: 543 euros/año con franquicia de 240 euros.

DATOS DEL VENDEDOR

FORD

Ford España S.A. Avda. de los Torres, 6-8. 28080 Madrid. Teléfono: 913 472 000

RED DE POSVENTA

517 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.ford.es

VW PASSAT

FINANCIACIÓN

Entrada mínima de 7.796 euros. 48 plazos de 648 euros. El precio final aplazado es de 38.923 euros.

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,85 euros/km. Coste financiero: 0,64 euros/km. Coste por km total: 1,48 euros/km.

SEGURO

A terceros: 326 euros/año. A todo riesgo: 535 euros/año con franquicia de 240 euros.

DATOS DEL VENDEDOR

VOLKSWAGEN

VW-Audi España, S.A. C/ de la Selva, 2 Edificio Gemini. P. L. Mas Blau. 08820 El Prat. (Barcelona). Tel: 934 028 967

RED DE POSVENTA

344 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.volkswagen.es

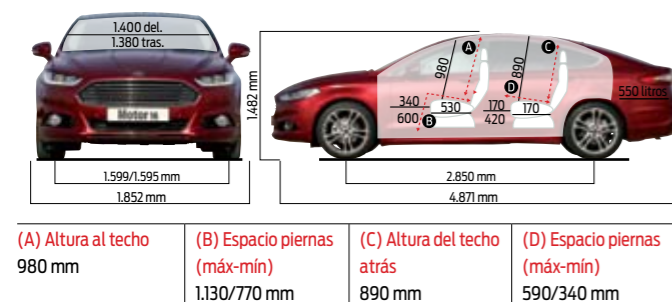
Seguros en Línea Directa Aseguradora para un conductor de 40 años, residente en Madrid, con más de dos años de antigüedad de carné y plaza de garaje.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

	FORD MONDEO	VW PASSAT
MOTOR	2.0 TDCI	2.0 TDI
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Diámetro x carrera	85,0 x 88,0	81,0 x 95,5
Cilindrada (c.c.)	1.997	1.968
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección directa common rail, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa common rail, turbo de geometría variable e intercooler
Compresión	16,7 a 1	16,2 a 1
Potencia máxima/rpm	150 CV/3.500	150 CV/3.500-4.000
Par máximo/rpm	35,7 mkg/2.000-2.500	34,7 mkg/1.750-3.000
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 marchas	Manual, 6 marchas
Relaciones de la caja de cambios:		
km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª	8,9	n.d.
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	17,2	n.d.
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	27,7	n.d.
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	39,2	n.d.
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	49,7	n.d.
km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª	59,7	n.d.
km/h a 1.000 rpm ▶ 7ª	-	-
km/h a 1.000 rpm ▶ 8ª	-	-
DIRECCIÓN Y FRENSOS		
Sistema	Cremallera asistida eléctrica	Cremallera asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7	2,7
Diámetro de giro (m)	11,6	11,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. (300 mm)/Discos (302mm)	Discos ventilados/Discos.
SUSPENSIÓN		
	Delantera: Indep, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	Delantera: Indep, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
	Trasera: Multibrazo con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	Trasera: Multibrazo con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS		
Neumáticos	235/40 R19	215/55 R17
Llantas, aleación	8,0J x 19 pulgadas	7,5J x 17 pulgadas
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.578	1.475
Capacidad del depósito (l)	63	66
Relación peso/potencia (kg/cv)	10,52 kg/CV	9,8 kg/CV
Mantenimiento (km)	Cada 20.000 km	Según utilización

MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	FORD MONDEO			VW PASSAT		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT						
Cuentavueltas	x			x		
Manómetro de aceite	x			x		
Termómetro de agua	x			x		
Control por voz	x					x
Control aut. de luces largas	x					x
Sensores de parking	x			x		
Llave programable	x				x	
Suspensión regulable			x			x
Tapa del maletero eléctrica			x			x
Asientos con masaje		x				x
Asiento posterior partido	x			x		
Acceso y arranque sin llave			x			x
Climatizador	x			x		
Climatizador de 3 zonas		x		x		
Techo solar			x			x
Navegador			x	x		
Faros LED	x			x		
Faros direccionales	x					x
Sensores de lluvia y luces	x			x		
SEGURIDAD						
Airbag conductor/acompañante	x			x		
Airbag rodilla	x					x
Airbag laterales del. y de cortina	x			x		
Reconocimiento de señales	x			x		
Detección de cansancio		x		x		
Rueda de repuesto tamaño normal			x	x		
Cinturones traseros inflables			x			x
Asistente mantenimiento de carril	x			x		
PRINCIPALES OPCIONES						
FORD MONDEO	VW PASSAT					
Portón eléctrico: 500. Rueda de repuesto de tamaño normal: 200. Asistente de frenado en ciudad: 300. Acceso y arranque sin llave: 300. Navegador+radio Sony: 750. Suspensión adaptativa CCD dentro del paquete Tech Premium: 2.300.	Airbag de rodilla y laterales traseros: 490. Asientos traseros térmicos: 555. Suspensión regulable DCC: 320. Asientos con masaje: 1.145. Faros LED High: 530. Techo practicable: 1.140. Cuadro Digital Cockpit: 630. Tapa del maletero de apertura automática con el pie: 645. Paquete R-Line: Dirección progresiva, Suspensión deportiva y Bloqueo del diferencial XDS: 560.					



BANCO DE PRUEBAS

	FORD	VOLKSWAGEN
VELOCIDAD MÁXIMA	215 KM/H	220 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)		
400 m salida parada	17,4	17,1
1.000 m salida parada	32,2	31,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,6 (9,3)	9,9 (8,7)
Recorriendo (metros)	178	162
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,9	17,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,7	21,7
400 m desde 50 km/h en 6ª	22,0	21,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,0	31,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,2	37,5
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	41,5	39,0
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,7	6,9
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,9	9,3
De 80 a 120 km/h en 6ª	16,6	12,8
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km	+ 3%	+ 3%
CONSUMOS		
EN CIUDAD		
A 22,0 km/h de promedio	6,1	5,5
EN CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	5,4	5,0
En conducción rápida	8,8	7,2
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	6,9	5,7
A 140 km/h de crucero	7,7	6,8
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	6,4	5,4
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	935	1.175
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano	5,1	4,7
Ciclo extraurbano	4,0	3,6
Ciclo mixto	4,4	4,0
FRENOS		
DISTANCIA DE FRENADO		
A 60 km/h	13,7	13,8
A 100 KM/H	37,5	37,6
A 120 KM/H	54,9	55,5
Promedio del segmento compacto a 120 km/h: 57,1		
SONORIDAD		
MEDIDAS (dB)		
Al ralentí	47,4	47,1
A 60 km/h	63,2	63,1
A 90 km/h	65,5	66,2
A 120 km/h	68,1	68,7
A 140 km/h	70,5	72,3
A tope	76,2	78,0
Umbral de conversación: 50 decibelios Umbral del dolor: 140 decibelios		

BALANCE FINAL

	FORD MONDEO	VW PASSAT
TECNOLOGÍA	8,5 Tecnología de vanguardia en conectividad, sistemas de seguridad, ayudas a la conducción y mecánica. Sólo se podría criticar su elevado peso.	8,5 Como su rival, está a la última en todo lo que se refiere a seguridad y ayudas, mecánica, infoentretenimiento. Y su construcción es más ligera.
COMPORTAMIENTO	8,5 Su mayor peso y corpulencia parecen no pasarle factura a la hora de trazar curvas. Ayudan unas ruedas exageradas y la suspensión regulable.	8,0 Sin suspensión regulable, el Passat muestra buen aplomo y un paso por curva fácil y eficaz. Pero en igualdad de condiciones, el Mondeo se impone.
PRESTACIONES	8,5 Su mayor peso, la forma de entregar la potencia de su mecánica y unos desarrollos más largos, no proporcionan al Mondeo la agilidad esperada.	9,0 Se le nota más ligero desde los primeros metros. Acelera un poquito mejor que su rival, pero la gran diferencia está en las recuperaciones.
SEGURIDAD	9,0 Lleva de serie airbag de rodilla y ayudas a la conducción y en opción muchos más sistemas entre los que encontramos el cinturón inflable.	9,5 No dispone de airbag de rodilla ni de cinturones inflables, pero lleva de serie más equipamiento de seguridad que su rival.
HABITABILIDAD	8,0 Es 11 centímetros más largo y su distancia entre ejes es 6 centímetros mayor que la de su rival. Aún así, ofrece una habitabilidad ligeramente menor.	8,5 A pesar de que el piso está separado longitudinalmente por un túnel central más voluminoso, el Passat ofrece en general más espacio para el pasajero.
CONSUMO-PRECIO	8,5 Los 100 kilos de más respecto a su rival le pasan factura en consumo. Pero es 2.000 euros más barato, aunque lleva menos equipamiento.	8,5 Su dotación de serie es especialmente rica y está valorada en más del sobreprecio respecto al Mondeo. Y también consume menos.

CONCLUSIÓN

VW PASSAT

8,7 Es el justo vencedor de esta comparativa porque suma varias victorias parciales en apartados tan importantes como habitabilidad, seguridad o prestaciones. Además gasta menos y su equipamiento de serie es más completo. Es verdad que cuesta 2.000 euros más, pero los compensa con creces.

FORD MONDEO

8,5 Un señor cochazo que no obstante se ve superado debido a una combinación desfavorable de tamaño, peso y desarrollos. El nuevo Mondeo no tiene nada que envidiar a un modelo 'premium'. Está muy bien hecho, es práctico, divertido en carreteras viradas y sus faros LED, de lo mejorcito del sector. Pero anda menos y gasta más.

PARA FANÁTICOS DEL MOTOR

FAROS LED Para verte mejor

El Mondeo lleva de serie faros inteligentes con tecnología LED Dinámica que giran sincronizados con el volante para mejorar la visión en curva. En vez de bombillas tradicionales, utilizan LED ultraeficientes con ocho modos de alumbrado distintos. Los faros reaccionan al entorno y ofrecen un patrón e intensidad de alumbrado distintos en función de si conduces en ciudad o carretera, o si la climatología es adversa. El Passat de nuestra prueba también lleva de serie faros LED, pero con una tecnología más sencilla con iluminación de cruce y carretera y luz de marcha diurna. Opcionalmente por 530 euros, el Volkswagen también puede equiparse a su rival con los Faros LED High que, recurriendo a una tecnología más sofisticada, ya incluyen luz dinámica de curva.





UN PASO AL FRENTE TODO EN EL XC90 ES NUEVO: PLATAFORMA, MOTORES, TECNOLOGÍA... UN RIVAL DE CUIDADO EN EL SEGMENTO SUV PREMIUM

Quizás marcas como Audi, BMW o Mercedes tengan motivos para estar preocupadas. El nuevo XC90 es un vehículo original en su diseño, amplio y confortable por dentro, dinámico a la hora de moverse y equipado a tope, sobre todo en materia de seguridad. Llega en junio con un motor diésel de 225 CV y un gasolina de 320. A finales de año debutará un híbrido enchufable.



Si quieres saber más del Volvo XC90 entra en... www.m16.in/366

Con total seguridad

Motor 16 || motor16@motor16.com

Volvo se lo ha tomado con calma a la hora de renovar su XC90, pero la espera ha merecido la pena porque su nuevo SUV ofrece grandes atractivos como para situarse en el grupo de los grandes elegidos del segmento.

Ya hemos ido informando semanas atrás sobre muchas de las características de este vehículo. Pero nos faltaba lo más importante: subirnos en él y realizar los primeros kilómetros en una intensa toma de contacto.

Es un vehículo que llama la atención, sin duda. Destaca el frontal, con diferentes parrillas, según versiones, y con las luces diurnas en forma de 'T' tumbada como su rasgo más distintivo.

El interior presume de di-



PRECIO DESDE **59.472 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES: **59 HASTA 179 G/KM**
IMPUESTO MATRICULACIÓN: **0% HASTA 9,75%**

PRIMERAS IMPRESIONES

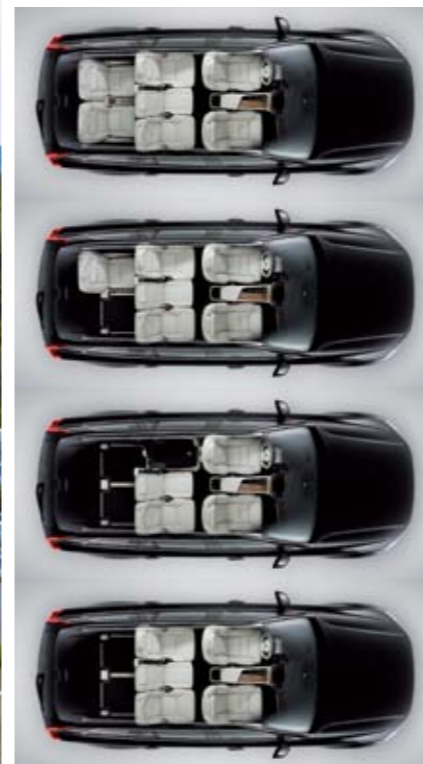
NOS GUSTA DEBE MEJORAR

+ Amplitud y confort de marcha. Equipamiento en seguridad. Motores eficientes.	- Tacto de la dirección poco comunicativo. Gestión del cambio automático.
---	--

seño 'escandinavo'. Lo cierto es que el habitáculo es de los que invitan a viajar: formas muy limpias, materiales de primera calidad, ajustes exquisitos y algo que no todas las grandes marcas saben hacer, como son unos asientos impecables y con multitud de regulaciones.

La enorme pantalla táctil del salpicadero, similar a una 'tablet', permite gestionar prácticamente todo, menos la conducción propiamente dicha. El resto de la información se reparte entre la instrumentación principal, digital y muy similar a la que se ha estrenado en marcas como Audi y Volkswagen.

Destaca las enormes posibilidades que ofrece la segunda fila de asientos, desplazables hasta 22 centímetros y regulables en inclinación. Sin



◀▶ Todos los asientos son individuales y las combinaciones del interior son numerosas. También el equipamiento resulta muy completo.



▶ Volvo asegura que estamos ante el SUV más seguro del mercado. Lo cierto es que apuesta por una batería de asistentes y elementos destinados a cubrir todos los aspectos en seguridad.

SEGURIDAD

Novedades de peso en el segmento

La seguridad es el principal 'mandamiento' en Volvo y este modelo estrena nuevos asistentes en este sentido, como el sistema 'Run-off road protection', que detecta una salida de la vía del vehículo, tensando los cinturones de seguridad delanteros a la vez que la banqueta de los asientos absorbe parte de la energía para proteger la columna vertebral. Además incorpora un asistente de frenado automático en las intersecciones, denominado 'Auto Brake at Intersections', que detiene el coche si detecta peligro de colisión al girar en un cruce. Estos dos elementos se montan de serie y forman parte del sistema 'City Safety', que detecta vehículos, peatones y ciclistas tanto de día como de noche. También incorpora un sistema de aparcamiento automático 'Park Assist Pilot' tanto en línea como en batería, un asistente de circulación en retenciones que actúa sobre el acelerador, los frenos y la dirección en los atascos de manera automática, además de los ya conocidos, como el de fatiga del conductor, una alerta de cambio involuntario de carril o el detector de vehículos en el ángulo muerto de los retrovisores (BLIS).



◀▶ Las siete plazas son de serie en todas las versiones. El empleo de la nueva plataforma escalable ahorra 150 kilos de peso.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	T6	D5
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.969	1.969
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima/rpm	320 CV/5.700	225 CV/4.250
Par máximo/rpm	40,8 mkg/2.200-5.400	48,0 mkg/1.750-2.500
Tracción	Total	Total
Caja de cambios	Automática 8 relaciones	Automática 8 relaciones
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos
Neumáticos	235/55 R19	235/60 R18
Peso (kg)	2.025	2.030
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.950/2.008/1.776	4.950/2.008/1.776
Capacidad del depósito (l)	71	71
Volumen del maletero (l)	671 (285 con 7 plazas)	671 (285 con 7 plazas)
De 0 a 100 km/h (s)	6,9	7,8
Velocidad máxima (km/h)	230	220
Consumo mixto (l/100 km)	8,0	5,8



▲ El interior desprende una gran calidad. Destaca la enorme pantalla táctil del salpicadero, tipo 'tablet', que ofrece gran parte de la información.

embargo, la central resulta incómoda por la dureza del respaldo.

En cuanto a las dos últi-

mos asientos, de serie en toda la gama, son válidos para un adulto siempre que la segunda fila se adelante al

V HÍBRIDO PUEDE RODAR HASTA 40 KILÓMETROS EN ELÉCTRICO

VERSIÓN HÍBRIDA ENCHUFABLE 400 CV por un lado; 2,7 litros de consumo por el otro

La versión más avanzada de la gama corresponde a este T8 que recurre a la tecnología híbrida enchufable para impulsarse. De esta manera monta un motor de gasolina de 318 caballos de potencia (el mismo que la variante T6) que actúa sobre las ruedas delanteras, mientras que un segundo propulsor eléctrico de 81 CV es el encargado de dar vida al eje trasero y dotar de tracción total a esta versión.

Cuando ambos propulsores se ponen a trabajar a la vez la

potencia conjunta es de 400 caballos y el consumo medio homologado es de sólo 2,7 litros cada 100 kilómetros. Se mantiene la caja automática Geartronic de ocho relaciones.

