

1,30 € Sale los martes

Motor16.com

MICHELIN CROSSCLIMATE
EL PRIMER NEUMÁTICO DE
VERANO HOMOLOGADO
PARA
INVIERNO



Al volante:
Mazda CX-3,
BMW Serie 1

+ Interesante:
Audi nos descubre
los faros del futuro



Nº 1.635
Del 24 al 30 de marzo
de 2015

Así son los **10 DEPORTIVOS MÁS PODEROSOS**

**Suman
7.487 CV**

Lo último



Prueba

Skoda Fabia
1.4 TDI 105 CV
Mucho más coche



Prueba

Opel Adam Rocks
1.0 Ecotec Turbo 115 CV
Un urbano muy exclusivo



EL MEJOR
COCHE DEL AÑO
NO ES UN COCHE.

ES UNA
REVOLUCIÓN.



POR
12.100€*

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

ABC
MEJOR COCHE
2015

CITROËN C4 CACTUS,
COCHE DEL AÑO EN ESPAÑA.

CITROËN *partner* TOTAL

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

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



en carstore.citroen.es



CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): CITROËN C4 CACTUS: 3,1 - 4,7/82 - 107

*Según PVP recomendado C4 Cactus PureTech 82 Feel Fine: 12.100€ (impuestos, transportes, oferta y Plan Pive 7 incluidos), para clientes particulares que entreguen un vehículo propiedad del comprador, que financien un capital financiado mínimo de 6.000€ con una permanencia mínima de 36 meses a través de Banque PSA Finance. Oferta válida hasta final de mes en los puntos de venta participantes, en Península y Baleares. PVP recomendado para el cliente que no financie: 13.330€. Modelo visualizado: C4 Cactus PureTech 82 Feel Fine.

entre nosotros



Ángel
Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

¡Errroooooorrr!

Pactar precios entre pocas petroleras no es difícil. Hacerlo entre casi 3.500 concesionarios de automóviles se antoja casi imposible.

Esto es lo que respondo a todos aquellos que comparan las multas impuestas a las petroleras, con las atribuidas a los concesionarios del automóvil por la Comisión Nacional de Mercados y Competencia (CNMC). Empezando por el reducido número de compañías petrolíferas que operan en nuestro país y que como todo el mundo sabe, han tenido año tras año, unos resultados dignos de elogio. De la misma manera que todos los consumidores, nunca terminaremos de entender por qué los precios de las gasolinas y gasóleos suben de forma inmediata cuando se encarece el petróleo y se abaratan de forma lenta cuando los mercados de referencia descienden. Así, también somos conocedores de que la fijación indirecta a las estaciones de servicio que operan bajo sus banderas, hacen imposible cualquier forma de competencia. Una razón que junto a otras ha servido para que la CNMC imponga la sanción de los ya conocidos 32 millones de euros a cinco compañías (Repsol, Cepsa, Disa, Galp y Meroil), por considerar que no sólo coordinaban los precios, sino que además intercambiaban información y pactaban arreglos entre ellas y sus abanderadas.

Vayamos ahora a lo que considero casi un imposible, como es poner de acuerdo a los cerca de 3.500 concesionarios del automóvil que existen, según el censo de su asociación, Faconauto. En este caso la CNMC acusa a las redes comerciales de pactar descuentos y otra serie de condiciones de tipo comercial. Razón por la cual y para ir abriendo boca, los primeros 45 centros de venta relacionados con Toyota, Hyundai y Opel tendrán que hacer frente a nueve millones de euros, según los teóricos beneficios obtenidos. Es en este punto, y por más que le doy vueltas, donde nada me cuadra. Por ejemplo, cómo es posible que el que ejerce de chivato se vaya de rositas, cuando sabe las filigranas que todos, incluido él, han tenido que hacer para salir adelante. Tampoco entiendo que este sector, que ha perdido 50.000 puestos de trabajo y cerrado 1.200 concesionarios pueda estar perseguido con tanta saña. Cuentan las diferentes asociaciones profesionales que con estas sanciones se podrán perder 100.000 ventas en el año y afectarán a 135.000 empleados que, en algunos casos, tendrán que ver cómo se cierra su concesionario. Y todo cuando el precio de los coches ha caído un 8,5 por ciento en los últimos tres años y las Pymes de los concesionarios llevan siete años de pérdidas y todavía no se han recuperado de la caída del 60 por ciento de unas ventas que vienen dañadas desde 2007. Lo dicho, ambas situaciones parecen lo mismo, pero ni son iguales ni tendrán las mismas consecuencias.

visto en internet

CASI DE CARRERAS

A veces parece que los fabricantes están al acecho, trabajando en lo mismo en lo que trabajan sus rivales cuando, de repente, todos se lanzan, al mismo tiempo, a la misma aventura. Así puede entenderse el aluvión de deportivos de competición, o casi, que se han desvelado en las últimas semanas. Aston Martin, Mercedes, Pors-

che, Mercedes, Ferrari... por no hablar de los superdeportivos de calle que podéis ver en este número. Algunos de esos deportivos de circuito, también han desvelado espectaculares vídeos para presentar las hazañas que son capaces de hacer, o para poner los dientes largos a los aficionados. No os lo perdáis.



Si quieres ver el video del Porsche 911 GT3 RS entra en...

www.m16.in/v497



Si quieres ver el video del Ferrari 488 GTB entra en...

www.m16.in/v474



Si quieres ver el video del Mercedes AMG GT3 entra en...

www.m16.in/v487

no te lo pierdas

DOS INNOVACIONES

Audi y Michelin, o Michelin y Audi, son fabricantes, cada uno en su campo, con una tremenda capacidad de innovación y un empeño por incorporar los últimos avances. Y curiosamente, en esta semana comparten páginas en esta revista las últimas tecnologías que ambos han sido capaces de desarrollar. Tecnologías que, por otra parte, significan una nueva revolución en el sector. Si hablamos del fabricante alemán, que ha centrado muchas de sus últimas investigaciones en los sistemas de alumbrado de sus coches, sus últimos trabajos hemos podido conocerlos de primera mano durante una visita al Audi Lab.

Y en el caso de Michelin, que ha desarrollado el primer neumático de verano homologado para el invierno, este desarrollo puede ser la auténtica revolución que acabe con las incomodidades de almacenar los neumáticos de invierno durante el resto del año y que permita conducir con las mejores prestaciones, y la máxima seguridad en todas las estaciones del año.

Síguenos
en...



@motor16
/Motor16

Motor16.tv
Motor16



QUE PASA

6 RENAULT CLIO R.S. EDC TROPHY

El más potente
Renault Sport ya creó en 2005 un Clio Trophy, y la fórmula se repite ahora con este Clio R.S. 220 EDC Trophy, que llegará a unos pocos mercados europeos. Cuenta con un motor 1.6 Turbo, que a 6.250 rpm rinde 220 CV, un 10 por ciento más que el Clio R.S. normal.

EN PORTADA

8 SUPERDEPORTIVOS

Los más poderosos

Los 10 deportivos más poderosos del momento presentados en lo que va de año están contruidos en fibra de carbono, son muy ligeros, cuentan con una aerodinámica muy trabajada y poderosos motores que les catapultan a velocidades de infarto. Los 10 deportivos más salvajes del momento serán objeto de culto por coleccionistas y millonarios de todo el mundo.



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

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

22

NUEVO BMW SERIE 1

Se pone al día

No se trata de una nueva generación, pero su puesta al día es intensa. El nuevo Serie 1 cambia de aspecto, se rodea de una mayor carga tecnológica y estrena una nueva gama de motores en la que se contempla variantes de acceso con tres cilindros. Más deportivo y maduro, llega al mercado en abril.

para que no haya dos Adam iguales sobre el asfalto. Y si hablamos de la versión Rocks, la exclusividad se multiplica. Su variante más potente es además muy divertida.

AL DÍA

26

RENAULT

Hablamos con Ricardo Gondo

Ricardo Gondo, director general de Renault Iberia, se muestra optimista ante la inminente llegada del Kadjar o los brillantes resultados del Captur, líder en su clase.

27

VOLKSWAGEN

Hablamos con Laura Ros

La directora de Volkswagen en España, Laura Ros, aboga por la puesta en marcha de un Plan PIVE que permita continuar con la línea positiva del mercado.

+ INTERESANTE

30

AUDI

La luz cobra vida
Audi es un referente en materia de iluminación, por tecnología y por diseño, dotando a cada modelo de unos rasgos propios que le identifican sobre el resto. Hemos visitado las

CUATRO RUEDAS

24

MAZDA CX-3

El SUV urbano según Mazda

Mazda no rehuye la batalla en el segmento de los SUV compactos. Sin renunciar a su identidad, siempre con un punto diferente, lanza el CX-3, un modelo de estética sugerente, motores potentes y soluciones tecnológicas innovadoras que llega en junio. Llega al mercado el próximo mes de junio con dos motores de gasolina, uno diésel, cambio manual o automáticos y variantes de tracción total o delantera. Y el precio, a partir de 20.345 euros.



nuevas instalaciones de la marca alemana en Ingolstadt.

32

MICHELIN CROSSCLIMATE

Bueno para todo
Fusionando las tecnologías de sus mejores neumáticos de invierno y de verano, Michelin ha creado el CrossClimate, primer neumático de verano con certificación para el invierno. Tras ponerlo a prueba en Francia bajo difíciles condiciones damos fe de su eficacia real.

DE CARRERAS

38

RALLY COSTA BRAVA HISTÓRICO

Podio para Seat
El equipo Seat conseguía llevar

al podio del Rally Costa Brava Histórico a dos de sus equipos, entre los que se encontraba el Seat 127 conducido por el representante de Motor 16.

40

FÓRMULA 1

Previo G.P. Malasia

El Gran Premio de Australia confirmó los peores augurios para los rivales de Mercedes y la segunda prueba del año, el Gran Premio de Malasia –con sus diluvios– dará más respuestas.

SABER COMPRAR Y VENDER

44

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

De principio a fin

Qué pasa	6
En portada	8
Cuatro ruedas	12
Al día	26
La semana	28
+ Interesante	30
A la última	36
De carreras	38
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

ASTON MARTIN	11
AUDI	10, 30
BMW	22
BRABUS	11
BUGATTI	8
DODGE	11
FERRARI	10
GTA	9
LAMBORGHINI	9
MAZDA	24
MCLAREN	9
OPEL	18
PORSCHE	10
RENAULT	6, 26
SEAT	38
SKODA	12
VOLKSWAGEN	27

66

EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años



FIAT DUCATO 140 NATURAL POWER

Fiat inicia la comercialización en España de la versión 140 Natural Power del Ducato, equipada con la primera mecánica Euro6 de la gama. Es un 3.0 con 136 CV a 3.500 rpm y 35,7 mkg a 1.500 rpm que permite alcanzar 159 km/h. Puede circular con gasolina –tiene un depósito de 15 litros para recorrer hasta 100 kilómetros en modo ‘recovery’–, aunque está pensado sobre todo para usar metano, almacenado en cinco bombonas que suman 220 litros y garantizan una autonomía de 400 kilómetros. Las emisiones medias son de 234 g/km de CO₂.



MOTOR 1.4 TURBO DE 150 CV PARA EL CORSA

Opel añade un nuevo motor de gasolina sobrealimentado a la gama del Corsa, lanzada con el 1.4 Turbo de 100 CV y el tricilíndrico 1.0 Turbo de 115, y que pronto se coronará con el 1.6 Turbo de 207 CV para la versión OPC. La mecánica 1.4 Turbo ahora aplicada –idéntica a la del Adam S– rinde 150 CV a 5.000 rpm y tiene un par máximo de 22,4 mkg entre 3.000 y 4.500 vueltas, permitiéndole acelerar de 0 a 100 km/h en 8,9 segundos y alcanzar 207 km/h. Su consumo medio, 5,9 l/100 km.



Podría llegar a España en verano

Clio R.S. 220 EDC Trophy: casi de carreras

Renault Sport ya creó en 2005 un Clio Trophy, y la fórmula se repite ahora con este Clio R.S. 220 EDC Trophy, que llegará a unos pocos mercados europeos –entre ellos el nuestro– a partir de junio, y como serie limitada, al igual que ocurre con el Mégane R.S. Trophy, lanzado en 2014.

El Clio más radical del momento se llama R.S. 220 EDC Trophy y toma su nombre de la potencia de su motor 1.6 Turbo, que a 6.250 rpm rin-

de 220 CV, un 10 por ciento más que el Clio R.S. normal. Y el par máximo también es superior: 26,5 mkg. E incluso puede ser mayor, pues con las marchas cuarta y quinta del cambio EDC engranadas disponemos de una función ‘overtorque’ que eleva el par máximo a 28,6 mkg. Y eso no aparece más gasto, sino todo lo contrario, como demuestra la reducción de 6 gramos en las emisiones, pues homologa 138 g/km.

De paso, el cambio EDC

de doble embrague y seis marchas ha sido mejorado –el paso entre marchas es un 30% más rápido–, y las levas del volante tienen menos recorrido. En el chasis destaca la rebaja de 20 milímetros de altura delante y 10 detrás, el uso de amortiguadores más firmes y neumáticos Michelin Pilot Super Sport en medida 205/40 R18, o la adopción de una nueva cremallera de dirección, que reduce un 10% las vueltas de volante entre topes.



▶▶ El Clio R.S. 220 EDC Trophy tiene función de ahorro ‘Stop&Start’, activa sólo en el programa Normal. En los modos Sport y Race se desconecta.

▶▶ La serie limitada luce el emblema ‘Trophy’ en varios lugares. Y en opción ofrecerá R.S. Monitor, con telemetría.

Sólo con tracción 4WD Motor TCE de 125 CV para el Dacia Duster

Una de las novedades de Dacia en el reciente Salón de Ginebra fue la versión de gasolina TCE 125 del Duster, que complementa a las dos alternativas mecánicas ya ofrecidas: en gasolina, el 1.6 16V de 105 CV, y en diésel, el 1.5 dCi de 110. Bajo el capó encontramos ahora este cuatro cilindros turboalimentado de 1.198 centímetros cúbicos que rinde 125 CV entre 5.000 y 6.000 rpm, y tiene un par máximo constante de 20,9 mkg entre 2.000 y 3.000 vueltas, aunque a 1.500 ya disfrutamos del 90 por ciento de

ese valor. El cambio manual, de seis marchas, tiene una primera muy corta que oficia casi como reductora: 5,79



km/h por cada 1.000 rpm. Y la tracción es total, con un mando que permite elegir entre los modos 4x2, Auto –reparto variable de par entre ejes– y Lock –reparto fijo del 50 por ciento de par a cada eje–. El gasto medio es de 6,4 l/100 km, y las emisiones, de 145 g/km.

Motor de 37,2 CV y 5.799 euros Peugeot Satelis 400i: el ‘400’ más enérgico

Acaba de llegar a los concesionarios de Peugeot Scooters, con un precio promocional de 5.799 euros, el Satelis 400i, un ‘maxiscooter’ dotado del motor LFE de 400 cc, que con sus 37,2 CV a 7.250 rpm y 3,9 mkg de par se convierte en el más potente de su clase. Monta neumáticos Michelin, tiene doble disco de freno delantero y destaca por su completa dotación, que incluye instru-

mentación digital, maletero con capacidad para dos cascos integrales, guantera con toma de corriente, retrovisores panorámicos y ópticas de LED delante y detrás.



Consumo récord en su clase El nuevo Jaguar XF, de Londres a Nueva York

Aunque el estreno oficial de la segunda generación del XF tendrá lugar el 1 de abril con ocasión del Salón de Nueva York, Jaguar desvelará unos días antes, y en Londres, su nueva berlina. Será durante un espectáculo de acrobacia en el que el coche, conducido por el especialista británico Jim Dowdell –protagonista de escenas de riesgo en películas de James Bond, Indiana Jones y Jason Bourne– cruzará el río Tamesis sobre dos cables de acero. Es la forma elegida por la marca para destacar la reducción de peso logra-

da con su avanzada plataforma de alto contenido en aluminio, que se beneficia de la tecnología usada ya en el XE. De ahí que el nuevo XF vaya a batir el récord de consumo y emisiones en el segmento, pues una de sus versiones gastará menos de 4,0 l/100 km y homologará 104 g/km de CO₂. Las primeras unidades del XF estarán disponibles en el último trimestre de 2015.



PARA PENSAR

210

milímetros de altura libre al suelo ofrece el Jeep Renegade Trailhawk

La nueva versión, que asocia el motor diésel 2.0 Mjet de 170 CV a la tracción 4x4 con cinco modos de uso y la caja automática de 9 marchas, presume también de mejores ángulos de ataque –30,5°– y salida –25,7°–.

EL PUNTAZO

Lo último en coches policiales para Norteamérica es el Ford Police Interceptor, un SUV con motor 3.7 V6 de 304 CV de serie. Y en opción, un 3.5 V6 EcoBoost de 365 CV.



7.487 CABALLOS ES LA SUMA DE LA POTENCIA DE TODOS NUESTROS PROTAGONISTAS. SERÍA EL EQUIVALENTE A 34 VOLKSWAGEN GOLF GTI

Los 10 últimos misiles

Los 10 deportivos más poderosos del momento presentados en lo que va de año están contruidos en fibra de carbono, son muy ligeros, cuentan con una aerodinámica muy trabajada y poderosos motores que les catapultan a velocidades de infarto. Los 10 deportivos más salvajes del momento serán objeto de culto por coleccionistas y millonarios de todo el mundo que deberán darse prisa pues se fabrican muy pocas unidades. Para el resto de mortales, los 10 últimos misiles nos permiten soñar...

P.Martin/A.Mas | motor16@motor16.com

BUGATTI VEYRON LA FINALE

Bugatti ha dado por concluida la comercialización de su Veyron con esta unidad, la número 450, a la que se ha bautizado 'La Finale'. El coche de serie más rápido del mundo desde la primera unidad, se despide de todos manteniendo este honor. Y es que con sus 1.200 caballos, sus más de 450 km/h de velocidad máxima y su aceleración de 0 a 100 km/h en 2,6 segundos, al Veyron se le puede seguir considerando el superdeportivo construido en serie más imponente y rápido de la tierra. Bugatti ha vendido las 450 unidades, de las que 300 eran Veyron de carrocería Coupé y 150 Veyron de carrocería roadster. Pero está claro que hay vida después del Veyron. La marca ya trabaja en el sustituto.



0-100 km/h
2,6 seg.

LO QUE LLEGA FIBRA DE CARBONO E HIBRIDACIÓN MÁXIMA



ASTON MARTIN VULCAN

El Aston Martin más salvaje está fabricado por la firma canadiense Multimatic y emplea un chasis monocasco en fibra de carbono. Su propulsor V12 de siete litros de cilindrada rinde nada menos que 800 caballos.



FORD GT

A finales de 2016 por fin se venderá en Europa el Ford GT, un deportivo de altas prestaciones con chasis y habitáculo de fibra de carbono y un motor 3.5 EcoBoost V6 Biturbo con 600 caballos.



HONDA NSX

El NSX incorpora un sistema de propulsión con 4 motores: un V6 Biturbo de 550 CV combinado con un cambio de 9 marchas que manda la potencia al eje trasero, y 3 motores eléctricos, de los que 2 animan el eje delantero.

LAMBORGHINI AVENTADOR SV

Si ya de por sí el Lamborghini Aventador es espectacular, la versión Súper Veloce es impresionante, ya que se ha aligerado a base de utilizar más fibra de carbono y el peso se ha reducido nada menos que 50 kilos. También se ha trabajado profundamente la aerodinámica de forma que el alerón trasero, regulable en tres posiciones, permite una presión un 170 por ciento mayor sobre el eje trasero a alta velocidad. El resultado es un deportivo de altas prestaciones con un motor V12 revisado que proporciona 750 caballos y una aceleración de 0 a 100 km/h de 2,8 segundos que quita el hipo. El Aventador SV alcanza una velocidad máxima de 350 km/h y su precio superará los 400.000 euros.



0-100 km/h
2,8 seg.



0-100 km/h
2,9 seg.

GTA SPANO

El GTA Spano madura con el paso de los años y mejora notablemente en todos sus aspectos, desde el diseño hasta la tecnología. Por ejemplo incorpora ya un chasis monocasco realizado en titanio y grafeno que pesa solo 112 kilogramos. Y gracias a la colaboración con Graphenano, líder mundial en producción de grafeno, con sede en la localidad de Yecla (España), el grafeno se ha utilizado también en carrocería, baterías y tapicería. El motor que monta el nuevo Spano es un V10 Twin Turbo de ocho litros de cilindrada y 925 caballos, aunque se podrían alcanzar fácilmente los 1.500 CV. El Spano alcanza una velocidad máxima de 420 km/h.

McLAREN 675LT

La fibra de carbono también es protagonista de este modelo que se convierte en el modelo más prestacional de la firma británica. La utilización masiva de este material ha permitido reducir el peso y mejorar notablemente la relación peso-potencia. Así, con 1.230 kilos, el 675LT anuncia una relación peso-potencia de 1,8 kilos por caballo. Por eso, el McLaren más salvaje acelera de 0 a 100 km/h en 2,9 segundos y alcanza una velocidad máxima de 330 km/h. Pero el protagonista absoluto de este deportivo de excepción es sin duda el motor V8 biturbo de 3,8 litros de cilindrada que ha sido sometido a una profunda modificación para lograr una potencia de 675 caballos.



0-100 km/h
2,9 seg.



DE 0 A 200 KM/H EN 8,3 SEGUNDOS Y VELOCIDAD SUPERIOR A 330 KM/H. EL 488 GTB GENERA 325 KILOS DE CARGA AERODINÁMICA A 250 KM/H

FERRARI 488 GTB

A partir del 488 Italia la firma de Maranello ha creado el 488 GTB, que sustituye el V8 4.5 atmosférico por un V8 3.9 con turbo que rinde 670 CV a 8.000 rpm y 77,6 mkg de par máximo, lo que le sirve para anunciar prestaciones aún mejores, como los tres segundos exactos en que alcanza 100 km/h; pero también un gasto muy inferior: 11,2 l/100 km de media. Ferrari resalta el trabajo realizado en la aerodinámica –bajos completamente carenados, difusor posterior de aletas activas...–, en la transmisión –la caja automática de doble embrague y siete marchas es más rápida– y en el chasis, con una suspensión de amortiguadores activos gestionados por un mejorado SSC2, que controla el ángulo de deslizamiento lateral.



0-100 km/h
3,0 seg.

BRABUS 850 BITURBO COUPÉ

En Ginebra, Brabus desveló dos ‘misiles’: el Rocket 900 –un Clase S con 900 CV que acelera de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos– y el 850 6.0 Biturbo Coupé, que convierte en ‘lento’ al primero porque sus 850 CV de potencia le permiten alcanzar los 100 km/h desde parado en 3,5 segundos, o los 200 km/h en 9,4 segundos. Y la velocidad punta se ha limitado electrónicamente a 350 km/h. Toma como base el S63 AMG Coupé 4Matic, pero el motor V8 Biturbo ha sido revisado de arriba a abajo, hasta el punto de que su cilindrada sube de 5.461 a 5.912 c.c. El par máximo se dispara a 148 mkg –entre 2.500 y 4.500 rpm–, aunque Brabus lo ha limitado también, dejándolo en ‘solo’ 117,3 mkg. Su chasis ha sido totalmente reacondicionado.



0-100 km/h
3,5 seg.

AUDI R8 V10 PLUS

La segunda generación del R8 llega en verano y ya tiene precio: 214.800 euros en el caso de la versión V10 Plus, el Audi más rápido y potente de todos los tiempos, pues su nuevo 5.2 atmosférico de diez cilindros combina la inyección directa FSI con una alimentación indirecta adicional que eleva la potencia a 610 CV y el par máximo a 57,1 mkg. Gracias a ello, y a la ayuda de la tracción Quattro y la caja S tronic de siete marchas, acelera de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos, y de 0 a 200 en 9,9 segundos, siendo su punta de 330 km/h. Además, el gasto baja un 10 por ciento –12,4 l/100 km– por la citada doble inyección, los sistemas ‘start-stop’ y CoD –desconexión temporal de cinco cilindros–, o la función ‘planeo’ del cambio a partir de 55 km/h.



0-100 km/h
3,2 seg.

0-100 km/h
3,7 seg.

ASTON MARTIN VANTAGE GT3

La firma británica sólo producirá 100 unidades de este Vantage GT3 Special Edition, inspirado en los Vantage que compiten en la categoría GT3 de Resistencia. Toma como base la versión V12 Vantage S, pero la potencia del motor sube a 600 CV y el conjunto se aligera 100 kilos –pesa 1.565–, lo que determina prestaciones superiores, como los 3,7 segundos empleados en acelerar de 0 a 100 km/h. La carrocería, más pegada al suelo, se beneficia de vías más anchas delante y detrás, lo que garantiza un paso por curva más rápido con ayuda de los nuevos Michelin Pilot Super Sport. Además, equipa un paquete aerodinámico de competición, con elementos en fibra de carbono, que mejora la estabilidad a alta velocidad.



PORSCHE 911 GT3 RS

Lo último en la gama 911 es el GT3 RS, presentado en Ginebra y cuyas entregas empezarán en mayo, previo pago de 228.564 euros. Respecto al 911 GT3 el peso baja 10 kilos, pero lo más importante tiene que ver con el motor, 25 caballos más energético. En concreto, su 4.0 bóxer atmosférico de seis cilindros rinde 500 CV a 8.250 rpm –corta inyección a 8.500– y tiene un par máximo de 46,9 mkg, energía que se transmite a través de las ruedas traseras, que tienen también capacidad direccional. El cambio es el PDK automático de doble embrague y siete marchas, y anuncia prestaciones de vértigo: 0 a 100 km/h en 3,3 segundos, 0 a 200 km/h en 10,9 segundos y velocidad punta de 310 km/h. El consumo medio, 12,7 l/100 km.



0-100 km/h
3,3 seg.

DODGE CHALLENGER SRT HELLCAT

Después de que GM desvelara su Corvette Z06, con un 6.2 V8 sobrealimentado de 659 CV y aceleración de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos, Chrysler responde con este Dodge Challenger SRT Hellcat, un coupé de tracción trasera digno de ‘Fast&Furious’. Porque su 6.2 Hemi V8, dotado también de compresor, anuncia 707 CV –el SRT ‘normal’ se conforma con 485–, y en combinación con la caja manual de seis marchas permite acelerar de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos. Hay dos llaves de contacto: la roja, que da acceso a todo el potencial, y la negra, que limita el motor a 4.000 rpm, desactiva las levas de cambio del volante y el Launch Control, conecta el ESP y pone los ajustes más ‘civilizados’ en tracción, dirección y suspensión.



0-100 km/h
3,7 seg.

Skoda lanza la tercera generación del Fabia, un utilitario que pierde su aire de 'patito feo' en favor de un exterior más personal y personalizable. Sigue presumiendo de amplitud y acabado, además de una mayor tecnología. Bajo su capó, apuesta por una nueva generación de motores TDI, que no son del gusto de todos, pero muy efectivos.

Julián Garnacho | |jgarnacho@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

He de reconocer que el Skoda Fabia siempre me ha parecido el utilitario más equilibrado del mercado, si bien, no puedo decir que me pareciera bonito, pero sobre gustos... Y además, no soy tan ingenuo

de llevar la contraria a los más de 3,5 millones de clientes que han puesto un Fabia en casa a lo largo de sus 16 años de vida.

Ahora estrena su tercera generación, que es más ancha, pero también más corta y baja que antes para imprimir una

mayor sensación de aplomo. A ello contribuye su nuevo diseño y sobre todo las nuevas opciones de personalización, algo muy en boga. El Fabia ya no es ese 'patito feo'.

Sigue sin ofrecer una carrocería de tres puertas, aunque hay un Fabia Combi que lleva

al extremo la filosofía 'Simply Clever', pues con 4,26 metros de largo, presume de un maletero con 530 litros.

Pero este nuevo Skoda Fabia no se queda atrás. Sus 3,99 metros le sitúan en la media del segmento, y se corona líder en capacidad de carga con un maletero de 330 litros –sus rivales oscilan entre los 211 litros de un Suzuki Swift y los 326 de un Hyundai i20–. Tiene rueda de repuesto de verdad, pero al abatir los respaldos traseros, el piso no queda plano.

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES: 90 G/KM

IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA

Aunque es 8 milímetros más corto que antes, su distancia entre ejes crece 30, lo que repercute en su habitabilidad, digna de alabanza. De manera ocasional, tres adultos se pueden acomodar detrás, donde brilla su espacio para las piernas –con un conductor de 1,75 metros detrás hay 70 centímetros y 66 en un Fiesta por ejemplo–. Y decimos lo de ocasional, por su anchura, en la media del segmento con 1,25 metros.

Delante se repite la tónica habitual en Skoda. En cinco

minutos sabemos dónde está cualquier botón, y gracias a la regulación del asiento y del volante –en altura y profundidad–, la postura de conducción es perfecta.

Los ajustes son 'tirando a Volkswagen', y los materiales de calidad, aunque abundan los plásticos rígidos en el salpicadero y las puertas. Presenta infinidad de huecos y soluciones inteligentes, como una papelera en la puerta, soporte para el teléfono, cajones bajo los asientos...

También hay 'peros' como

PRECIO 18.970 €

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR



Imágen más moderna. Calidad de acabado. Amplitud interior y capacidad de maletero. Comportamiento. Consumo. Nuevo equipamiento.

EN CONTRA



Motor de tres cilindros menos refinado que el 1.6 TDI. Sin opción a DSG. Sólo cinco marchas. Detalles de equipamiento. Luces poco potentes.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

Apunta maneras, aun con tres cilindros





◀ El maletero tiene 30 litros más que antes y rueda 'de verdad'. Este rascador de hielo en la tapa del depósito es una solución práctica.



◀ 54 KILOS SE AHORRAN CON SU NUEVA PLATAFORMA Y EL MOTOR 1.4 TDI DE TRES CILINDROS. LAS LUCES DIURNAS LED SON DE SERIE ORGANIZACIÓN EN CINCO MINUTOS SABEMOS DÓNDE ESTÁ TODO. NO ESTARÍA DE MÁS QUE EL CLIMATIZADOR O ESTA PANTALLA FUERAN DE SERIE ▼



▲ El sistema de frenada de emergencia en ciudad es de serie, pero esta pantalla táctil con conectividad con nuestro smartphone, no.



▲ Su guantera es algo pequeña e irregular, pero se completa con infinidad de huecos interiores. Estas llantas con neumáticos 215/45 R16 son opcionales. El 'Start/Stop' es rápido y efectivo con este motor 1.4 TDI.



▲ 200 euros cuestan estos asientos tipo baquet, que sujetan perfectamente. Detrás hay mucho espacio longitudinal, pero su anchura condiciona que viajen cómodamente tres adultos.



▲ Si queremos el DSG7 hay que conformarse con el 1.4 TDI de 90 CV.

una guantera que aunque iluminada, es irregular, además de que por la noche, vemos el reflejo por el retrovisor interior –con forma apaisada– de las luces de la matrícula por la junta de la tapa que oculta el limpiacristal trasero.

Otro detalle que no nos ha gustado es que si lo adquirimos con botón de arranque no se ofrece la apertura sin llave, por lo que hay que abrirlo con el botón perteniente y luego volverse a guardar la llave. Este equipamiento es nuevo en el Fabia, así como la posibilidad de equipar techo panorámico o pantalla táctil con MirrorLink, para conectar nuestro smartphone y disfru-

tar de aplicaciones y sistema de navegación.

Son opciones comprensibles, pero otras como el asistente de arranque en pendientes, los antinieblas con función 'corner', el climatizador o el detector de fatiga, deberían ser de serie con acabado Style, más cuando la mayoría tiene un precio irrisorio. De ser así, sus 18.970 euros se pagarían con más gusto si cabe –sin incluir la campaña de 1.715 euros, ni Plan PIVE, ni descuento por financiar con Skoda...–.

Por este precio también sumamos el propulsor diésel más potente. Hablamos de la nueva generación 1.4 TDI,

utilizada ya por el Volkswagen Polo y por el Audi A1.

Disponible con 75, 90 y 105 CV, releva al 1.6 TDI que mantiene por ejemplo el Seat Ibiza y que ofrece las mismas potencias con un cilindro más, pero no cumple la norma Euro VI. Y es que este 1.4 TDI es tricilíndrico, cuenta con turbo variable, inyección directa por raíl común, además de un sinfín de tecnologías para extraer el mismo par máximo de 25,5 mkg, del 1.6 TDI de 105 CV.

Al ponerlo en marcha no puede disimular su naturaleza tricilíndrica, incluso pese al trabajo realizado en insonorización, pero una vez que

sube de vueltas ese sonido se disimula bastante bien. Más patentes son las vibraciones que transmite al habitáculo, y más engorroso es que tengamos que superar las 2.000 rpm en primera velocidad, incluso con el motor frío, para que cuando cambiemos a segunda no intente calarse.

Son algunos de los peajes a pagar por firmar un consumo 'en laboratorio' de 3,5 l/100 km, pues en realidad ha gastado 4,7 l/100 km. Decir que es un dato fantástico, e idéntico al que medimos al Polo 1.4 TDI de 90 CV. Si bien es sólo una décima menos que un Skoda Rapid 1.6 TDI 105 CV, que pesa 89 kilos más. Su-



▲ La suspensión deportiva cuesta 125 euros y combina de cine con las 'gomas' 215/45 R16. De serie es el autoblocante electrónico XDS+.

ma Start/Stop, que es rápido y eficaz, además de un cambio manual con 5 velocidades –el DSG7 se ofrece en el TDI 90–, y unos desarrollos tirando a largos, tanto que en las recuperaciones en 5ª velocidad hemos tenido que hacer 'trampas' empezando a cronometrar a 50 km/h y no a 40, pues el 1.4 TDI directamente se calaba –lo mismo sucedía en el Polo–.

Aun así, si superamos las 1.800 rpm su motor le pone ganas y empuja con energía. No en vano acelera de 0 a 100 km/h en 10,5 segundos –12,5 necesitó el Polo con 15 CV menos– y sus cifras de recuperación son respetables,

permitiéndonos ejecutar adelantamientos sin titubear y mejorando seis décimas el tiempo para pasar de 80 a 120 km/h en 4ª respecto al que empleaba el 1.6 TDI 105 CV.

Este nuevo Fabia estrena plataforma, que no es la MQB. Aun así, hereda piezas de ésta y ahorra frente a su antecesor 54 kilos a igualdad de potencia, además de que suma el diferencial electrónico XDS+. Todo ello le confiere, junto a su centro de gravedad más bajo un buen comportamiento sin recurrir a suspensiones rígidas, de manera que es cómodo y efectivo a partes iguales. Frena bien, pero pedir 85 euros por los discos traseros...

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 TDI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Diámetro x carrera (mm)	79,5 x 95,5
Cilindrada (c.c.)	1.422
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo variable e intercooler
Compresión	16,2 a 1
Potencia máxima (CV)/rpm	105/3.500-3.750
Par máximo (mkg)/rpm	25,5/1.750-2.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.