Esta variante ofrece hasta

cinco programas diferentes de conducción. En 'Pure' nos desplazaremos de manera totalmente eléctrica y si somos cuidadosos tendremos una autonomía que rondará los 40 kilómetros gracias al apor-



La variante más sofisticada de la gama XC90 es el híbrido enchufable. El motor eléctrico se ubica detrás, pero no se pierde habitabilidad ni plazas.



FICHA TÉCNICA

Motor Térmico	Gasolina
Cilindrada (c.c.)	1.969
Potencia/Par máximos	318CV/40,8 mkg
Motor eléctrico	Síncrono de imán permanente
Potencia/Par máximos	81 CV/24,5 mkg
Tipo de batería	ión-litio
Capacidad de la batería	9,2 kW/h
Potencia máx. combinada	400 CV
Par máx. combinado	65,3 mkg
Tracción	Total
Caja de cambios	Automática, 8
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos
Neumáticos	235/55 R19
Peso (kg)	2.350
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.950/2.008/1.776
Capacidad del depósito (l)	50
Volumen del maletero (l)	67l (285 con 7pl)
De 0 a 100 km/h (s)	5,9
Velocidad máxima (km/h)	230
Consumo mixto (l/100 km)	2,7
Emissiones de CO ₂	64 g/km
Tiempo de recarga	2,5 horas

te de las baterías de iones de litio. Éstas se recargan en apenas 2,5 horas en una toma de corriente doméstica

También disponemos de los modos 'Hybrid', el estándar; 'Power', el más deportivo; 'Off Road', activo hasta los 40 km/h; y el 'Individual', en el que el conductor configura a su gusto.

Esta versión mantiene las siete plazas y la capacidad del maletero. Disponible desde 79.950 euros.

programas diferentes de conducción, incluyendo uno específico para el campo. Todas las versiones se asocian a una caja automática de ocho relaciones con convertidor de par y recurren a la tracción total

Lo que menos nos ha gustado es la dirección eléctrica, ya que no transmite demasiado. Por su parte, el cambio, incluso en modo 'Dynamic', sube de marcha antes de llegar al corte. La cuestión choca porque esa lógica es poco conservadora en otras condiciones. Por ejemplo, admite reducciones de varias marchas aunque vayamos en modo 'ECO'.

El XC90 emplea la nueva plataforma escalable de Volvo que permite ahorrar unos 150 kilos de peso.



► El nuevo Volvo XC90 llega con grandes argumentos y parece que ha despertado una gran expectación. Está siendo un éxito incluso antes de llegar a los concesionarios, pues ya se han recibido más de 16.000 pedidos en Europa.

máximo. Van escondidos en el piso del maletero cuando no se usan, pero si lo hacemos el maletero todavía ofrece unos estupendos 285 litros de capacidad.

En la toma de contacto tuvimos ocasión de rodar con las versiones D5 diésel biturbo de 225 caballos, T6 de ga-

solina de 320 CV (comparten cilindrada) y el T8 híbrido enchufable de 400 caballos. Con cualquiera de ellos se llega a una doble conclusión: el XC90 se mueve con mucha más agilidad de la que podría preverse debido a su tamaño y peso. Y lo hace ofreciendo un gran confort, destacando su buena

insonorización. Todas las unidades llevaban la suspensión neumática opcional.

El T6 es muy prestacional, registrando unas aceleraciones excelentes. Comparte un compresor y un turbo en su alimentación. El diésel es más un corredor de fondo. Se puede optar hasta por cinco



PRECIO DESDE 32.900€

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES:
145 A 161 G/KM
IMPUESTO
MATRICULACIÓN:
4,75% A 9,75%

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Versatilidad de uso. Motores eficientes. Amplitud interior. Dinámica. Sistema 'EyeSight'.

DEBE MEJORAR

- Ubicación de algunos mandos. Cambio Lineartronic en conducción deportiva.

Nuevas aventuras

Subaru significa tracción total simétrica y motores boxer. A partir de ahí todo vale para mejorar el producto. La quinta generación del Outback es buena prueba de ello. Renueva sus formas, más al gusto europeo, crece 25 milímetros en longitud y 20 en anchura y se rodea de mucha más tecnología y de unos motores conocidos, pero optimizados.

Exteriormente destaca la nueva rejilla frontal hexagonal, activa en la variante de gasolina, y desaparece definitivamente la toma de aire sobre el capó. El interior, por su parte, es más amplio y elegante. Destaca una generosa

Imagen renovada, más amplia y confortable, nuevas tecnologías... El Outback, el 'inventor' de la categoría, se pone al día, pero mantiene la esencia de siempre, un 'tipo duro' que se viste ahora con un traje más elegante.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

pantalla táctil muy intuitiva que se maneja como si fuera una 'tablet'.

Los motores son los mismos, pero retocados para ser Euro 6. En gasolina el 2.5i atmosférico rinde ahora 170 CV y se asocia a una caja por variador continuo Lineartronic de seis relaciones. La opción diésel pasa por un dos litros de 150 CV que se puede

combinar con una caja manual de seis relaciones o Lineartronic, en este caso con siete velocidades.

Se introducen mejoras en el chasis y estrena la función 'Active Torque Vectoring', que frena la rueda interior



► El diseño ha sido renovado, ya no es tan 'americano'. Ahora es más amplio y confortable.

trasera para mejorar la agilidad en curva. La gran novedad recae sobre el sistema de seguridad preventiva 'Eye-



► El maletero crece hasta los 559 litros, aunque si queremos rueda de repuesto perdemos 47.

Sight'. Consta de dos cámaras frontales que detectan vehículos y peatones, y engloba funciones como un control de velocidad adaptativo, una alerta de cambio involuntario de carril y un aviso de colisión con frenada de emergencia automática.

Ya está a la venta.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.5i	2.0 TD
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, arquitectura boxer	4, arquitectura boxer
Cilindrada (c.c.)	2.498	1.998
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima/rpm	175 CV/5.800	150 CV/3.600
Par máximo/rpm	24,0 mkg/4.000	35,7 mkg/1.600-2.800
Tracción	Total	Total
Caja de cambios	Automática 6 relaciones	Manual de 6 o Aut. de 7
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos	225/65 R17	225/65 R17
Peso (kg)	1.582	1.620
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.815/1.840/1.605	4.815/1.840/1.605
Capacidad del depósito (l)	60	60
Volumen del maletero (l)	559	559
De 0 a 100 km/h (s)	10,2	9,7 (Auto. 9,9)
Velocidad máxima (km/h)	198	200 (Auto. 192)
Consumo mixto (l/100 km)	7,0	5,6 (Aut. 6,1)

La tracción total apenas supone un sobrepeso de 80 kilos y ha sido desarrollada en colaboración con Land Rover. Disponible para los V6 de 380 CV y los V8, todos automáticos, cuesta 6.850 euros.



Atracción total



▲▶ 10.430 euros cuestan los discos de freno carbocerámicos. Aun con un corto pomo, nuestra mano roza con la consola central al cambiar y lo mismo sucede con el codo.



NO TODO ES MOTOR LOS F-TYPE ESTREAN NAVEGADOR CON UNA MAYOR CONECTIVIDAD



▲▶ El nuevo cambio manual tiene un tacto exquisito y se ofrece con los motores V6. Hay siete opciones de F-Type Coupé y otros tantos de F-Type Convertible.



Si quieres saber más del Jaguar F-Type AWD entra en... www.m16.in/624

En el año 2013 aparecía el Jaguar F-Type. Primero con carrocería Convertible y tres mecánicas. En 2014 la gama se desdobra con los Coupé y ahora se multiplican las opciones de este F-Type.

Viajamos al trazado de Estoril para conocer los nuevos deportivos británicos con cambio manual y con tracción total, sistemas que se aplican a los Coupé y a los Convertible.

Los amantes de las 'sensaciones' pueden adquirir un Jaguar F-Type con cambio manual de 6 relaciones, aunque sólo con los motores 3.0 V6 de 340 ó 380 CV y propulsión trasera. Como los automáticos, este cambio está fabricado por ZF y se combina con el 'Stop/Start'.

Con los datos en la mano, sus prestaciones son sensacionales, pero pierden unas décimas a la hora de acelerar respecto a los automáticos. También el consumo se eleva 1,4 l/100 km, lo que hace que sus emisiones suban, cam-

En sólo dos años, la gama F-Type de Jaguar ha pasado de tener 3 integrantes a 14. Ahora estrena las versiones AWD que presumen de un agarre sensacional en cualquier condición. Y para los amantes del sabor 'clásico', los motores V6 ofrecen un cambio manual.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

biando de tramo impositivo en los V6 de 340 CV, por lo que sólo hay 20 euros de diferencia a favor del manual. Eso sí, en los V6 S de 380 CV,

al elegir el manual nos ahorramos 2.820 euros.

Nos ponemos en marcha y su cambio es exquisito. Recorridos mínimos, dureza per-

fecta... Enamora el sonido de sus escapes activos y circulando en modo Dynamic efectúa un preciso doble embrague al quitar una marcha. Lo tiene todo para disfrutar al volante, incluida una nueva dirección eléctrica EPAS, que ahora es común en todos los F-Type. También el V6 de 340 CV gana el Torque Vectoring, que controla la velocidad de las ruedas traseras para mejorar su dinámica en curva -antes opcional-.

Nos podríamos tirar horas y horas trazando curvas, pero antes de que eso ocurra le encontramos un 'pero'. El Jaguar F-Type fue concebido como automático, lo que hace que al introducir 1ª, 3ª y 5ª velocidad en el manual, toquemos con la mano la consola central, mientras que el apoyacodos tiene un nuevo diseño para que nuestro codo no lo roce al cambiar. Aun así, su ergonomía debería ser mejor y no estaría de más unos pedales deportivos y no de goma.

Cambiamos de montura. Nuestros ojos se fijan en los AWD y más concretamente, en los F-Type R AWD. La llegada de este sistema de tracción total hace que desaparezca el V8 S Convertible de 495 CV, reemplazado por el R Convertible con 550 CV. Este motor también está disponible en el F-Type R Coupé.

Hasta ahora, si me hubie-

ra podido permitir un F-Type, sin duda habría sido un V6 S de 380 CV, pues los 550 CV de los R me parecían demasiados para sus dos ruedas traseras. Ahora, este R AWD se convierte en 'mi F-Type'.

La tracción total apenas supone 80 kilos extra de peso, básicamente un grano de arena para su descomunal potencia -relación peso/po-

tencia de 3,15 kg/CV-. Ahora, al acelerar desde 0 no hay pérdidas de tracción y rebaja el tiempo para pasar de 0 a 100 km/h en una décima frente al de propulsión. No es mucho, pero todo cuenta.

Pero éste no es el principal objetivo del F-Type AWD. Su función básica es la de deleitarnos con su eficacia, además de garantizar la tracción sobre firme resbaladizo. Siempre he dicho que conducir un F-Type R sobre asfalto seco era como conducir un coche potente en lluvia. Si queremos ir ligeros, no concede tregua y exige ir atentos con la dirección, además de tener un tacto exquisito en nuestro pie derecho.

Ahora esta delicadeza puede pasar a un segundo plano, pues el Jaguar F-Type AWD se agarra como una lapa. Se comporta como un propulsión trasera, pero ante la más mínima pérdida de adherencia envía potencia al eje delantero, lo que también ayuda a que tengamos más

'feeling' con la dirección. Todo ello le permite ser más dócil, pero sin perder carácter.

El asfalto de Estoril estaba húmedo y hubiera sido imposible haber negociado sus 14 curvas a semejante ritmo con un F-Type R de propulsión. En los apoyos, sobre todo en los rápidos, cuando sientes que su zaga te quiere adelantar, sólo has de dar más gas para enviar potencia delante y apuntar con el volante para salir disparado hacia el próximo giro. Sus 550 CV nos pegan al asiento y en su recta principal superamos los 260 km/h como si nada. Y cuando rebasábamos el cartel de 250 metros para la curva 1, es el momento de pisar el freno para poner a trabajar a sus discos carbocerámicos -opcionales por más de 10.000 euros-. Tienen un tacto genial y son ideales si queremos extraer todo el jugo a este deportivo que encima es hasta 'barato', pues cuesta 129.320 euros -el Convertible 137.320-, casi la mitad que un 911 Turbo S.

PRECIO DESDE 74.750 €	
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: DE 199 A 269 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DE 9,75 A 14,75 %	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Versiones R AWD más dóciles. Tacto del cambio manual. Precios contenidos. Gama.	Ergonomía y consumo en los manuales. AWD sin opción a manual. Precio de la opción AWD.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	V6 340	V6 S 380	V6 S AWD	V8 R AWD
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6, en V	6, en V	6, en V	8, en V
Cilindrada (c.c.)	2.995	2.995	2.995	5.000
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4
Potencia máxima/rpm	340 CV/6.500	380 CV/6.500	380 CV/6.500	550 CV/6.500
Par máximo/rpm	45,9 mkg/3.500	46,9 mkg/3.500	46,9 mkg/3.500	69,4 mkg/2.500
Tracción	Trasera	Trasera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Neumáticos (del-tras)	245/45-275/40 R18	245/40-275/35 R19	245/40-275/35 R19	255/35-295/30 R20
Peso (kg)	1.567	1.584	1.674	1.730
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.470/1.923/1.311	4.470/1.923/1.311	4.470/1.923/1.311	4.470/1.923/1.311
Capacidad del depósito (l)	70	70	70	70
Volumen del maletero (l)	315	315	315	315
De 0 a 100 km/h (s)	5,7	5,5	5,1	4,1
Velocidad máxima (km/h)	260	275	275	300
Consumo mixto (l/100 km)	9,8	9,8	8,9	11,3

El Caddy Furgón, con puerta deslizante de serie en el lado derecho y opcional en el izquierdo, tiene 3,2 metros cúbicos de volumen de carga.



El millón y medio de unidades vendidas en sus 11 años de vida comercial definen bien el éxito de la anterior generación del Caddy. Es líder en Alemania y 'sube' al podio del segmento en Europa, aunque Volkswagen Vehículos Comerciales no se conforma e intensifica su ofensiva con una cuarta entrega, fabricada también en Polonia, que llega en primavera. Y lo hará, como hasta ahora, con versiones Furgón –de 'reparto urbano', usando la definición de la marca– y Kombi –de pasajeros–, aunque la oferta de acabados se reconfigura, pues podrá elegirse entre Highline, Comfortline, Trendline y, como escalón de acceso, Conceptline, que ya equipa de serie airbag frontales y laterales delanteros, anclajes Isofix traseros para dos sillitas, cierre centralizado con mando remoto, regulador/limitador de velocidad y Front Assist con asistente de frenada de emergencia en ciudad, que actúa hasta 30 km/h.

Además, la variante más 'aventurera' pasa a llamarse Beach –antes se usaba la denominación Camper– y como versión de lanzamiento aparece la serie Generation Four, basada en el Caddy Furgón y el Caddy Trendline, pero con una dotación enriquecida: paragolpes, molduras protectoras y carcasas de retrovisores en color de carrocería, ópticas oscurecidas, llantas de 16 pulgadas y panel decorativo en el salpicadero. Si optamos por la carrocería Kombi, las llantas son de 17 pulgadas y añade barras de techo

Tecnología para traer y llevar

La cuarta generación del Caddy llega en verano repleta de innovaciones. Las vemos en sus modernas mecánicas TDI, TSI y TGI, que rebajan el gasto, y también en el capítulo de la seguridad, donde ofrece asistentes dignos de berlinas 'premium'. Y, por supuesto, despunta por volumen y funcionalidad.

P.M./A.C. || motor16@motor16.com



Interior práctico, con bandeja abierta en el centro del salpicadero –puede llevar tapa– y dos guanteras a la derecha. La superior, que va abierta, se reviste con un panel decorativo en las versiones más equipadas.



◀◀ El Caddy permite elegir entre cuatro acabados. En la segunda fila, los cinturones de los extremos adoptan el 'KiSi', sistema que evita que se suelte más cinta después de abrocharnos.

El Caddy Kombi, de cinco plazas, ofrece también un gran volumen: hasta el techo, 2.850 litros cuando abatimos la segunda fila y 3.030 si la desmontamos. En Kombi y Furgón, el plano de carga queda a sólo 58,7 centímetros.



plateadas, cristales tintados, tapicería 'semicuero', equipo de audio Composition Color, climatizador, pantalla multifunción y detector de fatiga.

El nuevo Caddy está fuerte en tecnología, y a elementos ya citados suma los airbag de cortina –de serie en los tres acabados superiores del Kombi–, el sistema de frenado contra colisiones múltiples, el control activo de distancia de seguri-

dad ACC –actúa entre 30 y 160 km/h–, faros con regulación Light Assist, cámara de visión trasera, asistente de aparcamiento Park Assist –para estacionar en línea o en batería–, sistema OPS 360° para ver las maniobras 'a vista de pájaro' y detector de obstáculos Park Pilot. Y los neumáticos son auto-sellantes, de modo que no hay rueda de repuesto.