Relaciones de la caja de cambios:

km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª	8,6
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	16,8
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	27,4
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	39,7
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	51,7
km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª	
km/h a 1.000 rpm ▶ 7ª	
km/h a 1.000 rpm ▶ 8ª	

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera con asist. eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados/Tambores

SUSPENSIÓN
 Delantera: Independiente del tipo McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
 Trasera: Semi-Independiente por rueda tirada con barra de torsión, muelles y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos	185/60 R15
Llantas, aleación	6,0 x 15"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.165
Capacidad del depósito (l)	45
Coefficiente aerodinámico (Cx)	0,32
Mantenimiento (km)	Variable

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT			
Cuentavueeltas	×		
Termómetro de agua	×		
Ordenador de viaje	×		
Sistema de navegación			×
Regulador velocidad			×
Cierre centr./mando a distancia	×		
Elevalunas eléctricos del./tras.	×		
Retrovisores eléctricos regulables	×		
Volante reg. altura/profund.	×		
Asiento regulable en altura	×		
Asiento posterior partido	×		
Arranque sin llave			×
Aire acondicionado	×		
Climatizador automático			×
Techo solar			×
Llantas de aleación	×		
Faros de xenón/lavafaros		×	
Faros direccionales			×
Sensor lluvia y luces	×		

SEGURIDAD			
Airbag conductor/acompañante	×		
Airbag rodilla		×	
Airbag laterales	×		
Airbag de cortina	×		
Control de estabilidad/tracción	×		
Rueda de repuesto	×		
Sensor presión de neumáticos	×		
Asist. arranque en pendientes			×

PRINCIPALES OPCIONES (EN EUROS)
 Asist. arranque en pendientes: 75. Control de velocidad: 140. Detector de fatiga: 40. Antinieblas con función 'corner': 100. Discos de freno traseros: 85. Sensores de aparcamiento delanteros y traseros: 550. Suspensión deportiva: 125. Arranque sin llave: 175. Asientos deportivos: 200. Asientos del. calefactables: 190. Climatizador: 320. Techo panorámico: 660. Color 'Concept': 225. Pintura metalizada: 320. Volante sport: 115. Radio Bolero: 205.



BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	193 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,4
1.000 m salida parada	32,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,5 (10,1)
Recorriendo (metros)	179

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,8
400 m desde 50 km/h en 5ª	21,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,3
1.000 m desde 50 km/h en 5ª	39,7

De 80 a 120 km/h en 4ª	8,4
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,9

ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h	+ 3%
--	------

RELACIÓN PESO POTENCIA kg/CV	11,09
-------------------------------------	-------

CONSUMOS	l/100 km	km/litro
-----------------	----------	----------

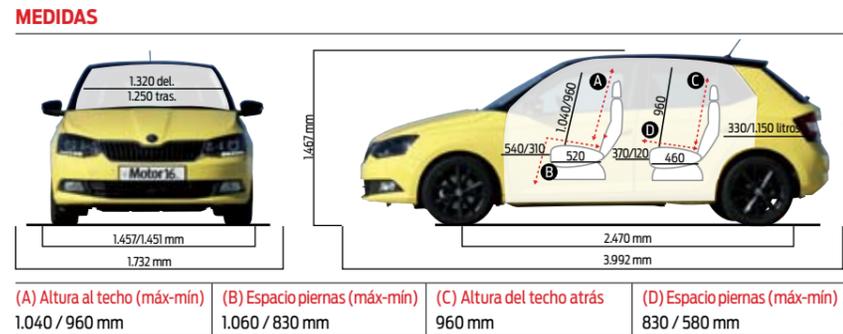
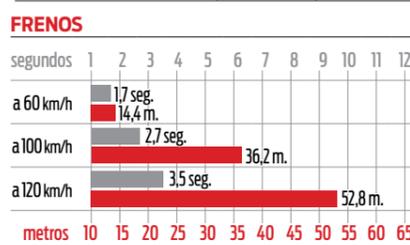
EN CIUDAD	5,1	19,6
A 22,0 km/h de promedio		
EN CARRETERA	3,9	25,6
A 90 km/h de cruce		
En conducción rápida	7,8	12,8

EN AUTOPISTA	5,1	19,6
A 120 km/h de cruce		
A 140 km/h de cruce	6,1	16,4

CONSUMO MEDIO PONDERADO	4,7	21,3
Litros/100 km		

AUTONOMÍA MEDIA	899
Kilómetros recorridos	

CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano	3,9	25,6
Ciclo extraurbano	3,3	30,3
Ciclo mixto	3,5	28,6



EN COMPARACIÓN CON...



PRECIO SIN DTO. (en euros)	18.970	19.630	18.870	20.130
CONSUMO MEDIO (litros/100 km)	3,5	3,6	4,2	3,4
DE 0 A 100 KM/H (en segundos)	10,1	9,4	10,5	9,9
MALETERO (capacidad en litros)	330-1.150	285-1.076	292-938	280-952

NUESTRAS CONCLUSIONES

Es el único que no tiene opción de tres puertas, pero si un Combi por 800 euros más. Ofrece una interesante alternativa TDI con 90 CV y nos ahorramos 700 euros, además de que puede equipar cambio DSG. Eso sí, anda algo menos. Es el más amplio de los cuatro, está muy bien acabado, su dinámica es impecable y el acabado Style viene tan completo como sus competidores.

Algo más pequeño por dentro, el 208 no desentona en acabado y equipamiento. Apuesta por un imponente motor 1.6 BlueHDI que tiene 120 CV y 30,6 mkg de par máximo. También su cambio tiene 6 marchas, pero no hay opción a automático, aunque sí en el e-HDI 92. Con este motor menos potente, nos ahorramos 850 euros, pero no es tan prestacional y además gasta más.

Tiene la misma potencia y par máximo que el Fabia, pero con el 1.6 TDI, un motor de cuatro cilindros, que en marcha es más suave y refinado que el 1.4 TDI. No tiene 'Start/Stop' y por ello consume más en el papel, pues en uso real andan parejos. Lo mismo sucede en prestaciones. 450 euros nos ahorramos con el 1.6 TDI de 90 CV, que puede equipar DSG y hay opción SC y ST.

Usa el motor del Fabia, pero la marca se paga y si lo igualamos en equipamiento –opcional es el airbag de cortina–, les separan nada menos que 1.880 euros. El Polo es algo más pequeño por dentro que el Fabia, aunque tiene algo más de calidad y puede equipar faros LED, perfiles de conducción... 530 euros menos cuesta el TDI 90 que ofrece DSG por 1.520 euros.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

FINANCIACIÓN
 Entrada mínima de 4.743 euros. 48 plazos de 350 euros. El precio final aplazado es de 21.544 euros.

COSTE POR KILÓMETRO
 Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,10 euros/km. Coste financiero: 0,35 euros/km. Coste por km total: 0,45 euros/km.

SEGURO
 Seguro a terceros: 305 euros/año. Seguro a todo riesgo: 476 euros/año con franquicia de 210 euros.

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

DATOS DEL VENDEDOR
SKODA
 VW-Audi España. C/de la Selva, 22. Ed. Gemini. Pol. Mas Blau II. 08820 El Prat de Llobregat (Barcelona)
 Teléfono: 934 028 967

RED DE POSVENTA
 59 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
 2 años sin límite de kilometraje
www.skoda.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 21.790 EUROS

PARA FANÁTICOS DEL MOTOR

PERSONALIZACIÓN Un tema muy de moda

La personalización es uno de los apartados más valorados por los clientes, sobre todo en este segmento de los polivalentes. Por ello Skoda ofrece en su nuevo Fabia la opción 'Color Concept' que permite elegir entre cuatro colores –blanco, negro, plata y rojo– para el techo, los retrovisores y las llantas –algunas combinaciones son poco agradecidas–. Otro detalle original es la lámina adhesiva que puedes personalizar



con la imagen que tú elijas y colocarla en la moldura interior. Tiene un precio de 17 euros y sólo tienes que entrar en la página web de accesorios Skoda y enviar la imagen que tu quieras.

EN DIRECTO



Julian Garnacho
 jgarnacho@motor16.com

No era mentira lo de que el Skoda Fabia siempre me ha parecido el utilitario más equilibrado del mercado. Pero ahora aún más, pues gana puntos en imagen, apartado en el que antes no brillaba especialmente. No abandona su amplitud, su calidad, sus soluciones 'simply clever' o su eficiencia, aunque ahora sea con la llegada de este TDI que lleva el término 'downsizing' a un extremo que roza la imperfección. Y es que aunque el motor es una maravilla de la ingeniería, sus tres cilindros se notan y su menor cilindrada le hacen ser menos suave y progresivo que el 1.6 TDI, el cual en la práctica gastaba mas o menos lo mismo. Pero como lo que vale es el dato de homologación... Por lo demás un '10' a este Fabia que sigue siendo ejemplo a seguir.

No vas a encontrar otro igual



Cruzar por la calle con un Adam como el tuyo es casi imposible. Opel ofrece un mundo de posibilidades de personalización para que no haya dos Adam iguales sobre el asfalto. Y si hablamos de la versión Rocks, la exclusividad se multiplica. Su variante más potente es además muy divertida.



Andrés Mas | amas@motor16.com
Fotos: Alvaro G. Martins

Y diría aún más, no vas a encontrar nada parecido al Opel Adam Rocks, entre otras cosas porque no hay en el mercado un modelo de 3,7 metros de longitud con estilo coupé, una altura libre al suelo incrementada, techo corredizo eléctrico de serie, estética todocamino y unas posibilidades de personalización que te dejarán impresionado. No lo hay. El Adam Rocks no tiene rivales y resulta relativamente sencillo y no muy caro 'tunearlo' para

que tampoco te puedas cruzar por la calle con un Rocks como el tuyo. De hecho, en el SUV urbano de Opel se puede personalizar hasta la llave de contacto, aunque lo más llamativo, por ser lo que más se ve, son los 19 colores disponibles de la carrocería con nombres tan divertidos como 'el blanco perfecto', 'hablando en plata', 'el caballero oscuro' o el 'submarino amarillo', por poner sólo cuatro ejemplos. Precisamente este último es el único color sin cargo, ya que el resto de colores tienen un sobrepeso que oscila entre los 180

euros del blanco sólido y los 1.025 euros de la pintura perlada. La oferta de 'packs' para el Rocks es interminable y la verdad es que a un indeciso le va a costar bastante tiempo definir el aspecto del coche y los interiores más acordes. Pero está claro que la combinación más rara, divertida o cañera que busque la va a encontrar. Pack Twisted, Black&White o Extreme, 30 diseños diferentes de llantas, 9 diseños de retrovisor, 19 colores diferentes para el salpicadero, 6 tonos para los bigotes de la parrilla delantera, 3 colores para el techo

de lona, 4 para el volante... Y así muchas más posibilidades de personalización en un despliegue desconocido en Opel, que busca situar a su Adam en la órbita de los modelos con más posibilidades de personalización y tamaño pequeño como pueden ser el Fiat 500, el Mini o el Renault Twingo o el Audi A1. Al margen de lo mucho o poco que quieras equipar el Adam Rocks, el equipamiento de serie de esta versión 1.0 Ecotec Turbo de 115 caballos incluye control de velocidad, control de estabilidad ESP Plus, dirección asistida eléc-

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.0 TURBO
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Diámetro x carrera (mm)	74,0 x 77,4
Cilindrada (c.c.)	999
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	115 CV / 5.200
Par máximo/rpm	17,3 mkg / 1.800-4.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENO	
Sistema	De cremallera asistida, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,70
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Del.: Indep. McPherson, con brazos triangulares, muelles, amortiguadores y estabilizadora	
Tras.: Semi independiente de ruedas tiradas, con muelles y amortiguadores	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	215/45 R17 - 7,0Jx17"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.156
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.747 / 1.720 / 1.493
Capacidad maletero/depósito (l)	170-663 / 35

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	196 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	17,2
1.000 m salida parada	31,7
De 0 a 100 km/h	9,9
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	18,5
400 m desde 50 km/h en 6ª	18,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	34,6
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	36,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,3
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,1
De 80 a 120 km/h en 6ª	15,2

CONSUMOS

	l/100km	km/litro
EN CIUDAD		
A 23,7 km/h de promedio	6,6	16,9
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	5,3	19,6
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	6,5	16,1
A 140 km/h de cruceo	7,2	14,5
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	6,2	17,5
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	515	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	6,3 / 4,4 / 5,1	

Si quieres saber más del Opel Adam Rocks entra en...
www.m16.in/515

PRECIO	16.328 €
EMISIONES DE CO₂	NUESTRAS ESTRELLAS
EMISIONES OFICIALES: 119 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	COMPORTAMIENTO *****
	ACABADO *****
	PRESTACIONES *****
	CONFORT *****
	SEGURIDAD *****
CONSUMO *****	
PRECIO *****	
NUESTRA VALORACIÓN	
A FAVOR	EN CONTRA
Posibilidad de personalización. Comportamiento. Relación prestaciones-consumos. Exclusividad. Conectividad. Motor suave y silencioso.	Altura en plazas traseras. Maletero justo. Tacto de los frenos. Kit de reparación en vez de rueda de repuesto. Sensor de lluvia mal regulado.





▲▲ El asistente de estacionamiento es una opción de 615 euros. El fondo de los relojes del cuadro simula la fibra de carbono.



▲ Los respaldos traseros se abaten por mitades. El maletero cubica 170 litros. Es un 4 plazas.



▲ Los asientos y el volante calefactables son una opción.



▲▲ El cuero negro cuesta 770 euros. Las dos plazas traseras son algo justas, sobre todo en altura si en ellas viajan dos adultos.



trica con función City, suspensión deportiva, sensor de presión de neumáticos, techo de lona retráctil eléctrico en color negro, pantalla táctil de 7 pulgadas con sistema Intellilink, kit de reparación de neumáticos o radio CD con MP3 entre otros. Echamos de menos los sensores de lluvia y luces, que son opcionales; y un climatizador automático, que cuesta 310 euros. Por lo demás el Adam Rocks tiene todo lo que uno espera de un coche de capricho, con el plus del techo de lona eléctrico que permite disfrutar del cielo en tan sólo cinco segundos y que está bien resuelto pues ofrece una correcta insonorización y una eficaz estanqueidad los días más desapacibles. Lástima que esta capota de lona de gran calidad no se accione desde una tecla de un solo toque y haya que estar pulsando los cinco segundos el botón hasta que se abre o cierra.



▲▲ Aunque no tiene tracción total ni ruedas adecuadas para el campo, su mayor altura libre al suelo le permite alguna alegría. El techo de lona es eléctrico.

Pero el Adam Rocks es mucho más que un modelo de capricho que se puede vestir de mil y una maneras. El Rocks 1.0 Ecotec Turbo es, además,

un coche bien hecho, divertido, manejable, fácil de aparcar y con unas prestaciones que te harán preguntarte qué diablos hay bajo el capó pa-

ra que el Adam más aventurero y potente se mueva con esa agilidad. En realidad la mayor sorpresa de este coche al margen de su diseño y su exclusividad es su mecánica. Y es que el 'crossover' urbano más chic se mueve gracias a un propulsor de tres cilindros con inyección directa de gasolina y turbo, que proporciona una potencia de 115 caballos y unas prestaciones más que interesantes. Un motor de aluminio de nuevo desarrollo que se complementa con un cambio manual de 6 marchas también inédito. Con todo, nuestro protagonista acelera con decisión desde el mismísimo ralenti y con una progresividad encomiable, sube hasta 6.500 vueltas sin aparente esfuerzo y en ningún momento el número de cilindros queda en evidencia. Es decir, no se aprecian las mayores vibraciones o la sonoridad algo antipática que



▲ Existe una gran oferta de llantas opcionales con diferentes medidas de neumático. Las nuestras eran 225/35 R18.

suelen relacionarse con este tipo de mecánicas tricilíndricas. Todo lo contrario, ya que el motor ofrece mayor refinamiento y agrado que algunos

SUSPENSIÓN DEPORTIVA
TIENE UNA ALTURA LIBRE AL SUELO ALGO MAYOR PERO A SU VEZ INCORPORA SUSPENSIÓN DEPORTIVA DE SERIE
AL GUSTO DEL COMPRADOR EL INTERIOR DEL ADAM ROCKS SE PUEDE PERSONALIZAR AL MÁXIMO



▲▲ La suspensión deportiva de serie proporciona al Adam Rocks un comportamiento ágil y divertido. Aunque con la medida de neumático que llevaba nuestra unidad junto a la firmeza de muelles y amortiguadores no ayudaban a conseguir la comodidad deseable.

motores de 4 cilindros, las prestaciones de un GT y un consumo que podemos considerar muy ajustado si tenemos en cuenta la alegría del motor, su condición turbo y que el Rocks no es un modelo especialmente ligero. En concreto esta variante del Adam pesa 1.156 kilos, sólo 7 menos que un Opel Corsa de 3 puertas dotado de la misma configuración. Gracias al trabajo del sistema 'Stop/Start', el consumo del Adam Rocks en ciudad es muy parecido al que se consigue a una velocidad de 120 km/h, es decir entre 6 y 7 litros cada 100 kilómetros, una cifra muy razonable y, sobre todo, similar a la que se consigue en los dos modelos de potencia inferior con motor 1.4 y 87 ó 100 caballos de potencia.

Decíamos que el Adam Rocks es manejable en ciudad, primero por su tamaño,

segundo por su excelente aceleración y la posibilidad de circular en marchas largas gracias a su magnífico par, y tercero por la facilidad para aparcar que proporciona el modo 'City' de la dirección (aumenta la asistencia eléctrica y el volante se mueve con más facilidad). Además, el Rocks ofrece opcionalmente un asistente de aparcamiento avanzado (615 euros) que se ocupa de mover el volante y aparcar el coche bajo tu supervisión con el acelerador y el freno.

Llegado el momento de hablar de estabilidad o comportamiento, el Adam Rocks supera con nota este apartado gracias a la suspensión deportiva de serie que endurece muelles y amortiguadores y convierte al coqueto modelo urbano de Opel en un devorador de curvas, esquinas, paellas, giros, recodos y todo lo que suponga girar el volante durante un recorrido en ciudad

carretera. Pero no nos ha gustado el tacto de los frenos, sobre todo el recorrido efectivo del pedal, muy limitado, aunque el espacio necesario que hemos medido para detener el coche entra dentro de lo normal. Excelente sin embargo la información que transmite la dirección en carretera y la rapidez con la que se pueden efectuar los cambios gracias a una palanca suave y precisa.

Con la suspensión de serie y los neumáticos 225/35 R18 montados opcionalmente en nuestra unidad de pruebas, el compromiso estabilidad-confort quedaba un poco descompensado por la firmeza de la amortiguación y la sequedad de respuesta de esta en el asfalto más deteriorado. No obstante con los 215/45 R17 de serie se notarán menos las imperfecciones de unas calles y carreteras descuidadas y dignas de un modelo como este Adam Rocks.



NUEVO IMPULSO EL ÚNICO PROPULSIÓN TRASERA DE SU SEGMENT O RENUEVA SU IMAGEN, SUS MOTORES E INCREMENTA SU TECNOLOGÍA

Y ahora más...

No se trata de una nueva generación, pero su puesta al día es intensa. El nuevo Serie 1 cambia de aspecto, se rodea de una mayor carga tecnológica y estrena una nueva gama de motores en la que se contempla variantes de acceso con tres cilindros. Más deportivo y maduro, llega en abri.



Si quieres saber más del BMW Serie 1 entra en... www.m16.in/850

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

BMW ha vendido dos millones de unidades de su Serie 1 desde que viera la luz en 2004, por lo tanto hablamos de un modelo de peso en la gama. Ahora se pone al día con una intensa actualización que le hace más competitivo.

Este vehículo podrá gustar más o menos, pero es único en su segmento debido a su condición de propulsión trasera. Esto ya es por sí misma una razón para decantarse por él, pero la competencia es feroz y por eso se pone ahora al día.

Su imagen exterior se ha matizado para darle un aire más dinámico. Así se le dota de una nueva configuración en la parrilla ovoide, unas en-

tradas de aire más generosas y unos faros rediseñados y en los que la tecnología LED toma el relevo al xenón, o unos pilotos traseros 'horizontales' en la zaga.

También el interior se re-

nueva con nuevas tapicerías y acabados, incrementándose el equipamiento de serie con la radio BMW Profesional, el sistema de mando iDrive con pantalla de alta definición de 6,5 pulgadas,

el climatizador automático o el sensor de lluvia.

Asimismo de peso son las novedades bajo el capó. Nuevos algunos y optimizados otros, la gama de motores contempla cinco variantes de gasolina y tres más diésel.

Lejos quedan ya los 'complejos', pues las variantes de acceso 116i y 116d recurren a arquitecturas de tres cilindros que llegarán en verano desde Mini. En el caso del diésel, si se acompaña de la tecnología EfficientDynamics podemos disfrutar de sus 116 caballos con un consumo medio homologado de sólo 3,4 litros.

La oferta en gasóleo se completa con las versiones 118d y 120d, que incrementan la potencia hasta los 150 y 190 caballos, respectivamente.



▶▶ El interior es más aparente al introducir nuevos acabados y aumentar el equipamiento. No hay cambios en habitabilidad y maletero.



El M135i aumenta la potencia hasta los 326 caballos. Su dinámica es excelente y se puede incrementar con la tracción total xDrive y un chasis de adaptación automática.

BMW SERIE 6

Lujo y deportividad se ponen al día

El lujo deportivo tiene una de sus grandes referencias en el Serie 6 de BMW, gama que llega en abril con una 'estudiada' actualización que salpica tanto a la variante Coupé, como al Cabrio y al Gran Coupé. Este último fue el último en aparecer pero se ha convertido en el líder indiscutible a nivel de ventas. Los cambios salpican ligeramente a su estética, con una remozada parrilla, faros con diodos luminosos de alta calidad, nuevas llantas y colores, un interior con superficies y acabados renovados, una pantalla central sin marco, un 'Head-up Display' de última generación... También recibe mejoras a nivel de chasis y dirección, y conserva las cuatro opciones mecánicas: 640i de 320 caballos, 650i de 450 y el M6 de 560 CV en gasolina, y el diésel 640d de 313 CV. Este último y el 640i reducen el consumo medio en 0,2 litros. Está disponible desde 99.200 euros en Coupé, 101.400 en Gran Coupé y 108.500 en Cabrio.



El cambio es manual de seis relaciones, aunque todas las versiones se pueden combinar con una caja automática con convertidor de par 'Steptronic' con ocho velocidades. La tracción total 'xDrive' está disponible en los dos diésel más potentes y en el M135i.

El Serie 1 también recibe nuevos asistentes, como un control de velocidad de cruce con función 'Stop and Go', un sistema de aparcamiento

automático más eficaz y nuevas funciones en materia de conectividad.

Tuvimos ocasión de rodar con el 120d y lo cierto es que el tacto general que ofrece y su dinámica deportiva son un plus añadido para los que busquen mayores sensaciones al volante... sin descuidar el bolsillo.

El precio del Serie 1 arranca en los 25.200 euros. Las versiones 5 puertas cuestan 1.050 euros más.

En gasolina el 118i arroja 136 CV, el 120i presume ahora de 177 CV, se mantienen los 218 CV del 125i, mientras

que en lo más alto se sitúa el M135i, ya un seis cilindros en línea que ahora presume de 326 caballos.

FICHA TÉCNICA SERIE 1 5P

MOTOR	116i	118i	120i	125i	M135i	116d	118d	120d
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	6, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.499	1.598	1.598	1.997	2.979	1.496	1.995	1.995
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4	4	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	109/4.500-6.000	136/4.400-6.450	177/4.800-6.450	218/5.000	326/5.800-6.000	116/4.000	150/4.000	190/4.000
Par máximo (mkg)/rpm	18,4/1.250	22,4/1.350-4.300	25,5/1.500-4.500	31,6/1.350-4.800	45,9/1.300-4.500	27,6/1.750-2.250	32,7/1.500-3.000	40,8/1.750-2.500
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera o total	Trasera	Trasera o total	Trasera o total
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual 6 o Aut. 8	Manual 6 o Aut. 8	Manual 6 o Aut. 8	Manual 6 o Aut. 8	Manual 6 o Aut. 8	Manual 6 o Aut. 8	Manual 6 o Aut. 8
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos ventilados	Discos	Discos	Discos ventilados
Neumáticos	195/55 R16	195/55 R16	195/55 R16	205/50 R17	225/40-245/35 ZR18	195/55 R16	195/55 R16	205/55 R16
Peso (kg)	1.380	1.375	1.380	1.430	1.505	1.395	1.425	1.450
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.329/1.765/1.421	4.329/1.765/1.421	4.329/1.765/1.421	4.329/1.765/1.421	4.324/1.765/1.411	4.329/1.765/1.421	4.329/1.765/1.421	4.329/1.765/1.421
Capacidad del depósito (l)	52	52	52	52	52	52	52	52
Volumen del maletero (l)	360	360	360	360	360	360	360	360
De 0 a 100 km/h (s)	10,9	8,5 (Aut. 8,7)	7,4 (Aut. 7,2)	6,4 (Aut. 6,2)	5,1 (Aut. 4,9)	10,3	8,3 (Aut. 8,1)	7,1 (Aut. 7,0)
Velocidad máxima (km/h)	195	210	225 (Aut. 222)	245 (Aut. 243)	250	200	212	228
Consumo mixto (l/100 km)	5,0	5,4 (Aut. 5,6)	5,7 (Aut. 5,6)	6,6 (Aut. 6,3)	8,0 (Aut. 7,5)	3,7 (Aut. 3,6)	4,1 (Aut. 4,0)	4,1 (Aut. 3,9)

El SUV urbano según Mazda



Si quieres saber más del Mazda CX-3 entra en... www.m16.in/1225



Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Cada modelo que Mazda lanza al mercado parece pensado para distinguirse; con los mismos ingredientes que otros fabricantes, la marca japonesa siempre crea un coctel un poco diferente. Empezando por el diseño o por las soluciones tecnológicas, la realidad es que siempre un Mazda parece otro coche.

Con esta misma filosofía, se lanza al segmento de los SUV urbanos, esa parcela del mercado que no para de crecer y cuya cuota aumenta con cada nuevo coche que llega. Y el arma que ha preparado Mazda para dar la batalla a los Nissan Juke, Renault Captur, Peugeot 2008, Ford Ecosport... se llama CX-3. Se trata de un modelo sobre la base del nuevo Mazda2, que cuenta con un diseño exterior diferenciador –bajo la filosofía Kodo– con unas líneas muy es-

Mazda no rehuye la batalla en el segmento de los SUV compactos. Sin renunciar a su identidad, siempre con un punto diferente, lanza el CX-3, un modelo de estética sugerente, motores potentes y soluciones tecnológicas innovadoras que llega en junio.

culpadas en el lateral, un habitáculo ‘desplazado’ hacia atrás para dar más sensación de movimiento hacia adelante y una altura al suelo sólo 15 milímetros mayor que en el Mazda2. Con ello, lo que demuestra es el carácter urbano de su apuesta. Aunque cuente con variantes de tracción total, está claro que

Mazda no se lo juega a salir fuera del asfalto.

Esas características exteriores se traducen en un interior con un buen espacio para cuatro ocupantes, pues atrás la anchura es escasa para un tercer inquilino. Y con un maletero que con 350 litros ofrece una buena capacidad. El maletero tiene dos pisos, separados por una tabla que se puede colocar en el suelo del cofre cuando necesitamos colocarlo todo en el mismo hueco.

En el interior se ha pensado mucho en el conductor y se ha buscado que centre toda su atención en la carretera. Por ello cuenta con un cuadro dominado por un cuentarrevoluciones central y dos pantallas laterales con la información sobre la velocidad, consumo, autonomía. También tiene un head up display donde se muestra velocidad, pero también informaciones del navegador. Y en el centro, una pantalla de 7 pulgadas para manejar de forma intuitiva, desde una rueda tras

PRECIO	DESDE 20.345 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: DE 105 A 150 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DE 0 A 4,75 %	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+	-
Acabado, comportamiento. Motores suaves y potentes. Equipamiento tecnológico	Bandeja del maletero. Anchura plazas traseras. Sin rueda de repuesto.



EL CX-3 EN REALIDAD ESTÁ MÁS CERCA DEL MAZDA2, DEL QUE DERIVA. RESPECTO A ÉSTE OFRECE 15 MILÍMETROS MÁS DE ALTURA AL SUELO, PERO ES UN SUV URBANO



▲ El salpicadero está pensado para evitar distraer al conductor. Pocos botones, un gran cuentarrevoluciones y una pantalla que se maneja de forma intuitiva con una rueda tras la palanca de cambios.



▲ Aunque está homologado para 5, atrás no hay mucha anchura e irán mejor 4. Además, la forma de la carrocería obliga a agachar la cabeza para salir.



la palanca de cambios, funciones como equipo de música, navegador, ordenador de viaje... Otro aspecto en el que se ha trabajado mucho es el del chasis y la carrocería, para que se ajusten a las especiales características del CX-3 respecto al 2. Por ello, por ejemplo, se han retocado las suspensiones –delantera McPherson y barra de torsión trasera– y la dirección asistida para adaptarse a un coche más alto y algo más pesado. También los frenos han sido revisados para ofrecer mayor capacidad y en cuanto a la tracción total, cuenta con un sistema inteligente de alerta de deslizamiento de las ruedas delanteras, de forma

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 SKYACTIV-G 120	2.0 SKYACTIV-G 150	1.5 SKYACTIV-D 105
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998	1.499
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4
Potencia máxima/rpm	120/6.000	150/6.000	105/4.000
Par máximo/rpm	20,8/2.800	20,8/2.800	27,5/1.600-2.500
Tracción	Delantera	Total	Delantera o Total
Caja de cambios	Manual o auto 6 vel.	Manual o auto 6 vel.	Manual o auto 6 vel.
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	215/60 R16	215/60 R16	215/60 R16
Peso (kg)	1.230	1.310	1.275
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.275/1.765/1.535	4.275/1.765/1.535	4.275/1.765/1.535
Capacidad del depósito (l)	45	45	45
Volumen del maletero (l)	350-1.260	350-1.260	350-1.260
De 0 a 100 km/h (s)	9/9,9 (aut)	8,7/9,6 (aut)	10,1/11,9 (aut AWD)
Velocidad máxima km/h	192/187 (aut)	200/195 (aut)	177/172 (aut AWD)
Consumo mixto (l/100 km)	5,9 (Auto: 5,8)	6,4/6,3 (aut)	4/5,2 (aut AWD)



◀ Como en todos los productos de Mazda, la personalidad, desde todos los ángulos, es una de sus características.



▶ Faros Full LED y un maletero de 350 litros en dos alturas. La bandeja del maletero es endeble.



que transmite automáticamente –sin necesidad de que el conductor tenga que hacer nada– el par a las ruedas traseras.

La gama del Mazda CX-3 se articulará en torno a tres motores: el gasolina 2.0 Skyactiv con variantes de 120 ó 150 caballos y el diésel 1.5 Skyactiv con 105 caballos. El cambio puede ser manual o automático, en ambos casos de seis marchas, y hay posibilidad de contar con tracción total o sólo a las ruedas delanteras. El uso de los motores más potentes habla de las intenciones de Mazda con el CX-3: situarlo en la parte alta del segmento. Por ello se han dejado de lado, por ejemplo, la versión de 95 caballos en gasolina, que podría haber sido un buen punto de partida.

El resultado de estas combinaciones lo pudimos comprobar sobre el terreno en los alrededores de Barcelona. Los motores de gasolina muestran una gran

finura y un empuje importante. Con ellos el CX-3 se muestra agradable y suave, aunque enérgico. El cambio, tanto el manual como el automático –excelente, y que además puede equipar levas– se encargan de exprimir el motor y sacar lo mejor de sí. Otro tanto ocurre con el diésel, que ofrece un empuje casi inmediato y está dotado de una gran suavidad, con un sonido casi imperceptible. En las carreteras catalanas, con buen firme, destacó la dirección, muy precisa, y el buen equilibrio entre comportamiento dinámico y comodidad. Las suspensiones filtran bien y le dotan de un punto picante en su comportamiento. Y el toque de seguridad que ofrece la tracción total es definitivo.

También será definitivo el precio. Y ahí los 20.345 (antes de promociones, PIVE, etc) no parecen descabellados para el cliente que quiera tener un SUV con un aire diferente.



◀ El brasileño Ricardo Gondo es director general de Renault para España y Portugal desde 2013. En Ginebra, junto al Kadjar recién desvelado, repasó con nosotros la actualidad de Dacia y Renault.

«Hay que seguir favoreciendo e invirtiendo en vehículos de emisiones 0»

Ricardo Gondo, director general de Renault Iberia, se muestra optimista ante la inminente llegada del Kadjar o los brillantes resultados del Captur, líder en su clase. Además, resalta el liderazgo de Sandero y Dokker en ventas a particulares o la firme confianza de Renault en los modelos eléctricos.

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

–La producción en Palencia del Kadjar, que pertenece a uno de los segmentos de mercado más activos, parece otra clara muestra de que Renault apuesta por España.

–El Plan Industrial 2012 es el que ha traído tantos proyectos nuevos, y de nuevos segmentos. Además, muy diferenciados de los productos de Nissan, como se ve en el Captur y el Juke. Y la prueba de que estamos acertando se ve en la aceptación creciente del Captur, que primero se fabricaba en un turno, luego en dos y, desde septiembre de 2014, con tres turnos en Valladolid. Ha sido líder todos los meses, y su lanzamiento se ha ido completando poco a poco, primero con la transmisión EDC, luego con la serie especial Helly Hansen y ahora con el motor diésel dCi 110.

–Y ahora, a repetir con el Kadjar...

–Es un modelo con un componente tecnológico alto, con un comportamiento muy bueno y un aspecto atlético. Y además de versiones 4x4 también se ofrecerá con tracción 4x2 y sistema Extended Grip, que ya utilizamos en la parte alta de

la gama Scénic y en el Captur. Oigo a veces que el Kadjar lleva la plataforma del Qashqai, pero en realidad lo que usa es una plataforma de la Alianza Renault Nissan, que se adapta a cada modelo, como demuestra el Kadjar, que es más largo, tiene más distancia entre ejes y se beneficia de mayor altura al suelo. Pero es un segmento clave, porque el 50 por ciento de las ventas en España son del segmento C, y un tercio de ellos son SUV.

–¿Es el segmento SUV el que le está comiendo terreno a los monovolumen?

–Las ventas de vehículos monovolumen empezaron a bajar hace diez años, pero hace cuatro ya se han estabilizado. Creo que siempre habrá clientes para los monovolumen, pues sus necesidades son diferentes.

–¿Y nos puede avanzar algo sobre el esperado sucesor del Laguna?

–Simplemente que el segmento D protagonizará la próxima

novedad de Renault, pero poco más se puede decir ahora. Hay terreno abonado, porque la marca es muy reconocida en esa parte del mercado y contamos con una red muy profesional.

–¿Y sobre la apuesta en torno a los vehículos eléctricos? ¿Seguirá Renault por esa vía?

–Se trata de una estrategia global, y de ella han salido frutos como el nuevo Zoe presentado en Ginebra, cuya autonomía aumenta de 210 a 240 kilómetros. Además, somos líderes de ventas de vehículos 'Zero Emissions' en España, y creemos que el mercado va hacia esa solución, tanto por las exigentes normativas sobre CO₂ y óxidos nitrosos como por los problemas de contaminación que se les plantean a las ciudades. Hay que seguir invirtiendo y favoreciendo los vehículos Z.E., como se hace por ejemplo en Noruega, donde sí se ha logrado que se vendan muchos vehículos eléctricos. Por eso el Plan Movele debe tener continuidad.

–¿Y un Dacia eléctrico?

–Con Dacia la estrategia es otra, y toda su gama se puede conseguir con mecánica preparada en fábrica para usar GLP. De hecho, en enero ha sido la marca que más taxis de GLP ha vendido en España gracias al Lodgy y al Logan.

–¿Existen planes para situar más arriba a Dacia?