Bajo el capó también hay noticias. Aparece, por ejemplo, una nueva generación de motores diésel 2.0 TDI 16V de cuatro cilindros, que arranca con una variante de 75 CV y 23,0 mkg, continúa con otra de 102 CV y 25,5 mkg –usada en el Caddy BlueMotion, que gasta 4,2 l/100 km–, sigue con uno de 122 CV y 30,6 mkg –combinado exclusivamente con la tracción total 4Motion– y termina con el de 150 CV y 34,7 mkg, que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 9,2 segundos. Y en gasolina, otras cuatro alternativas: empieza la gama con el 1.2 TSI de 84 CV y 16,3 mkg, sigue con el 1.0 TSI tricilíndrico de 102 CV y 17,9 mkg, continúa con el 1.4 TSI de 125 CV y 20,4 mkg, y se corona con el 1.4 TGI de 110 CV, que puede usar gas natural y, gracias al turbo, reduce el gasto a 4,1 kg/100 km, por los 5,8 del Caddy EcoFuel anterior.

Todos los motores se combinan con un cambio manual de cinco o seis marchas, pero en opción se ofrece la caja automática DSG, con seis o siete relaciones según el motor.



Si quieres saber más del Volkswagen Caddy entra en... www.m16.in/917



GENERATION FOUR ES UNA VERSIÓN ESPECIAL DE LANZAMIENTO, CON UN EQUIPAMIENTO MÁS RICO Y OPCIONES COMO LAS LLANTAS ROJAS



VW Comerciales
Una planta para el Crafter

En la segunda mitad de 2016 comenzarán la producción de los nuevos Volkswagen Crafter en la planta que se construye en Wrzesnia. Esta factoría, la segunda de vehículos comerciales del grupo alemán en Polonia, estará sobre una parcela de 220 hectáreas y podrá producir hasta 100.000 unidades al año, lo que generará más de 3.000 nuevos empleos. Contará con líneas de producción de carrocerías, montaje y pintura, además de un parque de proveedores.

Procedimiento
Se agiliza la retirada del carné

El protocolo suscrito entre los ministerios de Justicia e Interior agilizará la retirada del carné a los infractores castigados con esa pena por delitos de seguridad vial. El trasvase automático de la información desde Justicia a Tráfico también permitirá la intervención inmediata del vehículo, así como analizar el hecho y las causas como forma de prevenir la reincidencia en ese tipo de delitos.

Reino Unido
Coches autónomos en la calle

Londres, Coventry, Bristol y Milton Keynes son las ciudades del Reino Unido por las que circulan vehículos autopilotados. La autorización para los primeros ensayos en tráfico urbano

LA DGT PONE A PUNTO RADARES DISCRIMINATORIOS



Furgonetas y camiones deberán cumplir los límites

Los radares actuales (fijos, móviles o de tramo), no tardarán mucho en distinguir el tipo de vehículo que pasa por su territorio con el fin de controlar si exceden el límite de velocidad que les corresponde, porque el máximo a que se puede circular no es el mismo para turismos y motos que para camiones, autobuses o furgonetas.

Según declaraciones de María Seguí, la directora general de Tráfico, el proyecto «está prácticamente acabado y permite reconocer a un vehículo concreto que debería estar circulando más lento». Al parecer, la clave es un algoritmo informático, que permite contrastar las matrículas

en una base de datos en la que los vehículos están clasificados por categorías, para que el Centro de Denuncias Automatizadas de León gestione la multa cuando se excede el límite de velocidad específico que le corresponde. Y, según parece, el sistema también es capaz de identificar al infractor

cuando la imagen capta varios vehículos.

En Tráfico aseguran que la tecnología está desarrollada y lista para ser instalada en los radares que pueblan las carreteras de la red estatal, varios de los cuales llevan meses trabajando en periodo de pruebas para redondear un sistema, que



no tardará mucho en empezar a actuar y multar. Se trata de acabar con la impunidad de que gozan, especialmente furgones y furgonetas, protegidos hasta ahora por una velocidad máxima genérica más alta. Los límites establecidos para las furgonetas están en 100 km/h en autopistas y autovías y 90 u 80 km/h en carreteras convencionales; diez kilómetros menos en el caso de furgones y camiones, estos últimos los menos propensos a superar los límites ya que cuentan con limitador de velocidad y tacógrafo.

Que pronto habrá radares capaces de discriminar el tipo de vehículo de manera automatizada lo anunciaba María Seguí antes de su comparecencia en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso para explicar el balance de accidentes de tráfico de 2014 y las perspectivas y propuestas de mejora para este año, que ha empezado con un preocupante aumento de la siniestralidad en el mes de enero.

Preocupa especialmente a la máxima responsable de la DGT reducir la accidentalidad de los vehículos de transporte de mercancías, un colectivo que dobló en 2014 el número de fallecidos en 2013.

real forma parte del apoyo del Gobierno británico a la conducción autónoma, una apuesta en la que ha invertido 25,7 millones de euros con el objetivo de estimular la investigación y poder tener vehículos «sin conductor» circulando por el país lo antes posible.

'Top Employers'
Quinteto de automoción

Cinco, de las 63 compañías certificadas con el

'Top Employers España 2015', pertenecen al sector del automóvil. VW-Audi, John Deere, Seat, Valeo y Goodyear integran ese quinteto de las mejores empresas para trabajar de las que están instaladas en nuestros país.

Entre ellas Seat destaca como el primer y único fabricante de vehículos que logra ese reconocimiento como afirma la marca, y Goodyear Dunlop Iberia se anota la certificación por tercer año consecutivo en

España y también en otro ocho países europeos.

Renault
Multiplifica por tres su beneficio

Con 1.890 millones de euros de beneficio neto, el grupo Renault triplicaba en 2014 el resultado del año anterior, cuando la compañía ganó 586 millones de euros. Los 2,7 millones de unidades matriculadas,

que suponen un 3,2% más, y el aumento de precio de los vehículos elevaron un 0,3% la cifra de negocio del grupo, que alcanzó los 41.055 millones de euros el pasado año, aportando la división automovilística 38.874 millones de euros. A eso se une unos ingresos netos de 1.105 millones de euros, frente a los -34 millones de 2013.



el puntazo

La desaparición del margen de tolerancia en los radares no acaba con los márgenes de error que marca la Ley.

La desaparición de la tolerancia que tenían los radares de Tráfico no afecta al mínimo establecido por Industria para cada cinemómetro. Ese margen, que según el Centro Español de Metrología se debe aplicar sobre la velocidad que refleja la fotografía, en los fijos supone 5 km/h cuando se circula por debajo de 100 km/h y el 5% cuando es por encima. Sube a 7 km/h y 7% en los radares móviles, está en el 5% en los de tramo y en el 10% en los 'Pegasus', aclara AEA.

la imagen

El Ford F-150 seduce al mayor productor de oro del mundo

La corporación americana Barrick Gold es uno de los tres clientes elegidos por Ford para probar los F-150 con caja de aleación de aluminio y el resultado ha sido tan espectacular que el principal productor de oro del mundo ha encargado, de momento, 35 de los nuevos F-150. Más de 100.000 millas (casi 162.000 kilómetros) de duros desafíos diarios por las minas de extracción de oro que la compañía tiene en Nevada han resultado decisivas para que Barrick Gold comience la renovación de su flota con el pedido de los 35 F-150 SuperCab 4x4 impulsados por motores V6 de 3.5 litros y V8 de 5.0.



la frase

Francisco Pérez Botello. Presidente de Volkswagen-Audi España

«Si se quiere mejorar la calidad del aire es mejor retirar de la circulación los automóviles diésel de más de diez años que penalizar el conjunto de los coches diésel».

en breve

DE NUEVO EN ANFAC Renault Truck vuelve a Anfac, asociación que abandonó en 2009 para integrarse en Aniacam (importadores). Con esa incorporación son 40 las marcas en la patronal de fabricantes.	PROYECTO FORTAPE El Centro Tecnológico de Automoción de Galicia (CTAG) lidera el consorcio europeo que desarrollará tecnologías para la fabricación de piezas composite para aeronáutica y automoción.	BOSCH CRECE Las ventas (48.900 millones de euros; +6,2%) y beneficios (casi 3.000 millones de euros; +6,1%) del grupo Bosch superaron en 2014 las previsiones, a pesar de la difícil coyuntura económica.	MÁS HIDRÓGENO Toyota, Nissan y Honda unen esfuerzos para popularizar la pila de combustible con el desarrollo de una infraestructura de estaciones de hidrógeno que facilite el repostaje.
---	--	---	--

la cifra

22

millones de gramos de CO₂ se han ahorrado a la atmósfera con los tres millones de kilómetros recorridos en dos años por los 198 vehículos eléctricos adheridos al programa Zem2All, que se desarrolla en Málaga. Es un proyecto conjunto de España y Japón, que busca la implantación masiva de la movilidad eléctrica facilitando a particulares y empresas el acceso a esta fórmula 'cero emisiones'.

Ford
Impulso a la fibra de carbono

Conseguir la fabricación en grandes cantidades y bajar el coste de la fibra de carbono para reducir el peso de los vehículos y mejorar consumos sin sacrificar potencia es la investigación conjunta emprendida por Ford y DowAksa. La creación de vehículos más ligeros es un parte importante del Plan de Sostenibilidad de la marca del óvalo, que ya aplica esa filosofía en el Ford Fiesta, que utiliza acero al boro ligero de gran resistencia.

Siniestralidad
Crece los accidentes leves

Por primera vez en siete años el número de accidentes leves de tráfico se incrementaba en España en 2014. Según el sector asegurador, (Unespa), fueron 1.734.997 siniestros, lo que supone un repunte del 0,32% sobre el ejercicio anterior y está relacionado con el mayor uso del vehículo. En esa línea, las comunidades donde el uso del vehículo suele ser más intenso rebasan el ratio medio de 3.710 siniestros por cada 100.000 habitantes, en un ranking que encabezan Cantabria, Baleares y Galicia. En el extremo opuesto aparece Aragón que, junto a Castilla-La Mancha, Asturias y Extremadura, cierra 2014 con menos golpes de chapa que en 2013.

PSA
Bajas en Villaverde

Reducir en 350 empleos la plantilla de Villaverde, que cuenta con 2.286 trabajadores, es la intención de PSA Peugeot Citroën para mejorar la rentabilidad de su planta madrileña. La intención del grupo francés es efectuar ese recorte del 15% de la actual plantilla mediante un plan de bajas incentivadas, que culminaría en 2016.



+ interesante

ASÍ SE PREPARA EL LANZAMIENTO DEL JAGUAR XE



LUIS ANTONIO RUIZ

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

Ningún nuevo modelo puede triunfar si detrás de él no hay un trabajo metódico, profesional y suficientemente flexible como para asegurar el proceso de lanzamiento tanto en tiempo como en forma. Ya quedan pocos meses para que podamos ver la nueva berlina deportiva XE circulando por nuestro país, por lo que estoy seguro que habrá sido muy enriquecedor para todos los lectores de Motor16 haber conocido el trabajo que de forma conjunta hemos realizado Marca y Red de Concesionarios para que el nuevo XE sea una realidad.

Comportamiento deportivo, excepcional confort, innovadora tecnología y amplias posibilidades de personalización son algunos de los argumentos que tiene a favor el XE para triunfar.



Trabajo bien hecho

El lanzamiento del nuevo XE es un buen ejemplo para descubrir las estrategias, los procesos y los recursos, tanto humanos como materiales, que una compañía como Jaguar utiliza a la hora de poner en el mercado un modelo tan importante como el Jaguar XE.

JAVIER AGOTE

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

Un nuevo producto siempre es una alegría. Es como volver a empezar. Mucho más ahora que entramos en un nuevo segmento.

Son palabras de Luis Antonio Ruiz, el máximo responsable de Jaguar en España, que recalca que todos y cada uno de los empleados de la compañía colaboran directa o indirectamente en la llegada de un nuevo modelo, proceso que conlleva esfuerzo y tiempo. Recuerda que ningún producto puede triunfar si detrás no hay un trabajo metódico, profesional y suficientemente flexible como para asegurar el proceso de lanzamiento tanto en tiempo como en forma.

En ese proceso intervienen todas las áreas de la compañía, que intensifican sus esfuerzos a medida que se acerca el momento de las primeras entregas. Es a falta de tres años cuando el departamento Comercial entra de lleno en la dinámica. Sus conocimientos del mercado real le permiten asegurar que la definición del produc-



El actor Rubén Cortada, imagen del Jaguar XE, no se perdió la espectacular presentación mundial del nuevo modelo, que revolucionó Londres.



Los empleados de la planta de Solihull, formando las letras XE, despedían al nuevo Jaguar, que llegó al barrio londinense de Earls Court en helicóptero escoltado por el 'Red Arrows Acrobatic Team' de las Fuerzas Aéreas Británicas.

Con el XE, Jaguar entra en un nuevo segmento en el que no competía hasta la fecha. Eso le obliga a estar preparada para hacer frente a un mayor volumen de matriculaciones.

to es correcta. A la vez, se intensifican las reuniones con Finanzas «para comprobar que a los precios que vamos a vender y con las unidades que queremos seremos capaces de ganar lo que tenemos que ganar», explica Javier Agote, el Director General Comercial en España y Portugal. Para el departamento que dirige, el verdadero trabajo duro comienza a año y medio del lanzamiento. Es entonces cuando, junto con Marketing y Finanzas, se empieza a trabajar para el mercado español, ajustando qué es lo que se necesita para cumplir los objetivos previstos, en qué segmentos se va a competir o el potencial que se puede tener, negociando duro con Inglaterra para contar con los recursos precisos, como una red de concesionarios dimensionada, equipos de ventas bien preparados, recursos de apoyo comercial o acciones de pre-venta.



JULIO GONZÁLEZ-COBOS

Director de Postventa de Jaguar Land Rover España y Portugal desde 2013.

Cada lanzamiento es un nuevo reto. Nos ayuda a no ser conformistas, a estar siempre pensando en qué podemos hacer nuevo. Es una forma de mantenernos despiertos para el siguiente reto.

A falta de doce meses, **el equipo comercial entra de lleno** para asegurar que no habrá fallos cuando **la primera unidad del Jaguar XE** llegue a los concesionarios.



JOSÉ EUGENIO REDONDO

Director de Ventas de Jaguar para España y Portugal desde enero de 2010.

En este caso el lanzamiento del XE es más que una satisfacción. Es un cambio en la marca. El comenzar una nueva era porque empezamos a competir en un segmento en el que no estábamos. Además, supone un cambio de modelo de negocio, porque el mercado, los volúmenes y el potencial ahora con el nuevo modelo son enormes.

Innovación, tecnología y diseño son las señas de identidad de la nueva berlina de Jaguar, la más avanzada de la marca británica hasta la fecha.



Con los nuevos motores diésel Ingenium el XE se convierte en el Jaguar más eficiente en consumo y emisiones de CO₂.

Negociaciones en las que también entran en juego las producciones, el mix (reparto de modelos) de motores y los derivados, además de dar los últimos retoques a los volúmenes y definir, en función de la estacionalidad del mercado, la cadencia de llegada de los vehículos. A falta de 12 meses, el equipo de Ventas (José Eugenio Redondo) y el área de Planificación y Análisis entran de lleno para establecer cómo se van a realizar las ventas, asegurar que se recibirán las unidades necesarias para hacer

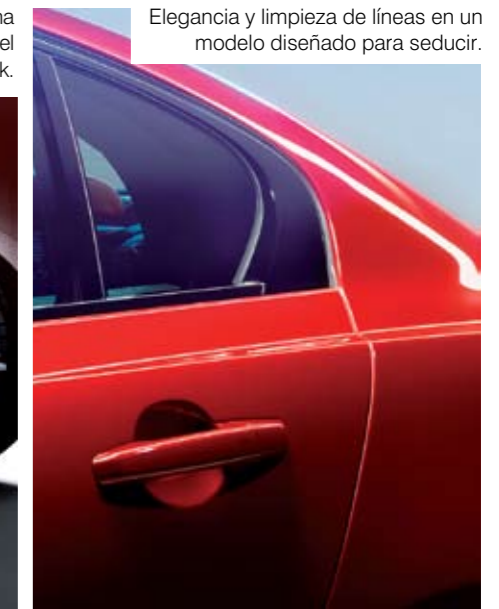


El Jaguar XE ha sido diseñado pensando en los amantes de la conducción y ofrece una combinación sin igual de comportamiento, prestaciones, respuesta y refinamiento.

Eficacia sin renunciar al confort son las claves de una suspensión independiente que opta en el eje trasero por el innovador sistema Premium Integral Link.



Elegancia y limpieza de líneas en un modelo diseñado para seducir.



frente al volumen establecido y comprobar que las estrategias comerciales están definidas.

En paralelo, comienza el trabajo de campo, el transmitir a la red lo que se está haciendo, asegurando que tienen los medios y recursos necesarios para poner en marcha todo lo preparado por Marketing para transmitir las novedades del modelo que está a punto de llegar, que son conocedores del producto, que todo su personal recibió la formación necesaria y que no habrá errores

La red debe conocer **con detalle el nuevo modelo y lo que la marca espera de él**. Es responsabilidad del equipo comercial poner en marcha el **plan establecido para que el esfuerzo realizado** durante el lanzamiento merezca la pena.

cuando llegue el primer vehículo. Función también del departamento Comercial es definir, de nuevo junto a la directora Financiera, las distintas condiciones de financiación y opciones de compra. Del departamento Comercial, que controla las ventas y su Red

de Concesionarios, dependen también Desarrollo de Red, Ventas Especiales, Distribución, Remarketing y VO; sobre todos ellos recae la responsabilidad final de cumplir el objetivo marcado.