–Cuando llegué al cargo hace unos años sólo un 10 por ciento de las matriculaciones del Sandero en España eran de la versión Stepway, de aspecto más dinámico, y ahora casi la mitad de los Sandero que se venden corresponden a esa variante. Sí está habiendo una evolución. Además, estamos muy orgullosos porque el Sandero y el Dokker, cada uno en su segmento, lideran el ranking de ventas a particulares en España. No obstante, Renault y Dacia seguirán dirigiéndose a clientes distintos.

▼ Para celebrar los primeros diez años de Dacia en España, la marca lanzará pronto las series especiales AuDacia, más equipadas.



◀ Laura Ros, directora de Volkswagen en España desde el pasado 1 de enero, junto al Passat GTE, una de las numerosas primicias mundiales de la marca alemana en el Salón de Ginebra. En la cita helvética, además, se dio a conocer que el nuevo Passat había sido elegido 'Coche del Año en Europa 2015'.

–Y volviendo al asunto de la rentabilidad de la red, ¿cómo se ha capeado el temporal de la crisis?

–Esperamos que la rentabilidad de la red de concesionarios de Volkswagen en España cierre en torno al 2 por ciento en 2015, una cifra adecuada para mantener la viabilidad de los negocios y para acometer nuevas inversiones. Y la rentabilidad media de nuestra red ha sido positiva durante todos los años de crisis. Una de nuestras principales prioridades ha sido proteger el negocio de nuestros concesionarios, implementando medidas de reestructuración para aligerar sus costes y optimizar sus procesos, tanto en el área de ventas como en la posventa. Eso nos ha permitido alcanzar unos resultados extraordinarios durante los últimos años. Continuaremos en esta línea, pero debemos seguir siendo prudentes y absorber el crecimiento de volumen previsto con el mismo número de socios.

–¿Y cómo ve el mercado español en general?

–Abogamos por la puesta en marcha de un Plan PIVE para continuar con la línea positiva del mercado y evitar un frenazo. Es necesario mantener este tipo de medidas

–En el arranque del año, el Golf se ha situado en la cuarta posición del ranking de ventas en España.

«Ser líder del mercado no es un objetivo en sí mismo»

La directora de Volkswagen en España, Laura Ros, aboga por la puesta en marcha de un Plan PIVE que permita continuar con la línea positiva del mercado. En cuanto a su marca, cree que las prioridades tienen que seguir siendo la satisfacción del cliente y la rentabilidad de su red comercial.

–¿Cómo valoraría la situación actual de Volkswagen en España y su posición de liderazgo en los últimos tres años?

–El arranque del año está siendo excelente, con un crecimiento en el acumulado de los dos primeros meses en torno al 33 por ciento, 6 puntos por encima de lo que ha aumentado el mercado, y tenemos dos modelos asentados en el ranking de los diez más vendidos, pues el Golf es cuarto y el Polo es sexto. En cuanto al liderazgo por marcas en España, gracias al extraordinario trabajo de nuestros concesionarios hemos logrado mantenernos en la primera posición de ventas durante los últimos tres años, del 2012 al 2014. Aunque para Volkswagen, ser líder del

mercado no es un objetivo en sí mismo, sino la consecuencia del trabajo bien hecho. Es el fruto del plan estratégico que pusimos en marcha en 2011 y que tiene como pilares fundamentales la optimización de la satisfacción de los clientes y la rentabilidad de la red comercial.

–¿Y cuáles son las prioridades de Volkswagen en este 2015?

–«Nuestro objetivo es seguir consolidando nuestra posición en el mercado, ser una marca de referencia en la explotación del negocio y en satisfacción del cliente, y esto nos permitirá mantenernos como la marca de volumen más rentable para su red de concesionarios, manteniendo al mismo tiempo nuestra posición de liderazgo en ima-

gen entre los fabricantes de volumen».



Vigilancia Vuelve el cerco a las vías secundarias

El repunte de la siniestralidad en los dos primeros meses del año y, especialmente, que nueve de cada diez muertes se produjeran en carreteras convencionales ha motivado intensificar la vigilancia en estas vías. Eso supone que, al igual que se hizo el pasado mes de septiembre, todos los efectivos de la agrupación de tráfico, incluidos los 12 helicópteros de la DGT (seis con el radar Pegasus), se centraran en ese tipo de vías, escenario del 80 por ciento de los accidentes mortales. Al igual que en el primer Plan Integral de Vigilancia en carreteras secundarias, los radares móviles se centrarán en esos trazados; se supone que ubicados siempre en lugares visibles, acorde con la nueva política anunciada por la directora general de la DGT María Seguí a finales de febrero, recomendación que no parece sigan al pie de la letra todas las patrullas. Otro punto importante es que los conductores parados por exceder los límites de velocidad, pueden ser sometidos al control de alcohol y drogas y la comprobación de que carné, ITV, seguro y estado del vehículo se encuentran en regla.



Competencia Nueva multa a Repsol

Los 20 millones de euros de multa a los que se enfrenta Repsol por coordinar precios, intercambiar

información y firmar pactos de no agresión se han visto incrementados con una nueva sanción de 8,75 millones de euros. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) castiga ahora a la petrolera por incumplir una resolución dictada por el organismo regulador en 2009 por la fijación indirecta de precios en las estaciones de servicio, incumplimiento

que se considera como una falta muy grave.

Audi En continuo crecimiento

Audi ganó 4.428 millones de euros en 2014 (un 10,5% más que en 2013) superando las previsiones de ventas al alcanzar 1.741.129 unidades y sobrepasar por primera vez los 53.000 millones de euros de facturación.

De cara a este ejercicio, la firma de los cuatro años espera otro récord de ventas, camino de llegar a los dos millones de entregas antes de 2020.

Industria europea Saldo positivo

Con un superávit de 90.153 millones de euros (+2,9% sobre el ejercicio anterior) cerraba el sector del automóvil

de la UE 2014. Los datos de Acea (fabricantes europeos) coloca en 5,5 millones los vehículos los vendidos en el exterior, con Estados Unidos como principal destino, acaparando cerca del 18 por ciento de las unidades exportadas, por delante de China. En cuanto a las importaciones, que alcanzaron 24.092 millones de euros (+1,9%), el 74% de los vehículos llegó de Estados Unidos, Japón, Turquía y Corea del Sur.



RECORTA PÉRDIDAS Y ESPERA OTRO BUEN AÑO

Seat marcha hacia la rentabilidad

No hay que acabar en números negros para considerar que ha sido un buen año. Eso al menos es lo que piensa el Comité Ejecutivo de Seat cuyo presidente, Jürgen Stackmann, calificaba 2014 como «un buen año para Seat» en la presentación de los resultados consolidados de la compañía en España. Y es que, a pesar de tener una pérdida de 65,7 millones de euros, la cifra supone una mejora del 56 por ciento frente a los 140 millones 'en rojo' de 2013.

Stackmann también anunciaba el inicio de la contratación de cien ingenieros altamente cualificados para reforzar los proyectos actuales de la marca y del grupo. Trabajarán en el Centro técnico de Martorell, sumándose a los 800 empleados que se incorporaron a lo largo de 2014 (350 indefinidos) para hacer frente a la de-

manda de la familia del León.

Seat cerraba 2014 con la mayor facturación de su historia, 7.497 millones de euros (+15,8%), especialmente por la buena acogida del León, convertido en el modelo estrella de la marca, al superar, por primera vez, en ventas al Ibiza, el otro bastión de Seat (ambos suman el 75 % de las matriculaciones). El crecimiento de la familia León se traduce también en el aumento de 450 € en los ingresos por vehículo, al pasar de los 12.640 € del precio medio de 2013 a los 13.090 € marcados en 2014, gracia al interés por las versiones más equipadas y, especialmente, al éxito del León ST.

Al aumento de los ingresos por vehículo vendido se une la subida del 10 por ciento en las entregas (390.500 unidades), que se refleja en el

13 % de incremento en la producción de Martorell (442.677 unidades), la mayor cifra de los últimos doce años.

El camino hacia la rentabilidad sostenible, también se refleja en el 23% de mejora del resultado operativo (-167 millones de euros) sobre 2013. Mejora a la que se apunta el Ebitda (+36%), alcanzando los 300 millones de euros, y el flujo de caja (cash flow), que subió un 46%, hasta los 523 millones de euros, permitiendo afrontar con recursos propios los 497 millones de euros invertidos el pasado ejercicio.

En cuanto al futuro, serán el León y el todoterreno urbano, que llegará al mercado el año que viene, los pilares fundamentales de la compañía que, asegura su presidente, «regresará a los beneficios», sin comprometerse a aventurar cuándo.



▲ El Comité Ejecutivo de Seat, encabezado por el presidente, presentaron los resultados en España.

Para proseguir con esa curva ascendente de ventas, necesaria en la consolidación, este año se abrirán 104 concesionarios en Europa, destino del 62 por ciento de las ventas de Seat. De momento, el desembarco en China está congelado hasta que se consolide el mercado del Viejo Continente y en los planes también se excluye a Rusia, descartada por la elevada protección arancelaria y la cotización del rublo, que dispararían los precios de los vehículos.

el puntazo

Una aplicación gratuita evita la tentación de coger el teléfono al volante.

Se llama 'Drivemesafe' y es la aplicación para el móvil que corta automáticamente las llamadas entrantes cuando se está al volante. La ofrece la Fundación Mapfre gratuitamente en Google Play y, además de informar al que llama de que en ese momento el conductor no le puede atender, también avisa cuando el vehículo se está acercando al destino e informa de los puntos conflictivos o incidencias de tráfico con mensajes que ayudan a estar prevenido y evitar contratiempos.

la cifra

287

menores de 12 años sin sistema de retención (70 en el asiento delantero) y 4.516 personas sin cinturón fueron localizados durante la semana de vigilancia intensiva del uso de estos dispositivos en la que se controlaron 416.917 vehículos. Tráfico recuerda que, de haber cumplido la norma, no habrían perdido la vida 10 de los 21 fallecidos en los dos primeros meses de 2015 sin cinturón o SIR.

la imagen

Cinco millones de motores EcoBoost ruedan por el mundo

Un Focus hecho en Michigan (EE.UU) ha sido el destinatario del motor de un litro que completa los cinco millones de EcoBoost producidos por Ford desde que en 2009 el Taurus SHO estrenó esa tecnología de ahorro de combustible con el V6 de 3.5 litros. El éxito de esa mecánica, varias veces merecedora del Título de Motor Internacional de Año, ha llevado a fabricar más de 200.000 EcoBoost al mes.



la frase

Begoña Cristeto. Secretaria General de Industria

«Con toda probabilidad el Gobierno aprobará durante este año la octava edición del Plan PIVE, cuando se acabe los fondos del actual».



en breve

RUSIA NO INTERESA
Cuando Nissan anuncia la suspensión temporal de la producción en Rusia, la caída de las ventas en ese mercado y la devaluación de la moneda local también lleva a General

Motors a cerrar su planta de San Petersburgo, retirar en diciembre la marca Opel de ese mercado y reducir los modelos de Chevrolet, concentrándose en la comercialización de su marca de lujo Cadillac.

MÁS DONDE CARGAR
Acorde con su compromiso por la movilidad eléctrica, Endesa ha instalado 958 puntos de recarga convencional y 37 de rápida en cuatro años y ofrece un «todo incluido» por 1,85 €/día.

ADJUDICACIONES
Teknia, la compañía española de fabricación de componentes de automoción afianza su posición tras la adjudicación de nuevos proyectos de VW y Visteon a su planta de Elorrio (Vizcaya).

Figueruelas

Renovación de plantilla

Más de 1.400 contratos rejuvenecerán la plantilla de la planta de Figueruelas en los próximos cuatro años, como relevo de los trabajadores nacidos entre 1954 y 1957. Supone renovar más del 25 por ciento de la plantilla actual y será el Instituto Aragonés de Empleo (INAMEN) el encargado de la selección de los aspirantes, que deberán realizar un programa de formación en la planta zaragozana. El compromiso de General Motors es incorporar a la plantilla, como mínimo, el 60% de los que superen la formación.

VW Navarra

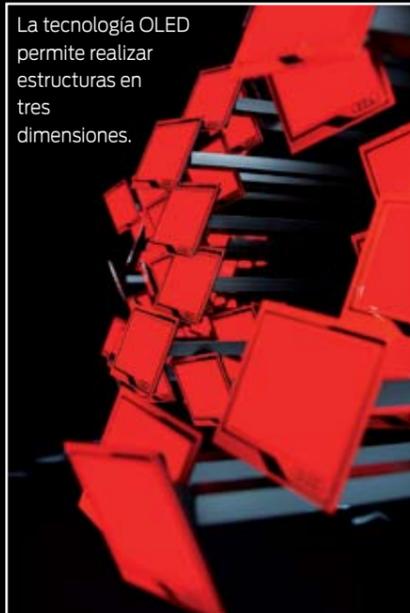
Más beneficio en 2014

Con 2.909,76 millones de euros facturados (11% sobre 2013) y un beneficio después de impuestos de 52,92 millones de euros (+5%) cerraba VW Navarra 2014, un ejercicio en el que se invirtieron 33,74 millones de euros en la factoría de Landaben. La planta española produjo el 3% de las unidades fabricadas por el Grupo VW, suponiendo los 305.700 Polo fabricados (+5,6% sobre 2013) el 16% de los turismos producidos en España en 2014.

Tendencias

A las familias les gusta el eléctrico

El estudio encargado por Nissan a una empresa externa, destaca que cada vez más familias europeas se inclinan por un vehículo eléctrico. La investigación, centrada en Reino Unido y Noruega, donde más se vende el Leaf, también pone de manifiesto que esta tecnología ya no se percibe como propia del «segundo coche» de la casa, al haber pasado con rapidez a ser el vehículo principal de las familias.



La tecnología OLED permite realizar estructuras en tres dimensiones.

La luz cobra vida

Los faros son los 'ojos' de los vehículos y marcan buena parte de su personalidad. Audi es un referente en materia de iluminación, por tecnología y por diseño, dotando a cada modelo de unos rasgos propios que le identifican sobre el resto. Hemos visitado las nuevas instalaciones de la marca alemana en Ingolstadt en materia de iluminación para conocer de cerca sus nuevos proyectos, y lo cierto es que lo que llega es tan novedoso que parece pura ciencia ficción.

Todo va muy rápido en cuanto a la tecnología aplicada a la iluminación en el mundo del automóvil. Tanto que un cliente puede pasar de las bombillas halógenas de su actual vehículo, a unos faros Matrix, saltándose por el camino los xenón o los Full LED, que ya adelantamos se quedarán 'viejos' en breve.

Los faros Matrix y la tecnología láser parecían ciencia ficción hace diez años, y ya salpican a una buena parte de la gama en Audi. El fabricante trabaja en tres frentes para abrir nuevos caminos: diseño, dinámica e interacción.

La estética es fundamental y en Audi la trabajan a conciencia desde que en 2004 in-

trodujera las luces diurnas de LED en el A8. Se trata no sólo de reconocer a un Audi por sus faros, sino de saber con qué modelo nos cruzamos.

Actualmente la tecnología Matrix LED ya se incorpora en modelos como el A8, el TT o en la próxima generación del A4. Esta tecnología nos permite gozar de la mejor ilumina-

ción sin deslumbrar al resto de usuarios. Cada faro consta de hasta 25 segmentos (12 en el TT) y miles de espejos con millones de combinaciones y graduaciones posibles.

Una cámara frontal y un programa de software son capaces de ensombrecer los puntos de luz que nos encontramos de frente (hasta ocho



▲ La luz de freno adaptativa emite tres intensos destellos al realizarse una frenada de emergencia, con el fin de avisar a los vehículos que van por detrás.



▲ La tecnología OLED permitirá jugar con las formas y las superficies tridimensionales, aunque tardará años en llegar.

fuentes diferentes) para evitar deslumbramientos. También pueden trabajar con los datos que proporciona el sistema de navegación, con el fin de optimizar el alumbrado en cruces, curvas... Destacar que, salvo la regulación en altura, que es mecánica, el resto de movimientos internos se producen por software.

Tampoco es extraño ya ver a un Audi con luces de freno adaptativas ('parpadean' tres veces tras una frenada de emergencia) o los intermitentes dinámicos, que indican intuitivamente la dirección hacia la que va a girar el vehículo. Estos avances se dieron de frente en su día contra la normativa vigen-

▲ El diseño no solo identifica a un Audi, también diferencia a un modelo de otro.



▲ La tecnología OLED recurre a diodos LED orgánicos de un milímetro de espesor.



▲ El láser emite una luz blanca muy intensa. Ya está disponible en el Audi R8.



▲ El diseño 'Landscape' ilustra un efecto tridimensional en las luces diurnas.

te en materia de seguridad y homologación, pero resultan tan intuitivos que a 70 km/h el conductor reacciona seis metros antes. Por eso se han legalizado.

Ahora hablamos ya de los faros Matrix láser. Activos a partir de 60 km/h, generan un cono de luz intenso y blanco que se extiende unos 200 metros por delante del vehículo. Podrían ser más, pues en las 24 Horas de Le Mans la iluminación de los Audi R18 e-tron alcanzaba los 900 metros, pero en conducción 'normal' lo ideal se sitúa entre 150 y 200 metros, distancia suficiente como para poder reaccionar.

Señalar, para tranquilidad de todos, que los Matrix láser no son dañinos para la vista, pues el haz láser no sale del faro. Necesita de un conver-



FAROS MATRIX LED

◀ Audi sustituye los elementos mecánicos de movimiento de los faros Matrix por software.

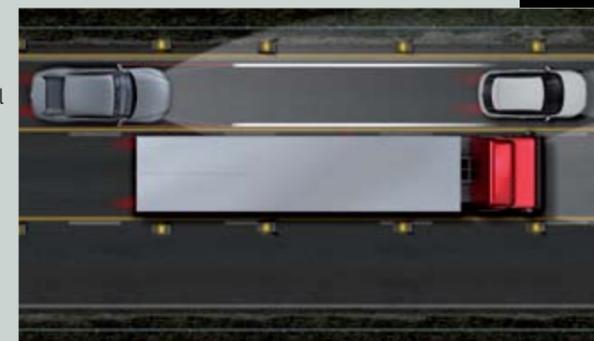
- ▲ 1.- Luz de cruce. 2.- Area de iluminación atenuada. 3.- Area iluminada.
- 4.- Luces de curva. Transfieren la mayor intensidad de luz hacia el interior de la curva.
- 5.- Area de visión de la cámara frontal. Reconoce el tráfico en sentido contrario y a los vehículos que llevamos por delante.

INTERACCIÓN

La iluminación al servicio de la seguridad



◀ La tecnología láser permitirá proyectar luz en la zaga y en el frontal para advertir de nuestra presencia o para saber si nuestro vehículo 'entra' cuando el espacio es limitado.



La iluminación también se convertirá a corto plazo en un medio de información debido a las nuevas tecnologías interactivas que permitirán comunicar al conductor con el resto de los vehículos o usuarios del entorno.

De esta manera varios vehículos podrán interactuar para compartir e iluminar de manera óptima la vía, por ejemplo. También podrán avisar a un peatón del riesgo de ser atropellado y los nuevos faros Matrix láser pueden proyectar sobre el pavimento dos

franjas de luz de unos 15 metros de longitud que nos 'indicarán' la anchura de nuestro vehículo, para comprobar si 'entramos'. Otro ejemplo es la luz trasera antiniebla láser, que proyecta en la zaga una línea o un triángulo de emergencia.



▲ En breve se incorporarán las luces laterales, aspecto que incrementará la seguridad, sobre todo, en las calles de las ciudades.

tidor de fósforo para transformarse en luz blanca, y se puede combinar también con xenón y led.

Aproximadamente den-

tro de dos años será ya una realidad la nueva tecnología con la que Audi experimenta actualmente: la iluminación OLED. Realizada en material

orgánico muy similar al empleado en las televisiones de última generación, se trata de pequeñas láminas de un milímetro de espesor que se iluminan al aplicarse un voltaje eléctrico.

De momento se utiliza sólo en los pilotos traseros, que gozarán de una iluminación más uniforme, y se podrá contar con formas tridimensionales, efectos luz-sombra o, incluso, generar movimiento dinámico sobre la carrocería. Luces y formas que revolucionarán la iluminación.



◀▶ La combinación de una escultura en V –de ángulo variable– con las laminillas 3D con autobloqueo mejora el agarre sobre nieve. Tanto, que ofrece ahí la misma tracción que un neumático de invierno, al que iguala también en curvas con agua.

Bueno para todo

Fusionando las tecnologías de sus mejores neumáticos de invierno y de verano, Michelin ha creado el CrossClimate, primer neumático de verano con certificación para el invierno. Si las virtudes teóricas ya asombran, tras ponerlo a prueba en Francia bajo difíciles condiciones damos fe de su eficacia real.

Los 36 meses de desarrollo, las más de 1.000 horas dedicadas a ensayos de laboratorio y, sobre todo, los cinco millones de kilómetros de pruebas –en siete países, entre ellos España– tienen recompensa: el 1 de mayo se inicia la comercialización en Europa del CrossClimate, un neumático que establece otro hito en la historia de la multinacional francesa, inventora en 1946 del neumático radial y en 1983 del neumático invernal con laminillas. Porque el Michelin CrossClimate pasa a ser el primer neumático de verano homologado para invierno.

A los más avispados se les ocurrirá una pregunta: «¿no había ya neumáticos que valían para todo el año?» Y la respuesta a la cuestión debe ser

«sí», aunque un ‘sí’ condicionado, pues los llamados All Season –puede traducirse como ‘para todas las estaciones’– van

muy bien en invierno pero no tanto sobre asfalto seco, donde alargan la frenada, generan más ruido y elevan el consumo,

mientras que los neumáticos de invierno –ahí Michelin ofrece la gama Alpine– brillan en invierno pero no lo hacen tanto en

▶ Al estar homologado como neumático de uso invernal –luce en su flanco la montaña y el copo–, el CrossClimate se adapta, incluso, a países donde es obligatorio por ley equipar neumáticos de invierno, aunque Michelin mantendrá su gama Alpine, ideal para condiciones extremas, como las de Escandinavia.



verano, con el agravante de su mayor degradación al subir las temperaturas. De ahí que los neumáticos de invierno obliguen a dos cambios anuales: en otoño hay que ponerlos, en primavera hay que quitarlos.

Y de ahí también la relevancia del CrossClimate, un neumático de verano con tan buenas propiedades invernales que luce la homologación 3PMSF: adiós a las cadenas, los dos cambios anuales y a frenar en más metros de lo debido. Además, el nuevo neumático, que será lanzado con 23 dimensiones distintas entre 15 y 17 pulgadas –en 2016 crecerá la oferta–, llega con un precio muy ajustado –a medio camino entre el de verano y el de invierno– y, según Michelin, no se degrada más que una goma de verano convencional.

El secreto, para la marca, está en sumar las tecnologías de sus mejores neumáticos ‘especialistas’, que antes se tenían por incompatibles. Con tres claves: la primera, un innovador compuesto de goma –para la banda de rodadura, un material muy flexible que se adapta a la más mínima rugosidad y un nuevo tipo de sílice que reduce el calentamiento y, por tanto, el consumo del coche–; la segunda, la exclusiva escultura en V de ángulo variable –en la parte central de la huella tiene un ángulo concebido para esfuerzos laterales, y un ángulo más abierto en los hombros para esfuerzos longitudinales–; y la tercera, las nuevas laminillas 3D con autobloqueo, que a base de ondulaciones verticales y laterales se comprimen entre ellas para dar rigidez a los bloques de la escultura, logrando más estabilidad del neumático –con independencia de fuerzas longitudinales al frenar o acelerar, y fuerzas laterales en curva–, más precisión de conducción en seco y más duración. Y como ‘guinda’, la tecnología EverGrip en los hombros, que colabora en las prestaciones sobre nieve.

En resumen, los mejores niveles de seguridad para todas las condiciones meteorológicas y durante todo el año. Así de sencillo, así de importante.

TEST COMPARATIVO

Bajo nuestra lupa... y la de organismos independientes



1 En Divonne-les-Bains, a tiro de piedra de los Alpes, tuvimos ocasión de repetir varias de las pruebas a las que había sido sometido previamente el CrossClimate por los organismos independientes TÜV SÜD, UTAC-Ceram y Dekra Test Center, que, como nosotros, compararon el nuevo producto de Michelin con otros tres tipos de neumático: de verano, de invierno y All Season, que hasta ahora era lo más parecido a una goma ‘todo uso’. Si empezamos por la prueba de agarre en curvas en mojado –giramos en torno a una rotonda empapada y ganamos velocidad progresivamente hasta perder adherencia–, el neumático de verano se queda ligeramente descolgado, pues es el primero en el que el coche se ‘escapa’ del circuito acotado, mientras que el CrossClimate, el de invierno y el All Season igualan en la primera plaza. Pero el CrossClimate ha obtenido la máxima calificación en frenada en mojado –etiqueta europea ‘A’–, que comparte con el Michelin de verano. Sin embargo, el Michelin de invierno se conforma ahí con la ‘B’, y el All Season comparado, con la ‘C’.

El segundo test al que sometimos los cuatro neumáticos transcurría en una carpa climatizada que acogía una rampa nevada. El reto: afrontar la cuesta, parar en la mitad y reemprender la marcha. Como esperábamos, el Michelin de verano no fue capaz de traccionar en ese deslizante firme –en una carretera habría significado tener que recular y buscar un lugar seguro para poner las cadenas–, mientras que sus tres ‘rivales’ permitieron completar el repecho. Lógico, pues los tres tienen homologación 3PMSF –la montaña y el copo–. Pero los organismos consultados sólo dieron la máxima nota, ‘ex-aequo’, al Michelin de invierno y al CrossClimate, que pone en juego una banda de rodadura flexible, una escultura en V de ángulo variable o unas laminillas 3D –extremadamente onduladas, de espesor variable y geometría compleja– con efecto ‘garra’.



No es legal circular con neumáticos de verano por donde es obligatorio el ‘calzado’ invernal; pero, en cambio, sí se pueden usar neumáticos de invierno en pleno verano. Según Michelin, el 3% de los conductores alemanes y el 7% de los franceses lo hacen así de mal, pues eso eleva el gasto de carburante y, sobre todo, aumenta la distancia de frenado sobre firme seco, especialmente con calor. Pudimos constatarlo en un tercer test donde el Michelin de verano se impuso y el CrossClimate quedó tan cerca –reconozco que mis distancias fueron ‘clavadas’ con uno y otro– que los organismos independientes dieron a ambos la máxima nota. El All Season y el Michelin de invierno necesitaron claramente más asfalto hasta pararse.





◀ Algunas etapas eran auténticas 'destrozacoches'. Pero nuestro Seat Marbella aguantó bien. Este año también se llevaba ayuda humanitaria para los niños.

Sarna con gusto...

La primera vez que oímos hablar del Panda Raid, hace unos años, nos pareció una idea simpática, pero sólo apta para masoquistas. Recorrer Marruecos en viejos Panda o Marbella sonaba más a incomodidad extrema que a aventura. No podíamos haber estado más equivocados.

Francisco Javier Triguero

Sin duda, el Panda Raid ha sido una de las mejores experiencias de nuestras vidas. Las incomodidades están ahí, para qué negarlo, casi 5000 km por caminos de cabras, pocos extras en el coche, una semana durmiendo en tiendas de campaña, y mucho polvo y arena en la cara y en el cuerpo, por poner varios ejemplos. Sin embargo, todo eso queda eclipsado por increíbles sensaciones al volante, espectaculares paisajes, y un gran despliegue humano, en el que nunca falta un compañero que te eche un cable en los momentos difíciles, ya sea empujando, ayudándote con la mecánica o prestándote un repuesto.

locidad. Una avería nos puede hacer llegar al campamento a altas horas de la madrugada, y a la mañana siguiente el reloj no perdona; hay que estar en pie para continuar. Por lo tanto, una buena revisión antes del raid es imprescindible. El Sáhara a mediodía no es el

lugar más cómodo para cambiar ese viejo amortiguador, o darte cuenta de que el radiador tenía una fuga.

La buena noticia es que el Panda o el Marbella son modelos muy agradecidos. La mecánica es sencilla, la conducción fácil, y con un po-

co de práctica hasta un 4x2 como el nuestro es capaz de sortear bancos de arena y caminos de piedras por los que nunca imaginamos que podría pasar un coche de calle.

Pero como siempre ocurre, hay una cara amarga, y esa no es otra que la vuelta a la reali-



◀ Como es habitual, los coches tarde o temprano tienen que pasar por «el taller móvil». El equipo de dos coches de Motor 16 con cuatro pilotos de Iberia se lo pasó en grande.

dad. Durante los 1.500 km de vuelta a Madrid uno no puede evitar ir fijándose en las pistas de tierra, ríos, y montañas que se van cruzando por el camino, y pararse a pensar en cuándo podremos volver a salir del aburrido asfalto y sentir la adrenalina de ir a 35 km/h por un camino infernal. Esperemos que sea pronto.

VIVE UNA ESCAPADA PERFECTA



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



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





TOYOTA SOCIO OLÍMPICO

Toyota se ha convertido en socio olímpico tras firmar un acuerdo con el Comité Olímpico Internacional que se prolongará hasta finales de 2024. La marca se encargará de suministrar vehículos urbanos y comerciales, servicios de seguridad vial, sistemas de apoyo al transporte, soluciones de movilidad sostenible, etc.

En la firma del acuerdo estuvieron presentes el presidente de Toyota, Akio Toyoda, y el presidente del COI, Thomas Bach, (ambos en la imagen), entre otras personalidades.

CLÁSICOS CITA EN ITALIA
El Concurso de Elegancia Villa D'Este, que cada año se celebra en la localidad italiana de Cernobbio, a orillas del Lago Como, está considerado uno de los eventos de coches clásicos



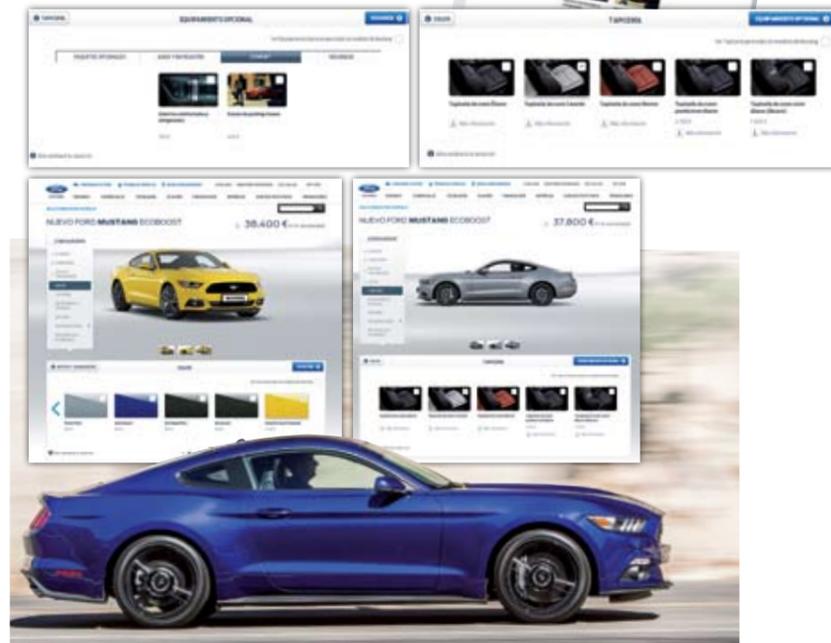
más exclusivos del mundo. Este año tendrá lugar del 22 al 24 de mayo y estará dedicado a la década de los 70. El certamen acogerá un homenaje al Rolls-Royce Phantom por sus 90 años.

ATENTOS A... 28/03
El Real Club de Golf de Sevilla acoge una de las pruebas de la Audi Quattro Cup, el torneo de golf para aficionados que organiza la marca alemana y que este año cumple su 25 aniversario.



FORD MUSTANG

► La mitad de los internautas se decantan por el motor EcoBoost de 314 CV y el resto elige el V8 de 418 CV.



► Más de medio millón de usuarios europeos configuraron su Ford Mustang en sólo un mes.

UN ÉXITO VIRTUAL

Se confirma la gran expectación creada por la llegada del Ford Mustang a los concesionarios europeos, un modelo que se vende por primera vez en el Viejo Continente en sus 50 años de vida. Más de medio millón de usuarios configuraron virtualmente un Mustang durante el primer mes de funcionamiento de la aplicación que permite personalizar el modelo

(www.ford.es/ConfiguradordeVehiculos). Además, las webs de la marca que permiten a los internautas informarse sobre los precios (desde 37.000 euros) y opciones de este deportivo registraron 1,1 millones de visitas.

Éxito total –en el mundo virtual al menos– para uno de los modelos más esperados del mercado. Y ¿cuál es el Mustang preferido por

los usuarios? La mitad de ellos optaron por el EcoBoost 2.3 litros con 314 CV y la otra mitad eligió el motor V8 5.0 litros con 418 CV.

Entre los colores, los españoles se quedan con el negro y el rojo combinado con un interior con asientos en cuero negro. Entre los acabados, manda el 'Custom Pack', con sistema de audio premium, llantas de aleación de 19 pulgadas...

GOODYEAR BUSCA UN LUGAR ESPECIAL

La marca de neumáticos Goodyear sortea un viaje alrededor del mundo para dos personas entre los que participen en su campaña 'My Feel Good Place', que pretende descubrir los lugares preferidos de la gente en todo el mundo a través de fotografías. Aquellos

que deseen participar pueden hacerlo posteando la foto del 'lugar que les hace sentir bien' en Instagram con el hashtag #MyFeelGoodPlace.



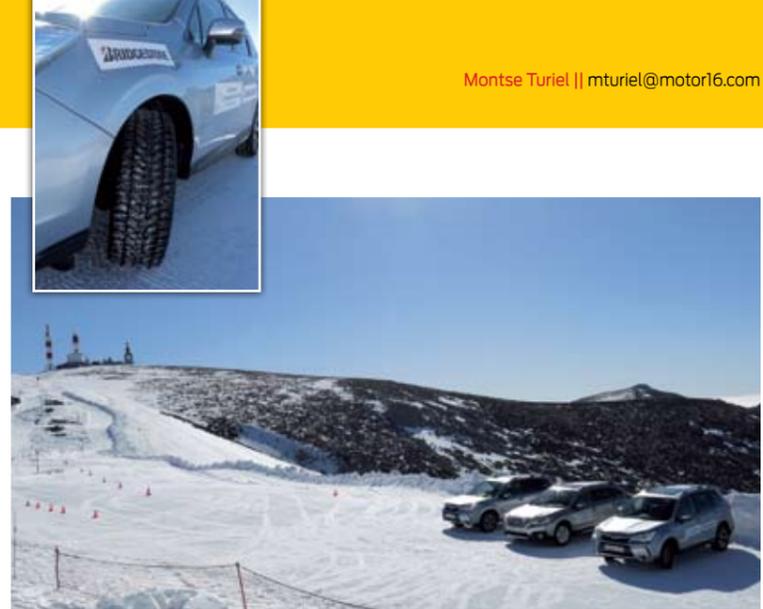
ANIVERSARIO

La marca de neumáticos General Tire, hoy Continental Tire North America, celebra su centenario. Fue el mayor fabricante de neumáticos para camiones de EE.UU.

SITUADO A 2.179 METROS DE ALTURA NAVACERRADA YA TIENE SU CIRCUITO DE NIEVE

ECA, Escuela de Conducción Avanzada, ha llegado a un acuerdo de explotación en exclusiva con la estación de esquí del Puerto de Navacerrada para organizar toda clase de cursos, eventos y presentaciones en el circuito ubicado en sus instalaciones. La nueva pista, con una superficie de 27.000 metros cuadra-

dos, está entre Guarramilla y La Bola del Mundo, a 2.179 metros, lo que asegura la mayor reserva de nieve de la sierra madrileña. El acceso se realiza mediante el telesilla, cuyo edificio cuenta con cafetería y aula para clases teóricas, y la pista permitirá mejorar la seguridad y habilidad al volante en situaciones de baja adherencia.