El último escalón de la cadena es la Pos-



BELÉN DE LACALLE

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

Conocer un nuevo modelo de la mano de su mismo creador es algo que no tiene precio. Es de las cosas que hacen que mi trabajo sea tan especial. Compartir ese momento tan especial con Ian Callum (Director de Diseño de Jaguar) y el resto de los Dircom de todo el mundo es algo que no tiene precio.

Anunciar y **transmitir a la prensa** los atributos del nuevo modelo **es función de Comunicación**, que sigue la estrategia marcada por **la central**.



JUAN MARTÍN QUIÑONERO

Director de Marketing de Jaguar desde mayo de 2014

Los esfuerzos merecen la pena, porque estamos en una marca en la que con cada producto que sacamos damos un 'pelotazo', y eso satisface mucho, aunque cuando acabas de lanzar un coche estás empezando con otro.

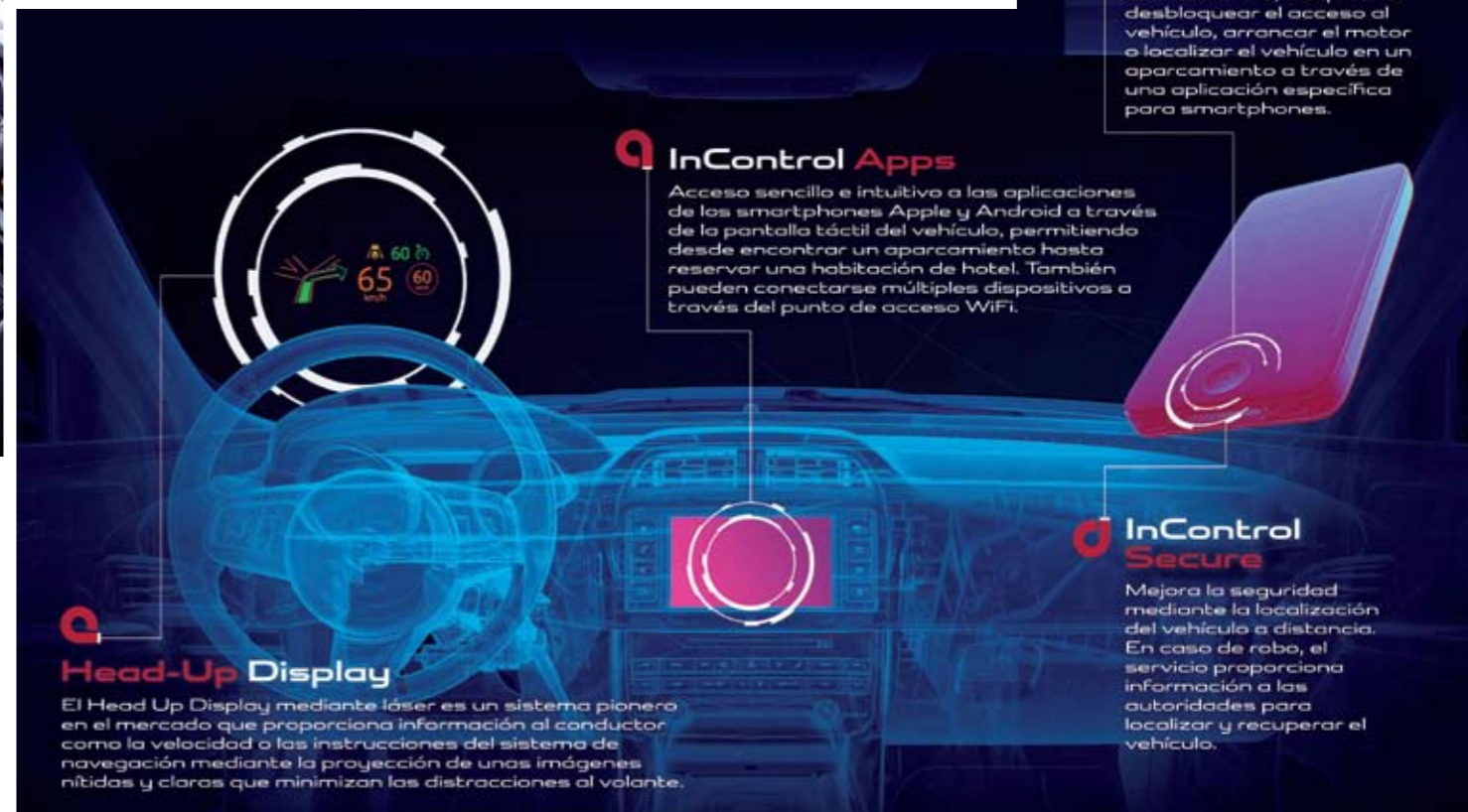


Enfocado al conductor, combina un interior lujoso con una excepcional dinámica deportiva.

Materiales de calidad destacan en un cuidado y confortable ambiente interior.



Un plan mundial sobre las **necesidades específicas que requiere el nuevo producto** asegura que no haya problemas cuando el coche llegue al taller.



InControl Remote

Permite programar el sistema de climatización del habitáculo, bloquear o desbloquear el acceso al vehículo, arrancar el motor o localizar el vehículo en un aparcamiento a través de una aplicación específica para smartphones.

InControl Apps

Acceso sencillo e intuitivo a las aplicaciones de los smartphones Apple y Android a través de la pantalla táctil del vehículo, permitiendo desde encontrar un aparcamiento hasta reservar una habitación de hotel. También pueden conectarse múltiples dispositivos a través del punto de acceso WiFi.

InControl Secure

Mejora la seguridad mediante la localización del vehículo a distancia. En caso de robo, el servicio proporciona información a las autoridades para localizar y recuperar el vehículo.

Head-Up Display

El Head Up Display mediante láser es un sistema pionero en el mercado que proporciona información al conductor como la velocidad o las instrucciones del sistema de navegación mediante la proyección de unas imágenes nítidas y claras que minimizan las distracciones al volante.



Desde la pantalla táctil se controla audio, infoentretenimiento, climatización y navegación.



Como corresponde a un Jaguar, la calidad y detalle de los acabados está fuera de toda duda.



venta, dirigida en Iberia por Julio González Cobos, un área fundamental para hacer que el cliente se sienta satisfecho con la marca y por lo tanto siga fiel cuando decida renovar su Jaguar. Su función empieza por definir las necesidades que crea la llegada de un nuevo modelo y asegurarse de disponer de las herramientas necesarias para una asistencia perfecta. También debe determinar los accesorios que se comercializarán en el mercado interno, encargarse de su homologación si es necesario, definir los paquetes de servicio para fidelizar al cliente y tener listo el recambio para el momento en que el cliente lo necesite. En eso ayuda mucho el sistema de reaprovisionamiento automático con que cuenta Jaguar, el cual se activa con cada nuevo modelo.

De la misma forma, son los responsables de proporcionar a los talleres, toda la formación, utillaje, procesos y los recursos materiales y humanos necesarios para asegurar un servicio de atención al cliente acorde con los estándares de la marca. De Postventa también depende el Centro de Atención al Cliente, donde se reciben y gestionan las peticiones de los clientes y se busca una solución rápida y satisfactoria para todos ellos.

Otros departamentos que aceleran el paso a medida que se acerca el lanzamiento son Marketing y Comunicación. Es el momento de que los periodistas conozcan de primera mano el producto, probándolo a fondo para poder transmitir sus impresiones a los lectores, generando opinión sobre

el nuevo modelo, manteniendo con ello el interés del público por él.

La cita la elabora el equipo de PR en Inglaterra, encargado de buscar el lugar del mundo más idóneo para comprobar las cualidades del modelo que se presenta. Los directores de Comunicación de los distintos mercados, en Iberia Belén de Lacalle, se encargan de adaptar el programa general a los gustos y necesidades de sus periodistas. También es Comunicación quien gestiona las convocatorias nacionales, selecciona a los embajadores o 'celebrities' que apoyaran el lanzamiento del nuevo modelo y finalmente proporciona a los medios la información que a lo largo de su vida vaya generando el Jaguar XE.

Y es cuando terminan las presentaciones internacionales y nacionales a la prensa cuando ya debe estar lista la publicidad, que lo normal es que se active con el inicio de las entregas acorde con el plan de medios publicitario elaborado por la dirección de Marketing de Jaguar, en Iberia Juan Martín Quiñonero, junto con las agencias. Se trata de elegir dónde anunciarse, en función del cliente objetivo y el cliente potencial al que se quiere llegar. También es responsabilidad de Marketing la elección del anuncio y el mensaje que se quiere transmitir, así como la planificación y organización de eventos estáticos y dinámicos en los que el cliente podrá tocar y conducir el nuevo Jaguar XE.

+ en www.skoda.es



SKODA PARA LOS PEQUES

Skoda sigue colaborando un año más (y ya van siete) con el Premio Destino Infantil Apel.les Mestres y la Fundación Atresmedia en la distribución de 12.000 ejemplares de la obra ganadora entre los niños de 120 hospitales.

Esta acción, que ya ha repartido más de 75.000 libros a lo largo de los años, se engloba dentro de la vocación de la marca para fomentar la educación en valores y la lectura.

Este año el premio ha recaído en la obra 'Rabo de lagartija', que inculca a los niños hiperactivos o con síndrome de falta de atención el valor de la paciencia.

PEUGEOT SE BUSCA TALENTO
Peugeot ha puesto en marcha la segunda edición de 'Talento marketing', un programa que busca a futuros profesionales en este ámbito. Para hacerse con una plaza, los estudiantes



deberán proponer soluciones de movilidad que integren productos y servicios propios de la marca. Los mejores cinco proyectos pasarán a la final.

+ en www.seat.es

CENTRO TÉCNICO DE SEAT



▲ Fórmula, Tango y Salsa Emoción: tres concepts de Seat.

▲ El Seat 1200 Sport, el 131 o el Málaga fueron modelos muy importantes en la historia de Seat. Arriba el Ibiza que perteneció al Rey Felipe VI

▲ El concept Tribu, presentado en el Salón de Fráncfort 2007 fue diseñado íntegramente por el director de Diseño de Seat en aquella época, Luc Donckerwolke.

40 AÑOS TRABAJANDO

Seat celebra este año el 40 aniversario de la inauguración del Centro Técnico en Martorell. Y lo hace reuniendo en el Salón Internacional del Vehículo Clásico, ClassicAuto Madrid 2015 (del 20 al 22 de febrero), algunos de sus vehículos más emblemáticos.

Los visitantes podrán contemplar, por ejemplo, los concept Fórmula, Sal-

sa Emoción, Tango y Tribu, creados para avanzar las líneas de futuros modelos de la compañía.

Tampoco podían faltar en esta exhibición modelos tan importantes para la marca como el 1200 Sport Bocanegra, primer coche desarrollado en el Centro Técnico; el 131 L 1430 -bastidor nº 1-; el 124-D, primer coche producido en la fábrica de Landaben (Pam-

plona) en 1975; o el Seat Málaga 1.5 GLX bastidor nº1 (1985), que celebra además el 30º aniversario de su lanzamiento.

Otro de los protagonistas de la muestra será el Seat Ibiza que perteneció al Rey Felipe VI y que la marca ha restaurado. Fue el primer coche del monarca, y se lo regaló su padre, el Rey Juan Carlos, en 1986 por su 18 cumpleaños.

TOYOTA

HISTORIAS MISTERIOSAS

La campaña '¿Qué hay bajo el capó de un Toyota?' que se puede ver actualmente en televisión y prensa tiene continuidad en los smartphones gracias a una

nueva aplicación que se puede descargar de forma gratuita para dispositivos iOS y Android y que permite escanear el frontal del vehículo accediendo al interior del capó. En total hay siete historias misteriosas que esperan ser descubiertas.



DE RUTA

Los amantes de los coches deportivos de **6to6 Motor** organizan el día 28 su tradicional **ruta por el centro**. Viajarán hasta la **fábrica Michelin** de Valladolid.

AUDI

EN LA ALFOMBRA ROJA

Los actores y actrices protagonistas de los filmes que este año se presentaron en el 65 Festival de Cine de Berlín no fueron los únicos protagonistas

del evento. La marca Audi, patrocinadora principal de la Berlinale, desplegó sus mejores 'galas' en la alfombra roja: coches como el TTS Coupé 2.0 TFSI quattro S tronic, al que se subió el actor Daniel Brühl, embajador de la marca desde 2005. Audi cedió en total 300 vehículos para el transporte durante el Festival.



+ en www.jaguars.com

JAGUAR Y LAND ROVER, CON JAMES BOND SPECTRE 'SPECTRE' TAMBIÉN SABE DE COCHES

El prototipo C-X75 de Jaguar protagonizará una espectacular persecución en Roma en la nueva película de James Bond, 'Spectre'.

Las películas de James Bond no serían nada sin los impresionantes automóviles que aparecen en ellas. 'Spectre' la próxima entrega, promete mucha adrenalina al volante gracias a coches como el prototipo C-X75 que se 'batirá en duelo' contra un Aston Martin DB10 en las calles de Roma.

Land Rover también tendrá una presencia importante en el filme, con el Defender y el Range Rover Sport SVR demostrando de lo que son capaces sobre las montañas nevadas de Austria. Además, aparecen en el filme los Defender Big Foot, construidos por la división Special Operations con unos imponentes neumáticos 4x4 de 37 pulgadas.



▲ El Range Rover Sport SVR, el prototipo C-X75 de Jaguar y el Defender Big Foot aparecerán en varias escenas del filme.



Si quieres ver el vídeo del rodaje de la nueva película de James Bond entra en... www.m16.in/v421

+ en www.vw-navarra.es

PARQUE POLO VOLKSWAGEN NAVARRA ENSEÑANDO A CIRCULAR

Los alumnos de 6º de primaria del colegio El Redín, (Pamplona) han recibido clases de circulación segura en bicicleta gracias a una iniciativa en la que han participado el Parque Polo de Volkswagen Navarra y el equipo ciclista Caja Rural-Seguros RGA. En la actividad, los pequeños han contado con el asesoramiento de los ciclistas, que

han explicado a los chavales cómo montar en bici de forma segura.

El Parque Polo lleva años participando en actividades en las que se enseña a los jóvenes educación vial mientras que el equipo ciclista colabora desde 2010 con colegios para concienciar de la importancia de cumplir las normas sobre la bicicleta.



▲ El equipo ciclista Caja Rural-Seguros RGA, los responsables del Parque Polo Volkswagen Navarra y los alumnos del colegio El Redín, junto a Emilio Sáenz (en el centro), presidente de VW Navarra.

+ en www.miquelilvestre.com

ATENTOS A...

22/02/15

Se emite un nuevo episodio de la serie 'Diario de un nómada' (La 2 de TVE, 20 a 20:30 horas), en la que el aventurero Miquel Silvestre recorre en una BMW R 1200 GS 20.000 kilómetros por diez países de Sudamérica.

DEPORTE

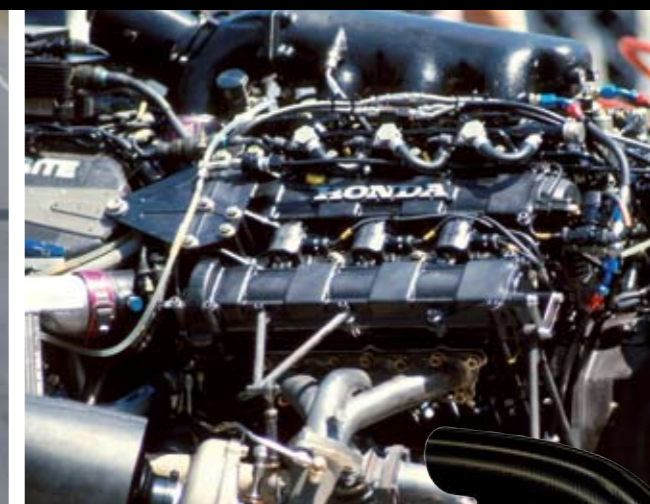
La empresa de renting flexible **Northgate** cederá de nuevo sus vehículos para el desplazamiento de jugadores y responsables del Club de baloncesto Estudiantes.

BP Ultimate informa

Ahora el ValeAhorroBP, que permite conseguir un ahorro directo en carburante de 3 céntimos por litro repostado, ofrece la posibilidad de conseguir hasta 16 euros al mes al presentar la tarjeta BPpremierplus registrada en el momento del repostaje. Además, los clientes pueden canjear estos ahorros en el plazo de un mes frente a los dos meses que eran necesarios previamente.



OBJETIVO: VARIAR LA PRESENCIA Y EL COMPORTAMIENTO DE LOS COCHES PARA QUE SEAN MÁS POTENTES, CON SUPERIOR DIFICULTAD DE PILOTAJE



◀ En los años 70, 80 y principios de los 90, los motores llegaron a ofrecer 1.300 caballos en entrenamientos. Ahora se buscan 1.000 caballos pero con un consumo mucho más ajustado.

◀ Los coches de los años 80 eran mucho más espectaculares. La idea es que en un par de años también cambie el diseño de los actuales.

◀ Los monoplazas serán más anchos y los neumáticos volverán a tener mayor anchura. Pirelli ya está trabajando en ello.