► El circuito de conducción invernal está situado entre el telesilla de las pistas de Guarramilla y la cumbre de La Bola del Mundo, con 12.000 metros cuadrados llanos y otros 15.000 en pendiente.

JAGUAR LAND ROVER NUEVO CENTRO DE INNOVACIÓN PARA 2017

Jaguar Land Rover inaugurará en 2017 en Reino Unido su nuevo Centro Nacional de Innovación Automovilística, en el que se invertirán más de 207 millones de euros.

La Universidad de Warwick, en Reino Unido, acogerá el nuevo Centro Nacional de Innovación Automovilística de Jaguar Land Rover, un complejo de 33.000 metros cuadrados que contará con talleres, laboratorios, salas de ingeniería virtual e instalaciones de motores avanzados de última tecnología. Todo ello, con el equipamiento necesario para dise-

ñar y crear los futuros prototipos del fabricante británico. Se invertirán más de 207 millones de euros en este proyecto, que abrirá sus puertas en la primavera de 2017 y en el que se espera trabajen unas mil personas, entre ellas 600 ingenieros, investigadores y especialistas en el campo de la automoción.



► Del nuevo Centro Nacional de Innovación Automovilística (NAIC) de Jaguar Land Rover saldrán los futuros prototipos del fabricante británico.

RENAULT KADJAR ALREDEDOR DEL MUNDO

Aunque el Renault Kadjar no llegará a los concesionarios hasta este verano, ya podemos recorrer virtualmente con él algunos de los lugares más emblemáticos del mundo (de Times Square, en Nueva York, al Polo Sur). La marca se ha asociado

con Google Street View para crear la aplicación 'Kadjar Dare to Roam', que permite ponerse al volante de este todocamino que se fabricará en exclusiva en Palencia.



PEUGEOT

Más de 300 estudiantes se han inscrito en el programa Talentos Marketing de Peugeot y optan a una beca para trabajar seis meses en la marca.

¿SABÍAS QUE...?

Está comprobado que un motor limpio es un motor más eficiente, que a su vez produce menores emisiones. Las pruebas realizadas en distintos vehículos confirman que el uso de BP Ultimate Gasolina en vez del uso de gasolina regular, puede reducir significativamente las emisiones del escape del coche.

EL SEAT 127 DEL EQUIPO SEAT COCHES HISTÓRICOS QUEDÓ TERCERO EN EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE REGULARIDAD RFDA 50, UN ÉXITO



◀ El Seat 127 que llevamos hasta el podio calzaba unos Yokohama Semislick 155/65 13 que iban muy bien en agua. Fernando Salvador, Dircom de Seat copilotó de cine con un Blunik nunca fácil de gestionar. El coche gastó 11 l/100 km de media.



▶ Sendas penalizaciones retrasaron al principio del rally a pilotos de la talla de Mia Bardolet o Salvador Cañellas. Sin embargo el segundo pudo recuperar mucho en el tramo nevado.



▶ El tramo de Espinelves, en la segunda etapa, se convirtió en cuestión de minutos en un infierno nevado para muchos de los equipos de Regularidad FIA. En nuestro caso y con ruedas semislicks, el tramo fue divertido pero muy delicado, lo que nos hizo ser conservadores.



El equipo de Seat Coches Históricos al completo antes de comenzar el Rally Costa Brava. Al frente Isidre López.

A pesar de todo...

A pesar de que esta edición del Rally Costa Brava ha sido una de las más duras y complicadas, aunque también de las más bonitas, el equipo Seat conseguía llevar al podio a dos de sus equipos entre los que se encontraba el Seat 127 conducido por el representante de Motor 16.

Andrés Mas || amas@motor16.com

Ya dije hace dos años que correr un rally de regularidad es mucho más divertido de lo que la gente piensa. Pero si encima se participa dentro de un equipo tan profesional y preparado como es el de Seat Coches Históricos, si se tiene de compañeros de escudería a legendarios ex pilotos como Salvador Cañellas o Mia Bardolet, si el que se corre es el mítico Rally Costa Brava, si las condiciones climatológicas te brindan la oportunidad de superar tramos secos, con niebla, mojados o totalmente nevados, y por último y a pesar de las complicaciones y el nivel de tus contrincantes, si te llevas para casa un trofeo,

el resultado es una experiencia inolvidable y la certeza de que se ha sido testigo de un acontecimiento único que quedará grabado en la memoria.

La verdad es que el mundillo de los clásicos cada vez tiene mayor aceptación, y si hablamos de rallies con este tipo de vehículos veteranos, las cifras son contundentes. Ha sido el caso del Rally Costa Brava Histórico, con 102 inscritos, 23 de ellos equipos extranjeros de 15 nacionalidades diferentes y vehículos que por sí mismos, incluso en parado, ya son un espectáculo. Por ejemplo había inscritos 6 Lancia Delta Integrale, 3 Lancia 037, un total de 19 Porsche, 5 Ford Sierra RS Cosworth, 6 Ford Escort



◀ Ildefonso García y Jesús Gijón, con Porsche 911 ganaron el Trofeo de Regularidad RFEdA-50 Campeonato de España, seguidos de Salvador Cañellas y Daniel Ferrater con 124-FL 2000 y en tercer lugar Andrés Mas y Fernando Salvador con Seat 127. La salida del rally en la localidad de Lloret de Mar es todo un acontecimiento. El Campeonato de Europa de Velocidad FIA lo ganó 'Lucky'-Fabrizia Pons, con un Lancia Delta Integrale.



◀ El Blunik es un 'ordenador' que mide los metros y la velocidad para mantener el ritmo exigido en cada tramo en función de las condiciones meteorológicas, pero dependiendo de la trazada del piloto, el copiloto tiene que ir corrigiendo datos para no penalizar.

RS, una legión de BMW M3 o VW Golf, y curiosidades como un Lancia Beta Montecarlo, un Talbot Sumbean, un Lotus Cortina, un Porsche 356 Carrera 2 o un Mitsubishi Lancer conducido por Kenjiro Shinozuka, ganador del París Dakar de 1997. Sobre el papel y con este despliegue, nuestro modesto Seat 127 no tenía muchas posibilidades de acariciar los puestos de cabeza. Y eso que el modelo histórico de la colección de la marca española tiene algunos toques maestros que lo hacen algo más competitivo. Motor con carburador doble y 50 caballos preparado para utilizar gasolina sin plomo de 98 octanos (con asientos de válvulas reforzados), cambio de relación cerrada, sin mucha velocidad máxima

pero con una respuesta mucho más viva, muelles más duros, ballesta trasera retocada para reducir la altura y amortiguadores Bilstein con 'setup' propio, cremallera de la dirección más rápida, colector y escape especiales para que el motor suba mejor de vueltas, neumáticos Yokohama semislicks en medida 155/65 13... Con esas ayuditas y los poco más de 700 kilos que pesa, la verdad es que el 127 ha ganado en agilidad y su velocidad de paso por curva es sencillamente increíble.

Tras los primeros tramos y al terminar la primera etapa la clasificación nos sitúa en un sorprendente puesto 7º, por delante de los otros tres coches del equipo que han sufrido diferentes penalizaciones y de 13 rivales más incluido Shi-

nozuka. Es más, tras la primera jornada sólo lo han hecho mejor cuatro participantes con Porsche, uno con Seat 124 FL y un Ford Lotus Cortina. En el resultado ha tenido mucho que ver la excelente calibración del Blunik que en los entrenamientos puso a punto Fernando Salvador, el copiloto.

El segundo día mantuvimos el tipo bastante bien y conservamos la posición hasta que llegó el tramo Espinelves-Collsaplana, donde una copiosa y contundente nevada que cuajó en pocos minutos, sorprendió a todos y cambió el curso de los acontecimientos. El Seat 127 con sus neumáticos casi lisos superó el tramo perdiendo algo de tiempo y con algún susto, pero llegamos al final con el coche intacto. Nuestros com-

pañeros Fernando G. Blanco y J.C. Andreu con un Ibiza no tuvieron tanta suerte y abandonaban tras una salida de carretera, sin embargo Salvador Cañellas con su excelente copiloto Daniel Ferrater, tiraron de experiencia, manos y motor y subieron 10 puestos hasta el séptimo lugar tras una remontada espectacular.

Pero no nos íbamos a quedar sin el premio a nuestra impecable trayectoria. Cañellas-Ferrater se aupaban a la segunda posición en el podio del Campeonato de España de Regularidad RFdA-50 y nuestro Seat 127 quedaba tercero de esa especialidad, un premio que nos sabía a gloria tras un Rally Costa Brava como los de antes.

La tormenta que cae sobre la Fórmula 1

La primera carrera de una temporada cierra la puerta a dudas y especulaciones de pretemporada, pero también abre otras para calibrar el nuevo campeonato. En el Gran Premio de Australia confirmó los peores augurios para los rivales de Mercedes, y mientras algunos equipos parecen haber despertado esta temporada, ante otros se abre un camino de espinas y extrema presión. Fernando Alonso y McLaren transitan por este último. El Gran Premio de Malasia y sus diluvios dará más respuestas.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

Para los aficionados españoles, el interés se centrará en Fernando Alonso, que afrontará su debut con McLaren en unas circunstancias absolutamente inéditas en su trayectoria deportiva. Mientras se espera que su recuperación y rendimiento personal sean

EN DATOS
PRIMER GRAN PREMIO
1999
GP ORGANIZADOS
15

LONGITUD
5.543 METROS
VUELTAS
56

CURVAS (IZDA./DRCHA.)
15 (9 DER. / 6 IZQ.)
VELOCIDAD MÁXIMA
310 KM/H

RÉCORD VUELTA
JUAN PABLO MONTOYA
1.43.223
2004



El dominio mostrado por Mercedes en Australia puede ser el preludio del paseo que le espera a la escudería alemana este año.

Circuito de Yas Marina curva a curva

1-2 Tras una larguísima recta, la primera curva es muy lenta y larga, exige una frenada muy tardía ya que se superan los 300 km/h perdiendo velocidad a medida que se la recorre, en segunda marcha, hasta alcanzar casi los 80 km/h. La anterior lleva a otra también muy cerrada, de izquierdas y que se desarrolla en bajada. Ambas son zonas muy bacheadas, donde resulta delicado acelerar demasiado rápido, más si cabe si el monoplaza sufre de acusado subviraje.

3-4 (Langkawi): la primera es de derechas, se acelera a fondo ganando velocidad para llegar a la siguiente, en segunda, de derechas y muy aguda.

5-6 (Genting): una de las zonas más rápidas de la pista, en curva, de muy elevada velocidad, con una chicane larga y amplia que castiga mucho el

neumático debido a las altas fuerzas G y sus rapidísimos cambios de dirección, alcanzándose a la salida casi 250 km/h

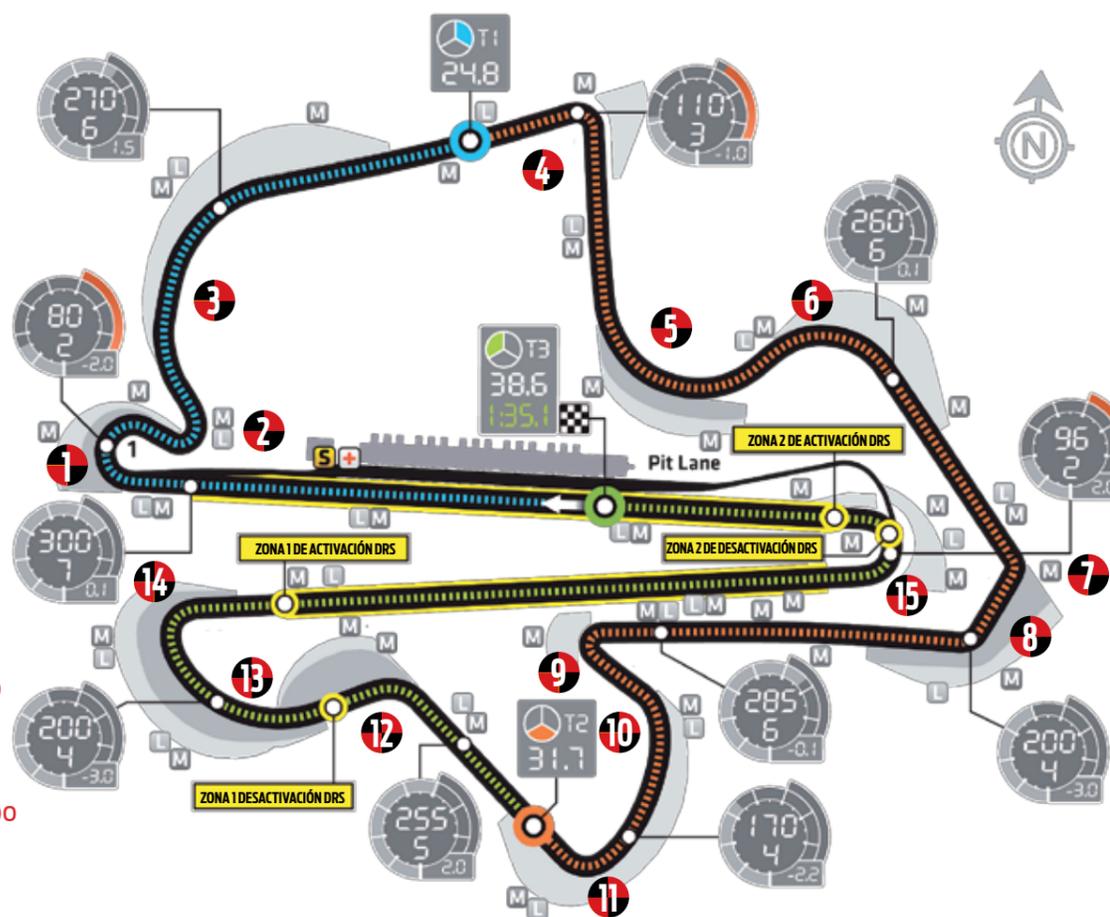
7-8 Zona larga, de media velocidad, con una curva -la segunda- de doble pico, también muy bacheada, con facilidad para descolocar el monoplaza.

9 (Berjaya Tioman), muy lenta, de izquierdas, muy similar a la segunda, pero ahora su trazado se desarrolla en subida.

10-11 La segunda requiere una fuerte frenada girando el volante, de derechas y de velocidad media.

12-13-14 Se toma a fondo, con baches, que lleva inmediatamente a la de Sunway Lagoon, también requiere frenada y giro simultáneos, de segunda velocidad.

15 Uno de los puntos clave de adelantamiento, tras la segunda recta y con activación previa del DRS. Larga e intensa apurada de frenada, se baja a casi 90 km/h y hasta segunda velocidad, pero pasarse en el emparejamiento permitirá de nuevo el adelantamiento fácil del rival, con la recta de meta a continuación.



HORARIOS (HORA ESPAÑOLA)
ENTRENAMIENTOS VIERNES 27:
1ª SESIÓN: 03:00-04:30
2ª SESIÓN: 7:00-8:30
ENTRENAMIENTOS SÁBADO 28:
1ª SESIÓN: 06:00-07:00
CLASIFICATORIOS: 09:00
CARRERA DOMINGO 29:
14:00

VELOCIDAD KM/H	FRENADA FUERZA G LATERAL	Nº DE SECTOR	NO DE SECTOR	SECTOR 1	SECTOR 2	SECTOR 3	CIRCUITO	SAVIDA	COCHE MEDIO	COMISARIOS
150	2.0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
150	2.0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
150	2.0	1	2	3	4	5	6	7	8	9

totales, lo hará a bordo de un monoplaza fuera de la menor competitividad. Melbourne confirmó los peores pronósticos para el equipo británico. Cinco segundos de diferencia en entrenamientos, un monoplaza que no llega a la salida, Jenson Button doblado a mitad de carrera... Completar la distancia -con dos vueltas menos que el ganador- fue menos consuelo que la visualización del paisaje por el que transita la escudería de Fernando Alonso: donde un Caterham cualquiera el pasado año.

Las singularidades ambientales de Sepang no auguran un mejor panorama al respecto ante los problemas de la unidad motriz nipona. Desde McLaren y Honda ya emplazan al verano para poder ofrecer un rendimiento medianamente aceptable. Boullier habla de un retraso de dos años con Mercedes en el terreno de la motorización. En definitiva, y salvo enorme sorpresa, se trata en la próxima carrera de evitar un calvario para Fernando Alonso.

En el lado opuesto de la parrilla, literalmente, tenemos a Mercedes ¿Ha sentenciado ya la temporada 2015

con el grado de dominio mostrado en Melbourne? Resulta difícil imaginar otro escenario. «Estoy contento porque logramos todos los objetivos planteados», explicaba Toto Wolff tras la primera prueba de la temporada, «la unidad de potencia siempre ha sido la referencia y ahora, aerodinámicamente, por lo que se ve en la pista y en los datos, parece que tenemos un buen coche en todo tipo de curvas». Lo que faltaba. Si el equipo alemán también ha pulido la fiabilidad, como fue el caso durante febrero, el panorama se presenta más negro para la competencia que las nubes que se esperan en Sepang.

Aunque siempre queda la esperanza. «Ganamos por medio minuto a Ferrari, pero se puede ver el salto que han dado del año pasado a este año, es realmente impresionante. Es sólo el primer año, pero por lo que hemos visto en el GPS, su motor es muy potente y el coche es realmente bueno», reconocía el propio Wolff al final de la prueba ¿Podría ser Ferrari un alternativa en el futuro?