1.000 CV: vuelta al pasado, para mirar hacia el futuro

Los poderes fácticos de la Fórmula 1 buscan recuperar una esencia básica de los futuros monoplazas para convertirlos en máquinas más espectaculares de apariencia, rápidas y difíciles de conducir. La nueva era turbo ha hecho volver la vista atrás a otras épocas del pasado para intentar reequilibrar tecnología con espectáculo.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

50 millones de audiencia menos en 2013. 25, en 2014. La Fórmula 1 ha sufrido con la pérdida de espectadores en las dos últimas temporadas. Aunque la dinámica viene también provocada por el creciente aumento de países con retransmisiones dentro de plataformas de pago, el nuevo reglamento de tecnología híbrida y el contundente dominio de Mercedes no ha

mejorado la percepción del espectáculo en sí mismo.

Por ello, la Fórmula 1 ya está preparando nuevos planes para corregir el tiro y reequilibrar su faceta como plataforma tecnológica de vanguardia con el mayor atractivo deportivo. Los futuros monoplazas van a cambiar en los dos próximos años.

La nueva tecnología turbo ha despertado el recuerdo de la espectacular era vivida en los años 80 del pasado siglo, donde la cifra de los 1.000 CV

de potencia permanece como un mito en la Fórmula 1. Así, el 'Strategic Group' que reúne a los poderes fácticos entorno a este deporte, incluida la Federación, está trabajando para modificar la presencia y el comportamiento de los coches con el objetivo de lograr coches más potentes y espectaculares, con superior dificultad de pilotaje. La simbólica cifra de los 1.000 CV pretende abanderar dicho cambio.

Cabría así recuperar las imágenes de los monoplazas de los

años 70, 80 y principios de los 90, musculosos y de una plasticidad espectacular, incluido ese sonido que hoy también se ha perdido. De alguna manera, la Fórmula 1 parece buscar una vuelta al pasado, mientras a la vez sigue inevitablemente mirando hacia el futuro.

El plan maestro pretende aumentar la anchura de los monoplazas, a la que contribuiría Pirelli con la introducción de neumáticos más anchos. 2016 podría ser la fecha para este primer cambio,

que no encierra tantas complicaciones técnicas como en el caso de los propulsores. Porque es para 2017 cuando se introducirían modificaciones en las nuevas unidades híbridas para llevarlas hasta esos 1.000 míticos caballos. Antes de esa fecha supondrían importantes complicaciones logísticas y, sobre todo, un elevado impacto económico.

El acuerdo es casi unánime en el objetivo del aumento de potencia, aunque todavía resta el acuerdo sobre cómo plas-

marlo técnicamente. En líneas generales se relajaría el límite de flujo de combustible actual, así como la cantidad máxima de gasolina para la carrera, actualmente de 100 kilos. Todo ello implicará otras modificaciones en el 'software', 'hardware' y cambios internos en el motor térmico. En definitiva, también supondría una corrección de los objetivos generales de reducción de consumo logrado con la nueva reglamentación híbrida. Pero este apartado convendría

analizarlo en un contexto más amplio.

No cabe duda que reducir en 2014 un 30 por ciento el consumo de combustible para una misma distancia de carrera ha supuesto un hito histórico en la Fórmula 1, de indudables beneficios también para la industria automovilística. Y si escuchamos a los técnicos de la Fórmula 1, los 1000 caballos de potencia no exigirían grandes incrementos en dicho consumo.

Un motor de 12 cilindros

Ferrari de comienzos de los años 70, por ejemplo, entregaba 458 caballos de potencia. En 1978, esa misma arquitectura rendía 520 caballos, cifra similar a la que hoy ofrece la parte térmica de un motor híbrido. En los años 80, los propulsores llegaban a alcanzar hasta 1.300 CV en los entrenamientos. Pero también el consumo de combustible tenía que ser limitado y la potencia cercenada en carrera por las progresivas limitaciones de combustible impuestas regla-



EL CONSUMO SE RELAJARÍA, PARA OFRECER MÁS ESPECTÁCULO



▲ Con la búsqueda de alcanzar los 1.000 caballos de potencia, como en los años 80, los monoplazas deberían cambiar de diseño; ofrecer un estilo mucho más redondo.

mentariamente. En 1980 fueron 220 litros, posteriormente 195, y más tarde 150. De modo que si los 1.000 CV de la futura generación de monoplazas elevaran la cantidad de combustible por encima de los 100 kilos actuales, todavía se consumiría algo más de la mitad de gasolina a dicha potencia que en aquellos años que ahora se toman como referencia de espectáculo.

Si la Fórmula 1 busca reequilibrar este aspecto con el tecnológico, sería extraordinario poder recuperar la presencia y el poderío estético y acústico del pasado. Pero en otras áreas los monoplazas serían muy diferentes a aquellos dotados de la primera era turbo, que comenzó a partir

de 1977. O aquellos estéticamente increíbles 'wing car' de finales de los 70 y primeros 80. Porque la Fórmula 1 se ha transformado sin retorno ante los avances tecnológicos y científicos de estos últimos años en el terreno de la electrónica, la aerodinámica, nuevos materiales, combustibles, lubricantes y, sobre todo desde el pasado año, gestión de la energía eléctrica como complementaria a la térmica de los nuevos motores turbo.

Para empezar, parte de la espectacularidad de la era turbo en el pilotaje –sobre todo en entrenamientos– venía derivada por el famoso 'lag', es decir, la demora en la entrada desde el momento en el que el piloto pisaba el acele-

rador, que llegaba incluso al segundo. Frenar en línea recta, girar el coche, intentar colocarlo lo más recto posible, mientras se pisaba el acelerador y, de repente, una explosión de potencia... El estilo de pilotaje con los nuevos monoplazas turbo/híbridos no tendría nada que ver con el de aquellos tiempos.

Hoy, el sistema de recuperación y entrega de energía eléctrica del turbo permite una entrega más regular de potencia que elimina dicho 'lag'. Muchos pilotos de los años 80, acostumbrados a aquellas orgías de brutalidad mecánica quizás no disfrutarían tanto ante las sensaciones más controladas que proporcionarían los coches del presente.

En todo caso, manejar 1.000 CV siguen antojándose todo un desafío. También en el terreno aerodinámico. Durante los años 80, la salvaje potencia de los coches exigía enormes y rudimentarios alerones para transmitirla y fijarla al asfalto. En los monoplazas del futuro también habría de buscarse mayor carga aerodinámica que la actual, lo que posiblemente contribuiría a una presencia más musculosa de los coches. Pero las herramientas del presente (simulación por ordenador y túneles de viento) lo lograrían a través una mayor sofisticación aerodinámica, con soluciones muy diferentes y elaboradas que en aquellos años.

Otro tanto ocurría en diferentes áreas. La dirección asistida, por ejemplo, no existía en los 80. En aquella época el cambio era manual, y el piloto tenía que llevar la mano a la palanca, mientras ahora sólo hace falta mover los dedos para cambiar de velocidad, con la seguridad de que el motor nunca tendrá un sobrerégimen. La rudimentaria frenada de los años 80 en nada tendría que ver con los frenos electrónicos que entraron en juego en 2014, herramienta indispensable para el sistema de almacenamiento de energía eléctrica cinético. Por no hablar de los múltiples modificaciones que un piloto puede realizar en el comportamiento de su monoplaza mientras rueda: diferenciales, reparto de frenada, diferentes programas de motor y curvas de entrega de potencia...

En definitiva, cabe que la Fórmula 1 esté en camino de lograr ese necesario reequilibrio entre espectáculo y sofisticación tecnológica a partir de 2017 con monoplazas de impactante presencia visual y acústica, a la vez que más difíciles de manejar para los pilotos. Porque si algo distingue a la Fórmula 1 es su permanente capacidad para reinventarse así misma. Y parece que ya se está nuevamente en ello.

motortec automechanika MADRID

Feria Internacional Líder para la Industria de Automoción en España dirigida a visitantes profesionales de la Península Ibérica, América Latina y Norte de África

11-14. 3. 2015

www.motortec-automechanika-madrid.com



Con licencia de:

 messe frankfurt

ORGANIZA



IFEMA
Feria de Madrid

MUNDIAL DE MOTOS 2015



Nuevo 'safety car' de BMW

BMW ha echado el resto en el M4 MotoGP, el 'safety car' del Mundial de Motos. En su exterior destaca el alerón trasero de carbono, el capó con cierre de competición, el escape de titanio con molduras de carbono o el paquete aerodinámico; y dentro, los bacquets Recaro con arneses y

la barra antivuelco. Pero lo más nuevo está bajo el capó, pues la firma bávara estrena una tecnología, la inyección de agua, que podría aplicar a coches de serie. El seis cilindros M TwinPower Turbo, de 431 CV, refrigera su colector de admisión con agua inyectada a presión, que al bajar la temperatura permite trabajar al turbo con más carga para rendir más y gastar menos.



24 HORAS DE LE MANS 2015



Ordóñez, con el GT-R Nismo

Nissan ha confirmado durante el Salón de Chicago que el español Lucas Ordóñez y el británico Jann Mardenborough correrán con el GT-R LM Nismo en las 24 Horas de Le Mans, en el mes de junio. Ordóñez lo hará en el tercer coche, junto al nipón Tsugio Matsuda, campeón de SuperGT.

RESISTENCIA CLASE GT3

Huracán 2015 y M6 2016

Lamborghini desvelaba recientemente su Huracán GT3, la máquina desarrollada por la firma de Sant'Agata para los campeonatos de Resistencia, como el Blancpain Endurance Series, que comienza el 11 de abril en Monza. El Huracán GT3 pesa 1.239 kilos, monta un V10 con inyección directa que pasa toda la potencia a través del eje trasero y tiene un precio, antes de impuestos, de 369.000 euros. Por otro lado, BMW ha dejado ver ya las primeras imágenes en pista del M6 Coupé GT3, que la firma de Munich está poniendo a punto de cara a la temporada 2016, con la participación del piloto ale-

mán Jörg Müller. El M6 de la Clase GT3 pesa menos de 1.300 kilos y equipa un motor 4.4 V8 M TwinPower Turbo con más de 500 CV.



MOTOS HOMENAJE EN JEREZ



Agostini ya tiene su estrella

El ex piloto italiano Giacomo Agostini inauguró, acompañado por la alcaldesa de Jerez de la Frontera, María José García, su estrella en el Paseo de la Fama de esa localidad gaditana, siendo el segundo mito de las dos ruedas, tras Ángel Nieto, que tiene una placa en ese bulevar.

WRC RALLY DE SUECIA



Ogier vence en el final más emocionante



▲ Antes del último tramo, sólo 4,6 segundos separaban a los tres primeros clasificados. Al final, cómo no, se impuso Ogier.

Con su triunfo en el Rally de Suecia, segundo que logra Sébastien Ogier en esta prueba nórdica —hasta ahora, ningún 'no escandinavo' había repetido—, el bicampeón francés de Volkswagen tiene ya 26 victorias en su haber, con lo que iguala en la historia del Mundial a nuestro Carlos Sainz y tiene

ya sólo a dos pilotos por delante en ese 'ranking'. Sin embargo, Ogier recordará esta blanca cita invernal —Suecia lucía como en sus mejores ocasiones, con nieve recién caída y traicioneros taludes de un metro de altura delimitando las pistas— como uno de sus triunfos más trabajados,

pues a poco del final, en el mismísimo tramo 21 que cerraba la prueba, parecía que el ganador sería otro. Y ese 'otro' era, ni más ni menos, su compañero Andreas Mikkelsen, pues el noruego, espoleado por la disputa de varias especiales ante su público y sobre territorio patrio, había protagonizado un rally

fabuloso, con un fuerte ritmo al volante de su Polo R 2014 y, más importante aún, sin fallos. Algo que no podrán decir los otros pilotos del equipo, pues Latvala y Ogier, muy rápidos, cometieron errores que les retrasaban en la clasificación. Lo del finlandés, que acabaría firmando tres 'scratches', fue

más grave, pues perdió tanto tiempo con sus salidas de pista que al final optó por la retirada. En cambio, el francés —nueve 'scratches' en total— no perdía tanto tiempo y veía factible la remontada, aunque las condiciones meteorológicas, con agua-nieve en alguna zona, no favorecían la tarea porque el paso

de los vehículos estropeaba el firme y tenían ventaja los primeros.

Así las cosas, el emocionante Rally de Suecia llegaba a su última jornada con los tres primeros clasificados metidos en un intervalo de sólo diez segundos, y con el sorprendente Thierry Neuville liderando la general. El belga parecía sacar el cien por cien del Hyundai, aunque el buen papel del neozelandés Paddon, sustituto de Sordo hasta que el cántabro se recupere de su lesión costal, dice mucho en favor de la evolución del i20. Segundo era Mikkelsen en ese momento y Ogier tercero; y aunque el francés se mostraba esperanzado, también reconocía que la remontada debía empezar justo por el tramo de Lesjofors, donde perdió cuatro minutos en 2014.

Pero año nuevo... vida nueva: Ogier se adjudicaba esa primera especial del domingo y bajaba a 6,8 segundos la diferencia frente al líder, que entonces pasaba a ser Mikkelsen. Y Neuville, con interferencias en su intercomunicador, se situaba entre los dos Volkswagen.

El tramo 20, penúltimo, venía a complicar aún más las cosas, pues Ogier era segundo por detrás de Latvala y limaba diferencias con sus

rivales en la general: Mikkelsen afrontaría el último tramo con 3 segundos exactos sobre el francés y 4,6 sobre el belga de Hyundai. Todo podía ocurrir en esos 15,8 kilómetros.

Y ocurrió, porque Mikkelsen hizo un trompo con el que perdió 40 segundos y cayó al tercer puesto, por detrás de Neuville, que al final sólo cedía 6,4 segundos ante Ogier, ganador del tramo y del rally. Dos de dos en 2015 para el francés.



▲ Amargo tercer puesto para el noruego Andreas Mikkelsen, que se veía ganador a pocos kilómetros de la meta.



Excelente papel del belga Thierry Neuville y su Hyundai i20. Además de terminar segundos a sólo seis segundos de Ogier, fueron los más rápidos en tres especiales.



▲ El estonio Ott Tänak terminó cuarto, a menos de dos minutos y medio de Ogier. Su secreto, pocos fallos y una gran regularidad.



▲ Para sustituir a Sordo, lesionado cuando entrenaba en bicicleta, Hyundai recurrió a Hayden Paddon, que fue quinto.



▲ El británico Elfyn Evans, sexto, completó el buen trabajo de los hombres de M-Sport. No hicieron ningún 'scratch', pero erraron 'lo justo'.

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

VIVE UNA ESCAPADA PERFECTA

Michelin Road Usage Lab



▲ Un cajetín telemático en la toma de diagnóstico del vehículo recoge y transmite los datos.

Estudio

FALLOS POR FALTA DE MANTENIMIENTO

El Barómetro de Averías en Carretera del Real Automóvil Club de España (RACE) señala un crecimiento de los fallos mecánicos relacionados con la falta de mantenimiento. Además, la llegada del invierno desata el aumento de las averías, pasando del +8,1%, que se produjo en verano, al +14,2% detectado en diciembre y enero. Los datos de las 71.500 de asistencias prestadas por el RACE en esos dos meses invernales también colocan los problemas con la batería (22.291 asistencias) como la incidencia más común, seguida por los neumáticos (8.517 servicios), apartado en que el descuido de la rueda de repuesto es cada vez más común. Sin embargo, en la comparativa con diciembre/enero anterior el mayor incremento de fallos se da en el motor (22,7%) y motor de arranque (20,8%).

LA EXPERIENCIA DE 3.000 CONDUCTORES

Con el objetivo de conocer de primera mano cómo se utilizan realmente los vehículos en el día a día para aprovechar esos conocimientos en el desarrollo de neumáticos que respondan a las necesidades reales de los conductores, Michelin ha puesto en marcha un ambicioso y pionero proyecto. Se trata del Road Usage Lab, un laboratorio a gran escala en el que participan desinteresadamente 3.000 conductores europeos (400 españoles) de todo tipo, experiencia, edad y uso del vehículo, que aportarán su empleo real del coche durante los próximos tres años.

Los datos de cada uno de los trayectos que el conductor im-

plicado en el estudio realiza los recoge un cajetín telemático desarrollado por Michelin, que cuenta con una tarjeta SIM, un receptor GPS y un acelerómetro. Va enchufado en la toma OBD (de diagnóstico) del coche y transmite a un servidor, sin que el automovilista deba preocuparse por su funcionamiento una vez instalado.

Esa información de los usos reales del vehículo, que es estrictamente confidencial, se centra en diversos parámetros, como kilómetros recorridos, velocidad, aceleraciones, frenadas o tipo de trayecto. Son la base de una investigación, que los cruza con la situación meteorológica, el trazado y el tipo de pavimento. Las

conclusiones permitirán conocer con bastante exactitud como se utilizan los vehículos y que tipo de neumáticos necesitan verdaderamente los usuarios de los principales países europeos. Un conocimiento que permitirá a Michelin desarrollar los productos que mejor respondan a las necesidades y desafíos con que se encuentran los conductores.

De momento, los datos recogidos han servido para elaborar un informe sobre los hábitos al volante en condiciones invernales. Es el primero de los que se irán publicando periódicamente hasta que finalicen los tres años previstos de recogida de datos en los 3.000 implicados en el estudio.



Lexus Safety System + Paquete de seguridad para todos los Lexus

A lo largo de este año la marca japonesa comenzará implantar en sus modelos un paquete de seguridad, que deberá estar en toda la gama en 2017. Se denomina «Lexus Safety System+» y lo integran sistemas de seguridad activa y pasiva. La gran novedad es el Lector

de Señales de Tráfico (RSA), que reconoce y muestra en el display central del vehículo los límites de velocidad de la vía y otras señales de tráfico. A eso se unen el Sistema Precolisión (PCS), que incluye detector de peatones y ayuda a reducir los impactos y/o disminuir las lesiones en caso de accidente, y el Control de Crucero Adaptativo (ACC), que detecta los vehículos que van delante y la velocidad

a la que circulan para establecer de forma automática la distancia de seguridad, manteniendo, además, una velocidad constante. El 'Lexus Safety System+' se complementa con la Alerta de Cambio de Carril (LDA), que interpreta las líneas de la carretera para avisar de los cambios involuntarios cuando se producen, y el Control Automático de Luces Cortas/largas (AHB), que adapta las luces a los vehículos que circulan en sentido contrario y a los que van delante.

Valor residual Buenas perspectivas para el Hyundai i20

Los informes realizados en los cinco principales mercados europeos vaticinan buen valor residual al nuevo i20, que eleva un 7% esa valoración sobre el anterior modelo. También frente a sus más directos competidores el Hyundai destaca como la mejor inversión en Austria e Italia donde se prevé mantenga un 49 y un 40% de su precio original a los tres años y 45.000 km. En los otros mercados estudiados es segundo, por detrás del Skoda Fabia en Alemania, Renault Clio en Francia y Peugeot 208 en España.



A tan solo **50 min. de Madrid**, en un enclave único, rodeado de viñedos, vive una experiencia inolvidable.

- Hotel 4 estrellas
- Restaurante
- Spa con Circuito de Vinoterapia
- Bodega
- 5 salas para reuniones y eventos
- Jardines, pistas de pádel y gimnasio
- Parking gratuito
- Wi Fi gratuito

#laescapadaperfecta



BODEGA - RESTAURANTE - HOTEL - SPA VINOTERAPIA



COMPLEJO ENOTURÍSTICO LA ESTACADA

Ctra. Nnal. 400, Km. 103 - 16400 TARANCÓN (Cuenca)

Tfno.: 969 327 188 / Fax: 969 137 406

laestacada@laestacada.es

www.laestacada.es

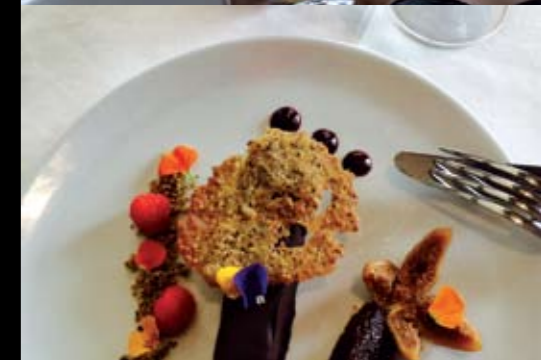


Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

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

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

VOLKSWAGEN Doble ahorro con el Golf Bluemotion

La versión más ahorradora y limpia de la familia Golf mantiene hasta que finalice febrero una oferta de lo más tentadora, puesto que se puede adquirir por 17.300 euros, contando con un coche de más de diez años para entregar al desguace y financiando un mínimo de 12.000 euros. A los 110 caballos que le otorga el 1.6 TDi con rail común hay que añadir un equipamiento muy equilibrado en el

que no faltan elementos de seguridad, como sus siete airbag, el sistema de anti-colisiones múltiples, ESC, XDS, ABS, EDS y ASR. También cuenta con start&stop, antinieblas, aire acondicionado, Bluetooth, llantas de aleación, radio táctil con ocho altavoces y freno de mano eléctrico.

Por 17.300 €



BUEN ENERO PARA LOS VEHICULOS COMERCIALES

Con un 31,2% de crecimiento han comenzado el año las ventas de vehículos comerciales, acumulando 22 meses de crecimiento. De las 9.017 matriculaciones, 5.778 corresponden a comerciales ligeros y el resto son furgones según datos de Anfac. Peugeot encabeza el ranking, con 1.319 unidades (+23%), por delante de Citroën (1.160 vehículos), que sufre un descenso del 4% sobre enero de 2014. La tercera plaza la ocupa Ford, con una subida del 99% y 1.021 matriculaciones según datos de Aniacam.

Abarth Importador: Fiat Auto España

Table with 5 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Alfa Romeo Importador: Fiat Auto España

Table with 5 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Audi Importador: Volkswagen Audi España

Table with 5 columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

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

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

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 RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Prestige	D RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) Autobiography	48.000	4,9 150	141.300 8,7 340
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Prestige Auto	D RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) VOGLUE	49.400	6 150	125.900 8,7 340
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Prestige Auto	D RANGE ROVER 3.0 SDV6 Hybrid (340CV) Autobiography	50.500	5,8 150	142.100 6,4 340
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure	G RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged (510CV) VOGLUE	37.100	5 150	133.000 12,8 510
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Auto	G RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged Autobiography LWB	38.200	4,9 150	148.400 12,8 510
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Tech	D RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) Autobiography LWB	39.600	6 150	147.400 8,7 340
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Tech	D RANGE ROVER 3.0 SDV6 Hybrid (340CV) Autobiography LWB	40.700	5,8 150	148.100 6,4 340
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Tech	G RANGE ROVER 5.0 V8 Supercharged Autobiography LWB	40.600	5 150	154.500 12,8 510
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Tech Auto		41.700	4,9 150	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Tech Auto		43.100	6 150	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Pure Tech Auto		44.200	5,8 150	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Prestige		50.000	5,7 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Prestige		51.100	5,7 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Prestige		52.500	6 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Prestige Auto		53.600	5,8 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Prestige Auto		40.200	5,7 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure		41.300	5,7 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure Auto		42.700	6 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure Auto		43.800	5,8 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure Auto		43.700	5,7 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure Tech		44.800	5,7 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure Tech		46.200	6 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Pure Tech		47.300	5,8 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Prestige		55.300	7,8 240	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Prestige		56.400	7,8 240	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure		45.200	7,8 240	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure		46.300	7,8 240	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure Tech		48.700	7,8 240	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure Tech		49.800	7,8 240	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L eD4 150CV 4x2 Dynamic		44.200	5 150	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L eD4 150CV 4x2 Dynamic		45.300	4,9 150	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic		46.100	5 150	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic		47.200	4,9 150	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic Auto		48.600	6 150	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV 4x4 Dynamic Auto		49.700	5,8 150	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic		49.200	5,7 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic		50.300	5,7 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV 4x4 Dynamic		51.700	6 190	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic		54.400	7,8 240	
D RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Dynamic		55.500	7,8 240	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 TDV6 258cv HSE		79.000	7,3 258	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 TDV6 258cv HSE		69.000	7,3 258	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 TDV6 258cv HSE		71.700	7,3 258	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 292cv Autobiography		97.100	7,5 292	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 292cv Autobiography Dynamic		99.300	7,5 292	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 292cv HSE		84.400	7,5 292	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 292cv HSE Dynamic		87.200	7,5 292	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 292cv HSE Dynamic		78.200	7,5 292	
D RANGE ROVER SPORT 4.4 SDV8 339cv Autobiography		107.700	8,7 339	
D RANGE ROVER SPORT 4.4 SDV8 339cv Autobiography Dynamic		109.800	8,7 339	
D RANGE ROVER SPORT 4.4 SDV8 339cv HSE		94.600	8,7 339	
D RANGE ROVER SPORT 4.4 SDV8 339cv HSE Dynamic		97.300	8,7 339	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 Hpb 340cv Autobiography Dynamic		108.600	6,4 340	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 Hybrid 340cv Autobiography		106.000	6,4 340	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 Hybrid 340cv Dynamic		96.800	6,4 340	
D RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 Hybrid 340cv Dynamic		95.100	6,4 340	
D RANGE ROVER SPORT 5.0 V8 SC 510cv Autobiography Dynamic		113.700	12,8 510	
D RANGE ROVER SPORT 5.0 V8 SC 510cv HSE Dynamic		101.300	12,8 510	
D RANGE ROVER 3.0 TDV6 (258CV) HSE		100.900	7,5 258	
D RANGE ROVER 3.0 TDV6 (258CV) VOGLUE		111.900	7,5 258	
D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Luxury Safety+Premium B	D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Style	30.250	4,1 150	21.750 7,1 126
D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Style	D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Style	21.100	4,1 150	27.500 7,1 126
D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Style	D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Style	24.500	4,1 150	31.200 7,8 160
D MAZDA3 1.5 GE 100 MT Pulse	D MAZDA3 1.5 GE 100 MT Style	17.750	5,1 100	27.750 5,3 150
D MAZDA3 1.5 GE 100 MT Style	D MAZDA3 1.5 GE 100 MT Style	19.800	5,1 100	29.720 4,6 150
D MAZDA3 1.5 GE 100 MT Style	D MAZDA3 1.5 GE 100 MT Style	20.200	5,1 100	36.550 5,5 150
D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Luxury	D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Luxury	24.900	5,6 120	34.500 5,2 150
D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Luxury Safety	D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Luxury Safety	26.900	5,6 120	30.800 5,2 150
D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Luxury Safety SDN	D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Luxury Safety SDN	27.400	5,6 120	37.300 5,5 175
D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style	25.400	5,6 120	34.700 6,6 150
D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style	22.400	5,6 120	31.300 6,6 150
D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style	22.800	5,6 120	25.470 6 165
D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style	23.300	5,6 120	42.000 11,2 273
D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style	25.100	5,1 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style	25.600	5,1 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Luxury	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Luxury	23.100	5,1 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Luxury	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Luxury	25.100	5,1 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Luxury	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Luxury	25.600	5,1 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Luxury	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Luxury	23.600	5,1 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Luxury	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Luxury	20.600	5,1 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	21.000	5,1 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	21.500	5,1 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	21.100	5,1 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	22.100	5,1 120	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	24.600	5,8 165	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	26.600	5,8 165	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	28.100	5,8 165	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	40.200	5,1 197	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	41.700	5,1 197	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	38.300	5 197	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	46.700	5,2 197	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	48.200	5,2 197	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	48.300	5,2 197	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	49.800	5,2 197	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	55.900	5,3 197	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	57.400	5,3 197	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	56.900	5,3 197	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	58.400	5,3 197	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	64.500	5,3 197	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	38.300	4,3 223	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	35.900	4,3 223	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	39.700	4,4 223	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	41.300	4,4 223	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	42.850	4,4 223	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	47.500	4,7 223	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	49.050	4,7 223	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	53.400	4,7 223	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	56.600	4,7 223	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	98.500	4,68	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	86.700	4,68	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	99.500	4,68	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	79.900	6,3 299	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	80.100	6,3 299	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	69.700	6,3 299	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	73.000	6,3 299	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	77.600	6,3 299	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	88.200	6,3 299	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	89.100	6,3 299	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	52.100	4,9 223	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	45.900	4,7 223	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	58.500	4,9 223	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	67.000	5 223	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	71.200	4,9 223	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	70.700	6,1 345	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	88.000	6,2 345	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	85.500	6,1 345	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	121.500	8,6 445	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	149.700	8,6 445	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	133.400	8,6 445	
D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	D MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	159.800	8,6 445	
D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Luxury + Pack Travel WGN	D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Luxury + Pack Travel WGN	36.010	4,9 150	37.550 4,9 150
D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Luxury + Pack Travel WGN	D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Luxury + Pack Travel WGN	34.980	4,9 150	36.500 4,9 150
D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack Comfort WGN	D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack Comfort WGN	32.360	4,9 150	33.490 4,9 150
D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack Premium WGN	D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack Premium WGN	31.430	4,9 150	34.520 4,4 150
D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack Safety WGN	D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack Safety WGN	29.430	4,4 150	37.630 4,9 175
D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack Safety WGN	D MAZDA6 2.2 DE 150cv AT Style + Pack Safety WGN	39.170	4,9 175	28.110 5,6 145
D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Comfort WGN	D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	29.240	5,6 145	27.950 5,8 122
D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	30.510	5,8 122	29.620 5,8 122
D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	31.300	5,8 122	31.300 5,8 122
D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	33.486	5,8 122	32.850 5,8 122
D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	32.850 5,8 122		32.850 5,8 122
D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	31.300 5,8 122		31.300 5,8 122
D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	32.850 5,8 122		32.850 5,8 122
D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	32.850 5,8 122		32.850 5,8 122
D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	31.300 5,8 122		31.300 5,8 122
D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	32.850 5,8 122		32.850 5,8 122
D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	32.850 5,8 122		32.850 5,8 122
D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	31.300 5,8 122		31.300 5,8 122
D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	32.850 5,8 122		32.850 5,8 122
D MAZDA6 2.0 GE 145cv Style + Pack Safety WGN	D MAZDA6 2.0 GE			

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 63 AMG Largo	D COUNTRYMAN COOPER SD COUNTRYMAN ALL4 automático	159.750	13,8 54	33.100 5 143
G 65 AMG Largo	D COUNTRYMAN COOPER SD COUNTRYMAN automático	306.425	17 612	32.200 4,7 143
G GL 350 BlueTEC 4M	G COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN ALL4	86.300	8 238	29.400 6,2 190
G GL 400 4M	G COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN ALL4	90.550	9 353	31.450 6,6 190
G GL 500 4M	G COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN ALL4 automático	111.850	11,3 435	34.400 6,6 190
G GL 63 AMG	G COUNTRYMAN COOPER S COUNTRYMAN ALL4 automático	153.550	12,3 557	31.050 6,2 190
Mini				
Importador: BMW España, S.A. Avda de Burgos, 18, 28750 Madrid. Teléfono: 902 59 902. Garantía: Dos años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 80 puntos de asistencia en España. Web: www.mini.es				
D MINI COOPER D CABRIO automático	D MINI COOPER D CABRIO	28.723	5,3 111	38.200 7,3 218
D MINI COOPER SD CABRIO	D MINI COOPER SD CABRIO	26.050	4, 112	30.550 4,5 143
D MINI COOPER SD CABRIO automático	D MINI COOPER SD CABRIO automático	33.999	5,4 143	33.999 5,4 143
G MINI ONE CABRIO automático	G MINI ONE CABRIO	23.100	6,6 98	23.100 6,6 98
G MINI ONE CABRIO	G MINI ONE CABRIO	21.450	6,6 98	21.450 6,6 98
G MINI COOPER CABRIO	G MINI COOPER CABRIO	25.300	6,6 122	25.300 6,6 122
G MINI COOPER CABRIO automático	G MINI COOPER CABRIO automático	26.950	6,6 122	26.950 6,6 122
G MINI COOPER COUPE	G MINI COOPER COUPE	22.150	6,4 122	22.150 6,4 122
G MINI COOPER COUPE automático	G MINI COOPER COUPE automático	23.800	6,4 122	23.800 6,4 122
G MINI COOPER ROADSTER	G MINI COOPER ROADSTER	24.350	6,6 122	24.350 6,6 122
G MINI COOPER ROADSTER automático	G MINI COOPER ROADSTER automático	26.000	6,6 122	26.000 6,6 122
G MINI COOPER S CABRIO	G MINI COOPER S CABRIO	30.550	6,6 184	30.550 6,6 184
G MINI COOPER S CABRIO automático	G MINI COOPER S CABRIO automático	32.200	6,6 184	32.200 6,6 184
G MINI JOHN COOPER WORKS CABRIO	G MINI JOHN COOPER WORKS CABRIO	38.700	7,3 211	38.700 7,3 211
G MINI JOHN COOPER WORKS CABRIO automático	G MINI JOHN COOPER WORKS CABRIO automático	35.700	6,8 211	35.700 6,8 211
D MINI COOPER SD COUPE	D MINI COOPER SD COUPE	27.800	6,4 143	27.800 6,4 143
D MINI COOPER SD COUPE automático	D MINI COOPER SD COUPE automático	30.543	6,3 143	30.543 6,3 143
D MINI COOPER SD ROADSTER	D MINI COOPER SD ROADSTER	29.550	6,6 143	29.550 6,6 143
D MINI COOPER SD ROADSTER automático	D MINI COOPER SD ROADSTER automático	32.360	5,4 143	32.360 5,4 143
G MINI COOPER S COUPE	G MINI COOPER S COUPE	27.800	6,4 184	27.800 6,4 184
G MINI COOPER S COUPE automático	G MINI COOPER S COUPE automático	29.450	6,4 184	29.450 6,4 184
G MINI COOPER S ROADSTER	G MINI COOPER S ROADSTER	29.550	6,6 184	29.550 6,6 184
G MINI COOPER S ROADSTER automático	G MINI COOPER S ROADSTER automático	31.600	6,6 184	31.600 6,6 184
G MINI JOHN COOPER WORKS COUPE	G MINI JOHN COOPER WORKS COUPE	33.450	7,1 211	33.450 7,1 211
G MINI JOHN COOPER WORKS COUPE automático	G MINI JOHN COOPER WORKS COUPE automático	36.361	7,1 211	36.361 7,1 211
G MINI JOHN COOPER WORKS ROADSTER	G MINI JOHN COOPER WORKS ROADSTER	34.750	7,3 211	34.750 7,3 211
G MINI JOHN COOPER WORKS ROADSTER automático	G MINI JOHN COOPER WORKS ROADSTER automático	37.172	7,3 211	37.172 7,3 211
D MINI ONE D	D MINI ONE D	19.950	3,5 95	19.950 3,5 95
D MINI ONE P	D MINI ONE P	22.100	3,6 116	22.100 3,6 116
D MINI COOPER D automático	D MINI COOPER D automático	23.800	3,7 116	23.800 3,7 116
G MINI ONE FIRST	G MINI ONE FIRST	16.550	5,1 75	16.550 5,1 75
G MINI ONE	G MINI ONE	18.450	4,7 102	18.450 4,7 102
G MINI ONE automático	G MINI ONE automático	20.150	4,8 102	20.150 4,8 102
G MINI COOPER	G MINI COOPER	20.550	4,6 136	20.550 4,6 136
G MINI COOPER automático	G MINI COOPER automático	22.250	4,7 136	22.250 4,7 136
D MINI COOPER SD	D MINI COOPER SD	26.750	4,1 170	26.750 4,1 170
D MINI COOPER SD automático	D MINI COOPER SD automático	28.450	4,1 170	28.450 4,1 170
G MINI COOPERS	G MINI COOPERS	25.950	4,6 192	25.950 4,6 192
G MINI COOPER S automático	G MINI COOPER S automático	27.700	5,2 192	27.700 5,2 192
D MINI ONE D S PUERTAS	D MINI ONE D S PUERTAS	20.850	3,6 95	20.850 3,6 95
D MINI COOPER S PUERTAS	D MINI COOPER S PUERTAS	23.000	3,7 116	23.000 3,7 116
D MINI COOPER S PUERTAS automático	D MINI COOPER S PUERTAS automático	24.700	3,7 116	24.700 3,7 116
G MINI ONE S PUERTAS	G MINI ONE S PUERTAS	19.350	4,8 102	19.350 4,8 102
G MINI ONE S PUERTAS automático	G MINI ONE S PUERTAS automático	21.050	4,9 102	21.050 4,9 102
G MINI COOPER S PUERTAS automático	G MINI COOPER S PUERTAS automático	21.450	4,8 136	21.450 4,8 136
G MINI COOPER S PUERTAS automático	G MINI COOPER S PUERTAS automático	23.150	4,8 136	23.150 4,8 136
D MINI COOPER SD S PUERTAS	D MINI COOPER SD S PUERTAS	27.650	4,3 170	27.650 4,3 170
D MINI COOPER SD S PUERTAS automático	D MINI COOPER SD S PUERTAS automático	29.350	4,3 170	29.350 4,3 170
G MINI COOPER S PUERTAS	G MINI COOPER S PUERTAS	26.850	6, 192	26.850 6, 192
D PACEMAN COOPER D PACEMAN	D PACEMAN COOPER D PACEMAN	25.400	5,6 112	25.400 5,6 112
D PACEMAN COOPER D PACEMAN ALL4	D PACEMAN COOPER D PACEMAN ALL4	29.100	5,9 112	29.100 5,9 112
D PACEMAN COOPER D PACEMAN ALL4 automático	D PACEMAN COOPER D PACEMAN ALL4 automático	28.000	5,6 112	28.000 5,6 112
G PACEMAN COOPER PACEMAN	G PACEMAN COOPER PACEMAN	24.300	7,2 122	24.300 7,2 122
G PACEMAN COOPER PACEMAN ALL4	G PACEMAN COOPER PACEMAN ALL4	26.350	6,7 122	26.350 6,7 122
G PACEMAN COOPER PACEMAN ALL4 automático	G PACEMAN COOPER PACEMAN ALL4 automático	29.000	7 122	29.000 7 122
G PACEMAN COOPER PACEMAN automático	G PACEMAN COOPER PACEMAN automático	25.950	6,9 122	25.950 6,9 122
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN	D PACEMAN COOPER SD PACEMAN	29.400	5,7 143	29.400 5,7 143
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN ALL4	D PACEMAN COOPER SD PACEMAN ALL4	31.450	6,1 143	31.450 6,1 143
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN ALL4 automático	D PACEMAN COOPER SD PACEMAN ALL4 automático	33.600	5,9 143	33.600 5,9 143
D PACEMAN COOPER SD PACEMAN automático	D PACEMAN COOPER SD PACEMAN automático	32.200	5,7 143	32.200 5,7 143
G PACEMAN COOPER S PACEMAN	G PACEMAN COOPER S PACEMAN	29.400	7,1 190	29.400 7,1 190
G PACEMAN COOPER S PACEMAN ALL4	G PACEMAN COOPER S PACEMAN ALL4	31.450	7,1 190	31.450 7,1 190
G PACEMAN COOPER S PACEMAN ALL4 automático	G PACEMAN COOPER S PACEMAN ALL4 automático	34.400	7,1 190	34.400 7,1 190
G PACEMAN COOPER S PACEMAN automático	G PACEMAN COOPER S PACEMAN automático	31.050	6,8 190	31.050 6,8 190
G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200	7,9 218	38.200 7,9 218
G PACEMAN ALL4	G PACEMAN ALL4	22.900	4,4 112	22.900 4,4 112
D COUNTRYMAN ONE D COUNTRYMAN	D COUNTRYMAN ONE D COUNTRYMAN	22.900	4,4 112	22.900 4,4 112
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN	D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN	28.000	5,8 112	28.000 5,8 112
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN automático	D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN automático	28.000	5,8 112	28.000 5,8 112
G COUNTRYMAN ONE COUNTRYMAN	G COUNTRYMAN ONE COUNTRYMAN	21.750	6 98	21.750 6 98
G COUNTRYMAN ONE COUNTRYMAN automático	G COUNTRYMAN ONE COUNTRYMAN automático	23.400	6 98	23.400 6 98
G COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN	G COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN	24.300	6,1 122	24.300 6,1 122
G COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN automático	G COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN automático	25.950	6,1 122	25.950 6,1 122
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN ALL4	D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN ALL4	27.450	4,9 112	27.450 4,9 112
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN ALL4 automático	D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN ALL4 automático	29.100	6,1 112	29.100 6,1 112
D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN ALL4 automático	D COUNTRYMAN COOPER D COUNTRYMAN ALL4 automático	29.100	6,1 112	29.100 6,1 112
G COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN ALL4	G COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN ALL4	26.350	6,9 122	26.350 6,9 122
G COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN ALL4 automático	G COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN ALL4 automático	29.000	7,3 122	29.000 7,3 122
D COUNTRYMAN COOPER SD COUNTRYMAN	D COUNTRYMAN COOPER SD COUNTRYMAN	29.400	4,7 143	29.400 4,7 143
D COUNTRYMAN COOPER SD COUNTRYMAN ALL4	D COUNTRYMAN COOPER SD COUNTRYMAN ALL4	31.450	5 143	31.450 5 143

Mitsubishi
 Importador: MMC Automóviles, S.A. Francisco Góñez, 4, 28018 Alcobendas, Madrid. Teléfono: 902 201 030. Garantía: 3 años y/o 40.000 kilómetros. Red de postventa: 12 puntos. Web: www.mitsubishi-motors.es

Nissan
 Fabricante/Importador: Nissan Motor España, S.A. Torre Nissan, Pta. Card. General Amador, 4, 01004 Gasteiz. Teléfono: 923 90 080. Garantía: Cinco años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 89 puntos. Web: www.nissan.es

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 JUKE 1.6 DIG-T XTRONIC TEKNA 4x4 Extl Rojo	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S 360 4x2 XTRONIC	26.250	6,5 190	25.500 5,6 115
G JUKE 1.6 DIG-T XTRONIC TEKNA 4x4 Extl Amarillo	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S 360 4x2 XTRONIC	26.750	6,5 190	25.050 5,6 115
G JUKE 1.6 DIG-T XTRONIC TEKNA 4x4 Extl Negro	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S 360 4x2 XTRONIC	26.750	6,5 190	26.250 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Negro	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.300 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Rojo	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Blanco	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Negro	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Rojo	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Blanco	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Negro	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Rojo	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Blanco	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Negro	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Rojo	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Blanco	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Negro	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Rojo	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Blanco	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Negro	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Rojo	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Blanco	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Negro	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Rojo	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Blanco	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Negro	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Rojo	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Blanco	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Negro	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Rojo	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Blanco	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Negro	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Rojo	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Blanco	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Negro	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Rojo	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Blanco	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Negro	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Rojo	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Blanco	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Negro	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Rojo	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Blanco	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Negro	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Rojo	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Blanco	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Negro	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6 115	22.500 5,6 115
G JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 Extl Rojo	G QASHQAI 1.2 DIG-T S&S ASENTA 4x2	23.450	5,6	

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
1 ZAFIRA TOURER 1.4 Turbo GLP Selective	D 308 CC Active 1.6 e-HDI 115 FAP	22.000	32,070	4,9 115
2 ZAFIRA TOURER 1.4 Turbo CV Expression	D 308 CC Active 2.0 HDI 163 FAP	26.950	34,040	5,7 163
3 ZAFIRA TOURER 1.4 Turbo 140 CV	G 308 CC Active 1.6 VTI 92	28.800	29,070	71 120
4 ZAFIRA TOURER 1.4 Turbo 140 CV S/S	D 308 SW Access 1.6 HDI 92	26.950	30,250	39 92
5 ZAFIRA TOURER 1.4 Turbo 140 CV S/S Excellence	D 308 SW Active 1.6 HDI 92 FAP	27.600	21,900	3,9 92
6 ZAFIRA TOURER 1.4 Turbo 140 CV S/S Selective	D 308 SW Business Line 1.6 HDI 92	25.350	20,850	3,9 92
7 ZAFIRA TOURER 1.6 Turbo S/S Excellence	D 308 SW Access 1.6 e-HDI 115	30.100	23,300	3,7 115
8 ZAFIRA TOURER 1.6 Turbo S/S Selective	D 308 SW Allure 1.6 e-HDI 115	25.720	25,350	3,8 115
9 MOKKA 1.7 CDI 14X2 Excellence Auto	D 308 SW Business Line 1.6 e-HDI 115	25.720	22,200	3,7 115
10 MOKKA 1.7 CDI 14X2 Excellence SUV	D 308 SW Active 1.6 Blue HDI 120	25.720	23,700	3,2 120
11 MOKKA 1.7 CDI 14X2 S&S Business	D 308 SW Active 2.0 Blue HDI 150	24.490	25,150	3,9 150
12 MOKKA 1.7 CDI 14X2 S&S Excellence	D 308 SW Allure 2.0 Blue HDI 150	22.510	27,200	4 150
13 MOKKA 1.7 CDI 14X2 S&S Selective	D 308 SW Access 1.2 Pure Tech 110	22.510	20,100	4,7 110
14 MOKKA 1.7 CDI 14X2 S&S Selective SUV	D 308 SW Access 1.2 Pure Tech 130 S&S	23.735	20,450	4,9 130
15 MOKKA 1.7 CDI 14X2 S&S Selective SUV	D 308 SW Active 1.2 Pure Tech 130 S&S	23.735	22,100	4,9 130
16 MOKKA 1.4 TGP 4X2 Selective	G 308 SW Allure 1.2 Pure Tech 130 S&S	24.385	23,500	5,1 130
17 MOKKA 1.4 T4X2 Excellence	G 308 SW Allure 1.2 Pure Tech 130 S&S	23.160	24,150	5 130
18 MOKKA 1.4 T4X2 S&S Excellence	G 308 SW Allure 1.2 Pure Tech 130 S&S	21.715	26,200	5,2 130
19 MOKKA 1.4 T4X2 S&S Selective	D 508 Access 1.6 e-HDI 115	25.720	26,920	4,2 115
20 MOKKA 1.4 T4X2 S&S Excellence	D 508 Access 1.6 e-HDI 115	25.720	28,520	4,2 115
21 ANTARA 2.2 CDTI 163 CV Excellence 4x4 Auto	D 508 Active 1.6 e-HDI 115 ET66	39.070	31,120	4,2 115
22 ANTARA 2.2 CDTI 163 CV Selective 4x4 Auto	D 508 Allure 1.6 e-HDI 115 cv	35.993	28,820	4,2 115
23 ANTARA 2.2 CDTI 163 CV Start&Stop Selective 4x2	D 508 Allure 1.6 e-HDI 115 cv ET66	31.217	31,420	4,2 115
24 ANTARA 2.2 CDTI 163 CV Start&Stop Selective 4x4	D 508 Active 2.0 HDI 140 cv	33.756	29,970	4,4 140
25 ANTARA 2.2 CDTI 163 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 508 Business Line 2.0 HDI 140 cv	36.842	30,420	4,4 140
26 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Excellence 4x4 Auto	D 508 Allure 2.0 Blue HDI 150 cv	39.849	33,770	4,2 150
27 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 508 Allure 2.0 Blue HDI 180 Autom.	37.617	36,220	4,4 180
28 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 508 GT 2.0 Blue HDI 180 Autom.	37.617	39,770	4,4 180
29 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	G 508 Active 1.6 THP 165 S&S	37.617	29,170	5,8 165
30 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	G 508 Allure 1.6 THP 165 S&S Autom.	37.617	33,170	5,8 165
31 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 508 RXH 2.0 Blue HDI 180 Autom.	37.617	39,970	4,6 180
32 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 508 RXH 2.0 HDI Hybrid 200 cv	37.617	43,500	4 200
33 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 508 SW Access 1.6 e-HDI 115	37.617	28,020	4,3 115
34 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 508 SW Active 1.6 e-HDI 115 cv	37.617	29,720	4,3 115
35 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 508 SW Allure 1.6 e-HDI 115 cv ET66	37.617	30,020	4,3 115
36 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 508 SW Allure 1.6 e-HDI 115 cv	37.617	32,620	4,3 115
37 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 508 SW Allure 1.6 e-HDI 115 cv ET66	37.617	32,920	4,3 115
38 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 508 SW Business Line 1.6 e-HDI 115 cv	37.617	30,470	4,3 115
39 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 508 SW Business Line 1.6 e-HDI 115 cv ET66	37.617	30,770	4 115
40 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 508 SW Active 2.0 HDI 140 cv	37.617	31,760	4,4 140
41 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 508 SW Business Line 2.0 HDI 140 cv	37.617	31,920	4,4 140
42 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 508 SW Allure 2.0 Blue HDI 150	37.617	35,270	4,2 150
43 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 508 GT 2.0 Blue HDI 180 Autom.	37.617	41,270	4,6 180
44 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 508 Allure 2.0 Blue HDI 180 Autom.	37.617	37,720	4,6 180
45 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	G 508 SW Active 1.6 THP 165 S&S	37.617	30,370	5,8 165
46 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	G 508 SW Allure 1.6 THP 165 S&S Autom.	37.617	35,220	5,8 165
47 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Active 1.6 e-HDI 115 FAP ET66	37.617	26,630	4,2 115
48 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	37.617	29,370	4,3 115
49 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 1.6 e-HDI 115 FAP ET66 Blue Lion	37.617	26,830	4,2 115
50 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Access 1.6 Blue HDI 120 FAP	37.617	24,640	4,1 120
51 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Active 1.6 Blue HDI 120 FAP	37.617	26,130	4,1 120
52 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 1.6 Blue HDI 120 FAP	37.617	28,870	4,1 120
53 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Style 1.6 Blue HDI 120 FAP	37.617	26,330	4,1 120
54 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 Blue HDI 150 FAP	37.617	30,030	5,3 150
55 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Style 2.0 Blue HDI 150 FAP	37.617	28,410	5,3 150
56 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
57 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
58 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
59 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
60 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
61 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
62 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
63 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
64 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
65 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
66 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
67 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
68 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
69 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
70 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
71 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
72 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
73 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
74 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
75 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
76 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
77 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
78 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
79 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
80 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
81 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
82 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
83 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
84 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
85 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
86 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
87 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
88 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
89 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
90 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
91 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
92 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
93 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
94 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
95 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
96 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
97 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
98 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
99 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163
100 ANTARA 2.2 CDTI 184 CV Start&Stop Excellence 4x4	D 308 Allure 2.0 HDI 160 FAP Automático	37.617	32,550	5,5 163

Renault
 Fabricante: Renault España Comercial S.A.
 Dirección: Avda. de la Industria, 100. 28010 Madrid. Teléfono: 902 00 00 00. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 130 puntos en España. Web: www.renault.es

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D SCENIC Limited Energy dCI 110 eco2	G MILO 75cv Style Auto	24.400	12,601	4,5 75
D SCENIC Selection Energy dCI 110 eco2	G MILO 75cv Style Start&Stop	23.600	11,940	4,2 75
D SCENIC BOSE Energy dCI 130 eco2	G MILO 75cv Style Start&Stop	27.500	12,251	4,2 75
D SCENIC Limited Energy dCI 130 eco2	G MILO 75cv Style Reference	25.700	15,940	3,8 75
D SCENIC Authentique 1.6V 110	D IBIZA ST 1.2 TDI 75cv Reference Ecotimote	20.900	16,590	3,4 75
D SCENIC Authentique Energy Tce 115	D IBIZA ST 1.2 TDI 75cv Reference Tech 30 Aniv	22.700	16,810	3,8 75
D SCENIC Authentique Energy Tce 115	D IBIZA SC 1.6 TDI 90cv Reference	21.300	16,400	4,2 90
D SCENIC Authentique Energy Tce 115	D IBIZA SC 1.6 TDI 90cv Reference DS&S	25.000	17,500	4,3 90
D SCENIC Authentique Energy Tce 115	D IBIZA SC 1.6 TDI 90cv Reference Tech	28.250	17,720	4,2 90
D SCENIC Authentique Energy Tce 115	D IBIZA SC 1.6 TDI 90cv Reference Tech 30 Aniv	26.950	18,370	4,3 90
D SCENIC Authentique Energy Tce 115	D IBIZA SC 1.6 TDI 90cv Reference Tech 30 Aniv DS&S	24.450	17,870	4,2 90
D SCENIC Authentique Energy Tce 115	D IBIZA SC 1.6 TDI 90cv Reference Tech 30 Aniv DS&S	24.450	18,970	4,3 90
D SCENIC Authentique Energy Tce 115	D IBIZA SC 1.6 TDI 90cv Reference Tech 30 Aniv DS&S	24.450	19,830	4,3 90
D SCENIC Authentique Energy Tce 115	D IBIZA SC 1.6 TDI 90cv Reference Tech 30 Aniv DS&S	24.450	20,100	4,2 105
D SCENIC Authentique Energy Tce 115	D IBIZA SC 1.6 TDI 90cv Reference Tech 30 Aniv DS&S	24.450	21,100	4,2 105
D SCENIC Authentique Energy Tce 115	D IBIZA SC 1.6 TDI 90cv Reference Tech 30 Aniv DS&S	24.450	22,450	4,2 105
D SCENIC Authentique Energy Tce 115	D IBIZA SC 1.6 TDI 90cv Reference Tech 30 Aniv DS&S	24.450	23,100	4,2 105
D SCENIC Authentique Energy Tce 115	D IBIZA SC 1.6 TDI 90cv Reference Tech 30 Aniv DS&S	24.450	24,000	4,2 105
D SCENIC Authentique Energy Tce 115	D IBIZA SC 1.6 TDI 90cv Reference Tech 30 Aniv DS&S	24.450	25,350	4,2 105
D SCENIC Authentique Energy Tce 115	D IBIZA SC 1.6 TDI 90cv Reference Tech 30 Aniv DS&S	24.450	26,500	4,2 105
D SCENIC Authentique Energy Tce 115	D IBIZA SC 1.6 TDI 90cv Reference Tech 30 Aniv DS&S	24.450	27,850	4,2 105
D SCENIC Authentique Energy Tce 115	D IBIZA SC 1.6 TDI 90cv Reference Tech 30 Aniv DS&S	24.450	28,950	4,2 105

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 ALHAMBRA 2.0 TDI 140 CV Start&Stop	42.526	57	140	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 140 CV Start&Stop Style DSG	40.770	57	140	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop	44.476	59	177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Tech	42.376	58	177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Tech Kineo	44.476	59	177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Style	40.620	58	177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Style DSG	42.720	59	177	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop Tech	38.796	72	150	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop Tech Kineo	38.796	72	150	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop Reference	32.520	72	150	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop Style	36.970	72	150	
G ALHAMBRA 2.0 TSI 200 CV DSG Tech	43.546	84	200	
G ALHAMBRA 2.0 TSI 200 CV DSG Tech Kineo	43.546	84	200	
G ALHAMBRA 2.0 TSI 200 CV DSG Style	41.720	84	200	

AUDI SELECTION

Vehículos de ocasión **con clase**
 Durante el pasado año más de 12.000 usados se vendieron a través de Audi Selection plus, el programa de la marca de los cuatro aros, que dispone de instalaciones específicas en más del 80 % de los concesionarios Audi. Ofrece la máxima garantía de calidad en el segmento 'premium', con vehículos que no superan los cinco años o los 100.000 km. Además, prácticamente el 52% de los Audi seminuevos comercializados en España en 2014 lo hicieron a través de ese programa.



ALD

Una oferta excepcional

Son 30 las unidades de Nissan Note 1.5 DCI Acenta de cinco puertas que la compañía de renting y gestión de flotas de Societé Générale ofrece por 197 euros al mes, a los que hay que añadir el IVA. Es una oferta exclusiva, que incluye recogida y entrega del vehículo, cita previa de mantenimiento y reparaciones, seguro sin franquicia, asistencia en carretera 24 horas, vehículo de sustitución y gestión de multas. La

citada cuota es para un contrato de 48 meses y 60.000 kilómetros. ALD Automotive calcula en unos 4.500 € el ahorro que supone esta acción sobre una posible opción de compra del modelo.



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 DEXTON 200 e-Xdi 4x4 Limited	31.950	74	155	
D DEXTON 200 e-Xdi 4x4 Limited Aut.	36.350	78	155	
D ACTYON SPORTS 200xdi	28.750	75	155	
D ACTYON SPORTS 200xdi Limited Auto	35.770	8	155	
D ACTYON SPORTS 200xdi Premium	30.950	75	155	
D RODUS e-Xdi	28.280	75	155	
D RODUS e-Xdi Limited	33.400	75	155	
D RODUS e-Xdi Limited Auto 4x4	35.900	78	155	
D RODUS e-Xdi Premium	31.400	75	155	
D RODUS e-Xdi Premium Auto	33.900	78	155	



¿NISSAN JUKE O MINI COUNTRYMAN?

Antonio Fuentes

Mi mujer lleva unos meses trabajando y nos hemos planteado adquirir un segundo coche en casa. Tenemos un hijo de nueve años y las necesidades básicas y largos desplazamientos los cubrimos con un BMW 530d. Estamos dudando entre el Mini Countryman, mi preferido, y el Nissan Juke, más al gusto de ella. Apenas hará 20 kilómetros diarios, la mayor parte de ellos en Madrid, así que tenemos claro que con la versión de acceso en gasolina tendremos más que suficiente. Nos gustaría que nos dieran su opinión para aclarar este 'dilema'. Muchas gracias por su atención.

RESPUESTA

No cabe duda de que a los dos les gustan los vehículos 'diferentes', con diseños arriesgados que los hacen casi provocativos frente a la competencia. El problema es decantarse por uno, ya que su originalidad es, precisamente, una de sus grandes bazas. Y si a tu mujer le gusta más el Nissan Juke, creemos que tienes un 'problema', ya que al fin y al cabo será ella la encargada de desplazarse en él.

Una vez dicho esto, trataremos de darte argumentos racionales para que, con datos fríos, os decantéis por uno u otro, aunque lo tienes complicado...

Estamos de acuerdo con vuestra decisión a la hora de elegir motorización. Por el recorrido que nos indicas, apenas completará 5.000 kilómetros al año por razones laborales. Muy pocos como para decantarse por un diésel, y tampoco tendría mucho sentido elegir un propulsor de gasolina de gran rendimiento.

Dicho esto el Countryman es algo más corto en su tamaño exterior. Sin embargo, dispone de unas plazas traseras algo más holgadas y un maletero que, aunque oficialmente dispone de 350 litros (cuatro menos que su rival), en realidad es más utilizable por sus formas



CARTA DE LA SEMANA



más limpias. El interior goza de buena calidad en ambos modelos, pero a los puntos Mini lo remata con algo más de rotundidad.

La gama de acceso en gasolina en ambos es muy similar en cuanto a potencia se refiere. El Juke apuesta por un 1,6 litros de 94 caballos, mientras que el Countryman monta un 1,6 litros de 98. En ambos casos son bloques de cuatro cilindros atmosféricos, si bien el Mini dispone de algo más de par máximo, lo que le permite recuperar algo mejor desde bajo régimen. Las prestaciones son algo mejores en el Mini, pero quizás lo más destacado es que en el caso de Nissan el cambio es manual de cinco relaciones y su rival apuesta por uno de seis. No es un

factor determinante en una conducción de perfil muy urbano, como nos indicas, pero sí que hay que tenerlo en cuenta. Además, el Mini puede optar a una caja automática también de seis relaciones, ideal para moverse por la ciudad, aspecto que no contempla el Juke.

Si examinamos los consumos no notarás grandes diferencias, y dinámicamente ambos son modelos muy ágiles, si bien el Mini monta un eje trasero multibrazo más sofisticado que el eje torsional del Juke.

El precio sí que resulta mucho más atractivo en el japonés, que sólo se comercializa con el acabado de acceso Visia. Los más de 3.000 euros de diferencia ya son una razón...

CONSULTAS RÁPIDAS



¿PUEDE MI HIJO COGER EL COCHE CONMIGO PARA PRACTICAR SI SE ESTÁ SACANDO EL CARNÉ DE CONDUCIR?

Es una acción que, aunque se repita a lo largo de las generaciones, la realidad es que la normativa evoluciona y actualmente sería sancionable. Hay que tener en cuenta que el Reglamento General de Conductores establece que el aprendizaje de la conducción se realizará en escuelas de conductores autorizadas, cuyos vehículos deberán estar dotados de un doble mando, para que el profesor pueda controlar el citado vehículo. Por tanto, se debe señalar que, en caso contrario, se estaría realizando una conducción sin carné, por lo que el conductor podría ser juzgado por cometer un delito contra la seguridad vial, pudiendo ser castigado con pena de prisión de tres a seis meses o con multa de 12 a 24 meses, o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días. Incluso, si finalmente el juez considerase que no hubo delito, la acción también podría ser sancionada con una multa administrativa por importe de 500 euros y la pérdida de cuatro puntos, que podrían ser restados cuando se obtuviese el carné de conducir. Del mismo modo debemos recordar que, el propietario del vehículo, también podría ser sancionado con multa de 200 euros, porque entre sus obligaciones se encuentra la de impedir que el automóvil sea conducido por quienes nunca hubiesen obtenido el permiso de conducción.

BUENA PREGUNTA

EL PROFESOR ES EL RESPONSABLE DE AFRONTAR CUALQUIER SANCIÓN

Ha llegado una multa de radar a la autoescuela y me están obligando a pagar esa sanción porque era yo quien conducía. ¿Pueden hacerlo?

RESPUESTA

En este aspecto la Ley de Seguridad Vial es clara y establece que, en los vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, será considerado conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales. Por tanto, cualquier infracción cometida durante las clases de aprendizaje y, cuya

responsabilidad recaiga en el conductor, deberá ser asumida por el profesor encargado de enseñar, dirigir y controlar al alumno. La autoescuela no debería hacer responsable al alumno, ni exigirle ningún tipo de pago en este sentido, y si le hubiesen identificado como conductor y la multa fuese comunicada por el organismo al alumno, éste siempre debería formular alegaciones y explicar lo ocurrido, indicando que al estar realizando una clase práctica, el responsable, el considerado conductor, sería el profesor.



LA LEY NO ESTABLECE EXCEPCIONES, AUNQUE SE PUEDE RECURRIR

En un viaje de más de cuatro horas se fundió una de las luces delanteras. Se lo expliqué a la Guardia Civil, pero aún así me multó. ¿Es legal? ¿Puedo recurrir?

RESPUESTA

Cuando la normativa que regula el tráfico, la seguridad vial o los requisitos que debe cumplir un vehículo establece una obligación, no suele ser habitual que establezca excepciones, por tanto, si la Ley establece la obligación de tener en perfecto estado de funcionamiento las luces del vehículo y

se condujese sin cumplir con tal obligación, bien por desconocimiento del fallo o por la imposibilidad de su subsanación, existiría la posibilidad cierta y real de ser denunciado y multado por ello.

Por tanto, ni la duración del viaje, ni cualquier otra circunstancia influirán en la infracción, que si finalmente es denunciada por un agente, es porque la Ley considera este hecho como una infracción, por tanto es legal que, efectivamente, el agente denuncie tal circunstancia.

Por último, como todas las denuncias, la Ley permite que sean recurridas, basándose en diferentes motivos, pudiendo ser uno de ellos éste que está siendo discutido.

CONSULTAS RÁPIDAS

LA GARANTÍA EN CHEVROLET

Julio Sánchez

No nos extraña tu preocupación, pero si te gusta el Chevrolet Orlando, cubre tus necesidades y te hacen un precio de derribo, no lo dudes. Es cierto que la marca dejará de vender coches el próximo 31 de diciembre en toda Europa, pero una cosa es ésa y otra que no atienda a sus obligaciones en cuanto a garantía, los tres años que ofrece, ni tampoco a los posteriores recambios. La ley

obliga a proveer de repuestos por un período mínimo de 10 años desde el cese de la actividad.

¿CAMBIAR UNA, DOS O LAS CUATRO RUEDAS?

Antonio Cadenas

Como bien señalas, es una temeridad cambiar sólo una rueda y montar la de repuesto, ya que esta última también se deteriora con el paso de los años. Por lo tanto lo aconsejable y casi obligatorio es cambiar, al menos, las dos del mismo eje. Otra cosa

diferente es cambiar las cuatro. Que tengamos constancia esto sólo se produce en una marca: Subaru. El fabricante japonés apuesta por la tracción total simétrica en todos sus vehículos. Este particular sistema de tracción motiva que se aconseje a cambiar los cuatro neumáticos a la vez. El motivo es que si hay grandes diferencias motivadas por el desgaste entre las ruedas del eje delantero y las del trasero, puede provocar una costosa avería en el diferencial central.

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



CONSIGA PROTECCIÓN EXTRA AL VOLANTE

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

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

CONTRATE HOY MISMO
LEGALITAS PROTECCIÓN AL CONDUCTOR

902 090 351



6 A PRUEBA 2 OPEL, 2 PEUGEOT Y 2 RENAULT SE ENFRENTABAN



en gasolina, la oferta de los R 21, ofreciendo una gama que iba desde los insuficientes 74 CV de la versión GTD a los 120 CV que ofrecía el cuidado TXE.

También en aquellos días unos precios se ponían 'al rojo vivo', los de los Ferrari clásicos, que eran todos los Ferrari, unos más y otros menos, desde el legendario GTO de 1962 al discutido Mondial, que aún figuraba en las listas de venta junto al resto de la gama 1990, los recién llegados 348 y los ya veteranos Testarossa, tarifados en 29.019.680 pesetas, contrastando su precio con los 1.080 millones de pesetas a los que podía llegar un 250 GTO o con los 150 que se pagaban por un F40.

El coche probado planteaba una 'cuestión de formas', pues el Rover 820 si 16V (3.953.101 pesetas y 140 CV) aparecía también en versión fastback, ofreciendo una línea muy atractiva, un equipo de verdadero lujo y el confort y la amplitud que se podía esperar de un coche similar, del que igualmente había que esperar una escasa potencia a bajo régimen, así como una amortiguación insuficiente y un acabado mejorable.

Una múltiple prueba comparativa enfrentaba a 'seis de familia'. Tales seis eran la versión más equipada de un modelo inferior, en liza con la menos equipada del modelo superior de la misma marca. Concretamente, el Opel Kadett GT (1.811.788 pesetas y 82 CV) se enfrentaba al Opel Vectra 1.6 GL (1.954.788 pesetas y 82 CV) y el Renault 19 TXE Chamade (1.803.319 pesetas y 92 CV) al Renault 21 GTS (2.027.819 pesetas y 92 CV), así como el Peugeot 309 GT (1.915.862 pesetas y 105 CV) lo hacía al Peugeot

Nº 330

17 FEBRERO 1990

La portada



Los Ferrari clásicos y sus cotizaciones, eran la principal llamada de la portada. En ella también aparecía la primera toma de contacto con el Audi 100 TDI así como la comparativa entre los modelos de Opel, Peugeot y Renault

405 GR (2.141.793 pesetas y 110 CV). Visto que desde similares bases mecánicas se podían obtener modelos distintos, resultaba que según lo que se buscara se podía obtener satisfacción. Así, el Kadett GT era lo más aconsejable para quien buscara economía, el Vectra para quien pensara en espacio habitable, o el Renault 19 TXE Chamade si lo que se buscaba era un coche nervioso; de igual manera que se aconsejaría el Peugeot 405 GR al que quisiera un coche rápido, el 309 GT al que deseara un coche barato, o bien el Renault 21 si el objetivo del comprador era adquirir un coche ante todo equipado.

Todo queda en casa

Esta semana comparábamos opciones diferentes en tres marcas distintas; comparativas de variantes compactas contra berlinas grandes. En concreto, el Opel Kadett se enfrentaba al Vectra; el Peugeot 309 al 405 y el Renault 19 al 21. En cualquier caso, siempre ganaba el de casa.

Ramón Roca Maseda | Fundación Cultural RACE

Era noticia la llegada a nuestro mercado –mucho después de los primeros diésel de inyección directa de Fiat y de Rover– del Audi 100 TDI, con su motor de 5 cilindros de 2.461 c.c. y 120 CV din, que acompañaba como novedad al Audi V 8 de 5 veloci-

dades, alternativa reclamada ante el obligado cambio automático de la primera edición del Audi V 8.

También era nuevo el remozado Renault 21 en edición Nevada, el familiar amplio y confortable que doblaba, tanto en diésel como

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



ENFRENTATE A LOS DRAGONES DE KOMODO

¡ADELÁNTATE!

Te esperan en la Guardería de Dragones de Faunia.

ENTRADA ONLINE
DESDE SOLO
15,90 €

Síguenos en:

WWW.FAUNIA.ES



Ve más allá.

NUEVO FORD MONDEO

➤ **Faros LED Dinámicos.**

... y lo hacemos nosotros.

ford.es

Gama Ford Mondeo, consumo medio combinado de 4,2 a 7,5 l/100km.
Emisiones de CO₂ de 99 a 174g/km.



Go Further