«Creo que es cuestión de tiempo que Ferrari lo con-

FERRARI HA DADO UN GRAN PASO, PERO AÚN HAY QUE VER CUÁNTO Y CUÁNDO PUEDE RECORTAR LA DIFERENCIA RESPECTO A MERCEDES



EN 2014 Hamilton y Mercedes enseñan el camino

Mercedes logró el primer doblete de la temporada, confirmando una extraordinaria superioridad que ya se temía durante el invierno. Lewis Hamilton pudo compensar con su triunfo el abandono en Australia, y ni siquiera tuvo rival en Nico Rosberg, aunque la victoria tampoco resultó fácil para el británico dada las singularidades de Sepang.

El británico controló la carrera de principio a fin, más pendiente del consumo de combustible y neumáticos que del piloto alemán, aunque cuando éste atacaba, Hamilton respondía, siempre pendiente de las gomas bajo un enorme calor ambiental. «Era demasiado rápido», justificaría Rosberg al final de la carrera, en un esquema que tantas veces se está repitiendo entre ambos pilotos, un torna y daca condicionado por el resultado en entrenamientos, y dado el dominio que disfrutaban con sus monoplasas desde el inicio de 2014.

Vettel logró un sorprendente tercer puesto, al sumar al conseguido por Ricciardo en Australia, considerando que sumaba sólo 866 kilómetros

en pretemporada y 1.711 el equipo. La evolución de Renault era sorprendente, aunque muy lejos del fabricante alemán. Para Vettel, sin embargo, el resultado fue un espejismo ante el paisaje que viviría en las siguientes carreras frente a su compañero australiano.

Por detrás, Button logró la cuarta posición, mientras que Magnussen se tocaba con Raikkonen en la carrera. Por su parte Felipe Massa y Valtteri Bottas protagonizaron uno de los episodios más singulares del fin de semana. Los Williams, fuera del Q3 el sábado volvieron a vivir una pugna interna, y el equipo hubo de retener a Bottas, que pedía paso al muro de boxes para superar a su compañero. Massa se negó. Por su parte Daniil Kvyat logró sumar sus dos primeras carreras en los puntos.

Fernando Alonso y Ferrari ya comenzaron a poner en evidencia en Sepang lo que sería la tónica de la temporada. En los primeros compases del año la entrega de potencia era muy deficiente. Pero el diferencial de potencia frente a Mercedes era enorme.

«Más o menos es lo que esperaba, para ser honesto, el coche no tenía nada nuevo desde Australia. Después de la calificación pensé que tal vez hoy podríamos desafiar a Red Bull por lo menos, tal vez no a Mercedes, pero desafortunadamente no hemos podido». Superar a Nico Hulkenberg y su Force India en la parte final de la prueba y terminar cuarto fue todo lo que pudo lograr Fernando Alonso en uno de sus circuitos favoritos. Hamilton había llegado a meta 35 segundos antes.

siguiente, tienen todos los recursos, la gente adecuada, los pilotos adecuados, así que es cuestión de tiempo que reduzcan la diferencia, y medio minuto no es un mundo». Efectivamente, lo que Wolff no matizaba es cuándo –y a cuánto– el equipo italiano logrará reducirla, así como el margen de maniobra que Mercedes oculta en la manga. Ojalá no se trate de esperar a 2016. Al menos, nos queda el consuelo de esperar que Raikkonen acierte tras Melbourne: «obviamente, no es suficientemente rápido todavía, pero creo que la diferencia en carrera es mucho más pequeña que entrenamientos». De momento, la progresión del equipo italiano no ha sido extraordinaria pero, por ahora, le ha llevado al mismo al mismo punto donde Red Bull se movía el pasado año. Un gran éxito sí; una alternativa a Mercedes, todavía está por ver.

«El circuito de Melbourne es un poco especial, y siempre ofrece resultados extraños, creo que durante el resto de la temporada Ferrari y Williams estarán a un nivel similar, y las diferencias variarán según las características de la pista», explicaba Pat Symonds, cuyo equipo fue sorprendido por el italiano en Albert Park. En Sepang será posible contrastar en una pista más convencional si Symonds acierta o no para uno de los duelos de la presente temporada entre Ferrari y Williams.

Mientras tanto, Red Bull transita por ese aludido camino de espinas en este comienzo de temporada. Ya son bien conocidas las quejas Christian Horner y Helmut Marko. El primero pidiendo a la FIA que active recursos legales que recorten la diferencia con Mercedes. El segundo, amenazando con una posible retirada del equipo austriaco de la Fórmula 1. Fruto todo ello del ‘paso atrás’ dado en 2015 hasta ahora por Renault en su afán técnico por



«Williams se dejó ganar el terreno con Ferrari en Australia, pero se espera que en Malasia estén en la pelea. Carlos Sainz, por su parte, quiere demostrar que lo de la primera carrera no fue casualidad.»

«Fernando Alonso vuelve en Malasia, pero el rendimiento de McLaren sólo puede hacerle rodar en los últimos puestos... y gracias. En cuanto a Sauber, tras el éxito de Australia, habrá que ver su posición real.»

reducir diferencias con Mercedes, y del temor al gran arco temporal que se vislumbra para recortar la diferencia con Mercedes, con los siguientes efectos colaterales en el interés global de la Fórmula 1.

En Melbourne, Red Bull se convirtió en un equipo comparsa, lo que le retrotraía a sus primeras andanzas previas a 2009. Por otro lado, habrá que comprobar si el tiro al aire dado tras la carrera australiana se convierte en una ráfaga política durante la temporada. Puede que en la Fórmula 1 se abra el melón

de la pugna política al respecto. Ecclestone apoyó a Horner en su reivindicación y, de mantenerse el aplastante dominio de Mercedes, cabe que este capítulo abierto en Melbourne tenga continuidad futura. La suspensión del Gran Premio de Alemania reafirmó los derroteros de crisis que amenazan a la Fórmula 1, que podrían acentuarse si Hamilton y Rosberg se pasean durante el resto del año, como apuntaba Horner.

Para terminar también con los españoles, Carlos Sainz afronta su segunda carrera en Fórmula 1 con el crédito

de la pugna política al respecto. Ecclestone apoyó a Horner en su reivindicación y, de mantenerse el aplastante dominio de Mercedes, cabe que este capítulo abierto en Melbourne tenga continuidad futura. La suspensión del Gran Premio de Alemania reafirmó los derroteros de crisis que amenazan a la Fórmula 1, que podrían acentuarse si Hamilton y Rosberg se pasean durante el resto del año, como apuntaba Horner. Para terminar también con los españoles, Carlos Sainz afronta su segunda carrera en Fórmula 1 con el crédito

de la pugna política al respecto. Ecclestone apoyó a Horner en su reivindicación y, de mantenerse el aplastante dominio de Mercedes, cabe que este capítulo abierto en Melbourne tenga continuidad futura. La suspensión del Gran Premio de Alemania reafirmó los derroteros de crisis que amenazan a la Fórmula 1, que podrían acentuarse si Hamilton y Rosberg se pasean durante el resto del año, como apuntaba Horner.

ganado en Melbourne. El piloto español rodó siempre por delante de Verstappen –excepto en el Q1–, y asumió con inesperada madurez los múltiples retos –especialmente en carrera– que aparecieron por el camino. Pero el holandés es un extraordinario talento natural que crecerá en las próximas carreras. Pero nunca ha tenido un rival a su altura en su todavía corta trayectoria deportiva. Que Sainz le doblegue no sólo podría descolocar a Verstappen psicológicamente, sino que también haría crecer su capital como piloto en la Fórmula 1. Nada como ganar el segundo asalto de Sepang. Y en cuanto a Roberto Merhi, también sigue en el aire su presencia en el Gran Premio de Malasia. Ojalá que Manor esté a la altura de las circunstancias

saber comprar y vender

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Síguenos en...



Motor16.tv Motor16.com preciosdecoches.motor16.com

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

Matriculaciones en Europa

SE MANTIENE LA RECUPERACIÓN

La generalizada subida de las ventas en los mercados europeos, especialmente en los cinco grandes, entre los que destaca la recuperación de España (ver cuadro), coloca febrero como el decimotercero mes consecutivo de crecimiento en la UE al sumar 924.440 matriculaciones, que suponen un 7,3 por ciento de incremento sobre el segundo mes de 2014. Los datos de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (Acea) señalan una subida similar (7%) en las cifras del acumulado, con casi dos millones de unidades comercializadas en los dos primeros meses de 2015, periodo en el que, de nuevo, España se anota el mayor crecimiento. Un fuerte incremento que, recuerdan los fabricantes instalados en España (Anfac), impulsan los Planes PIVE. Anfac también resalta que la moderada recuperación que vive el mercado europeo es buena para las plantas que fabrican en España.

Con 119.545 entregas en Europa (UE+EFTA) VW mantiene la notable distancia que la separa de Renault, la segunda marca que más vendió el pasado mes (69.587 unidades). Si se trata de grupos, VW encabeza la clasificación (243.479 unidades), por delante de PSA (106.786) y Renault (96.786). También son los tres primeros en el cómputo anual, con 506.407, 218.192 y 193.659 entregas, respectivamente.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

	Febrero	%15/14	Enero/Febr.	%15/14
VW	119.545	12,8	252.048	10,4
RENAULT	69.587	14,4	135.719	12,9
FORD	62.445	6,8	132.275	5,8
PEUGEOT	62.354	4,1	126.053	3,7
OPEL	60.244	6,0	123.880	10,4
AUDI	49.731	2,9	104.472	1,8
FIAT	48.740	5,1	96.177	4,4
BMW	48.119	12,7	99.941	8,8
MERCEDES	45.097	10,4	96.941	11,6
SKODA	43.330	8,0	87.768	5,2

LOS MAYORES MERCADOS

	Febrero	%15/14	Enero/Febr.	%15/14
ALEMANIA	223.254	6,6	434.591	4,6
FRANCIA	147.184	4,5	280.754	5,3
ITALIA	134.697	13,2	266.555	12,3
ESPAÑA	86.717	26,1	154.836	26,7
REINO UNIDO	76.958	12,0	241.814	8,3
BÉLGICA	44.504	-3,5	91.828	-4,1
PAÍSES BAJOS	33.944	1,9	81.596	5,1
EUZ8	924.440	7,3	1.923.484	7,0
EFTA	33.705	0,1	63.308	-3,8
EUZ8+EFTA	958.545	7,0	1.986.792	6,6

FUENTE: ACEA

LOS MÁS MATRICULADOS*

	Unidades Febrero	% 15/14	Unidades Enero/Febr.	% 15/14
GOLF	36.292	5,8	77.414	5,4
POLO	21.495	7,2	45.102	5,4
CLIO	21.406	1,9	43.355	3,1
FIESTA	18.452	-1,5	40.338	-2,0
COR8	17.053	-2,7	33.057	-8,2
CORSA	16.719	-0,6	37.970	22,4
OCTAVIA	16.407	11,6	33.701	6,5
PASSAT	15.711	63,8	30.639	44,0
QASHQAI	15.682	19,7	33.903	31,0
A3/S3/RS3	14.036	10,6	29.507	4,2

*FUENTE: ANFA

Productos distinguidos

Premio a la Innovación en Motortec

Los productos y proyectos más relevantes presentes en Motortec Automechanika Madrid se resaltan con los premios de la 'Galería de la Innovación', que otorga un jurado de expertos y se han convertido en todo un clásico de la cita internacional de la Industria de Automoción, cuya última edición se acaba de celebrar en la Feria de Madrid.

Entre los productos



galardonados este año destaca la pinza 'Extrema' de Brembo, fruto de la participación de la multinacional italiana en la Fórmula 1. Distinguida en la categoría de Componentes Mecánicos, esta pinza de frenos diseñada para vehículos con una fuerte vocación deportiva, satisface las necesidades de un mercado extremadamente exigente y en continua evolución. Disponible en nueve atractivos colores, integra, por primera vez, el freno de estacionamiento eléctrico en la misma pinza y por sus prestaciones superiores.

ANFAC

TODO SOBRE EL PIMA TRANSPORTE FINANCIACIÓN

La asociación que reúne a los fabricantes de automóviles y camiones, Anfac, ha elaborado una guía interactiva que ayuda a comprender y utilizar el plan que impulsan los ministerios de Fomento y Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en apoyo a la renovación de las flotas de transportes, disponible en <http://www.anfac.com/publicaciones.action>, explica con detalle un plan, que cuenta con una dotación de 900 millones de euros y el respaldo de seis entidades financieras. Diez apartados muestran con claridad cómo renovar vehículos comerciales, industriales, autobuses y tractores aprovechando las ayudas. Planificada y organizada para que ninguna pregunta se quede sin respuesta, la guía explica qué es el PIMA Transporte, cómo funciona con el ICO y quiénes se pueden beneficiar de las ayudas. La información se completa con otros puntos importantes, como el porcentaje financiable, los bancos adheridos, los vehículos admitidos, las condiciones a cumplir o los pasos que debe dar el comprador para aprovechar las ventajas de financiación junto a las ayudas de PIMA Transporte, PIMA Aire y PIMA Tierra.



saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Motor16 publica cada semana la lista completa de precios de modelos que se venden en el mercado español. Un listado completo -aunque con un número reducido de datos- que permita a cada posible comprador ver toda la oferta de que dispone a la hora de elegir su coche nuevo. Son más de 5.000 modelos diferentes pertenecientes a 52 marcas los coches que están a la venta en España. De ellos ofrecemos en la primera columna el tipo de combustible que utilizan, la descripción detallada del modelo, versión... sería la segunda columna, el precio de tarifa está en la tercera columna, la potencia en la cuarta y el consumo medio sería la última columna. Conviene no olvidar que el precio recomendado por el fabricante puede verse reducido por las promociones y los importantes descuentos que hacen los fabricantes y que nosotros seguiremos reflejando en las páginas que preceden a este listado de precios. Esperamos que os sea de utilidad.	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)		
Audi	A1 Sportback 1.4 TFSI COD 150CV Adrenalin2 5p	26.330	4,7 150	D A3 Sportback 1.6 TDI clean d 110CV Advanced 5p	26.740	3,8 110
Audi	A1 Sportback 1.4 TFSI CoD 150CV Adrenalin2 5p	22.130	4,7 150	D A3 Sportback 1.6 TDI clean d 110CV S line 5p	27.620	3,8 110
Audi	A1 Sportback 1.4 TFSI CoD 150CV Design 5p	24.460	4,7 150	D A3 Sportback 2.0 TDI 150CV clean Adrenalin2 5p	27.480	4,1 150
Audi	A1 Sportback 1.4 TFSI CoD 150CV S tr Design 5p	26.290	4,7 150	D A3 Sportback 2.0 TDI 150CV clean Adrenalin2 5p	28.270	4,1 150
Audi	A1 Sportback 1.8 TFSI 192 S tron Adrenalin2 5p	31.990	5,6 192	D A3 Sportback 2.0 TDI 184CV clean Adrenalin2 5p	32.230	4,2 184
Audi	A1 Sportback 1.8 TFSI 192CV S tronic 5p	29.730	5,6 192	D A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 quat S line 5p	33.170	4,7 150
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI 230CV quattro 5p	34.955	7 231	D A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 S tron S line 5p	31.830	4,4 150
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI 230CV quattro 5p	35.685	7 231	D A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 Str Advanced 5p	30.940	4,4 150
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean S tronic Adrenalin2 3p	24.990	3,8 110	D A3 Sportback 2.0 TDI clean d 150CV Advanced 5p	28.690	4,1 150
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean S tronic Adrenalin2 3p	27.140	3,9 110	D A3 Sportback 2.0 TDI clean d 150CV S line 5p	29.580	4,1 150
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean S tronic Adrenalin2 3p	26.300	3,8 110	D A3 Sportback 2.0 TDI clean d 184CV Advanced 5p	32.830	4,2 184
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean S tronic Adrenalin2 3p	27.670	3,9 110	D A3 Sportback 2.0 TDI clean d 184CV S line 5p	33.720	4,2 184
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d quattro Adrenalin2 5p	29.510	4,7 150	D A3 Sportback 2.0 TDI clean d 184CV S line 5p	33.720	4,2 184
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	28.270	4,4 150	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	30.020	4,7 150
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	26.010	4,1 150	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	30.520	4,7 150
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	26.860	4,1 150	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	27.060	4,7 150
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	30.190	4,7 150	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	31.410	4,7 150
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	29.010	4,4 150	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	28.470	4,7 150
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	30.820	4,1 184	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	31.410	4,7 150
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	36.540	4,8 184	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	27.870	4,7 150
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	37.530	4,7 184	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	29.160	4,7 150
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	38.420	4,7 184	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	35.360	6,6 180
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	30.850	4,7 150	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	34.670	6,6 180
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	31.740	4,7 150	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	24.890	4,9 110
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	28.270	4,1 150	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	23.670	4,9 110
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	29.640	4,4 150	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	26.460	4,9 110
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	30.530	4,4 150	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	25.780	4,9 110
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	32.430	4,1 184	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	26.790	4,9 110
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	27.480	4,1 150	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	25.930	4,8 110
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	31.540	4,1 184	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	27.140	4,8 110
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	23.550	4,9 110	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	22.190	4,9 110
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	22.190	4,9 110	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	23.230	4,9 110
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	23.230	4,9 110	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	25.880	5,1 125
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	27.370	4,1 150	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	24.660	5,1 125
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	31.540	4,1 184	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	25.580	5,1 125
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	23.550	4,9 110	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	26.770	5,1 125
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	22.190	4,9 110	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	27.730	4,9 125
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	23.230	4,9 110	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	26.920	4,9 125
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	24.450	4,9 110	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	28.130	4,9 125
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	25.820	4,8 110	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	29.020	4,9 125
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	24.450	4,8 110	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	30.670	5,8 180
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	25.380	4,8 110	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	30.170	5,8 180
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	26.710	4,8 110	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	31.570	5,8 180
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	24.540	5,1 125	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	32.400	5,6 180
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	23.180	5,1 125	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	33.010	5,6 180
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	24.170	5,1 125	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	33.900	5,6 180
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	25.440	4,9 125	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	40.480	1,6 204
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	26.320	4,9 125	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	45.620	7 300
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	27.700	4,9 125	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	46.110	6,9 300
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	26.950	4,7 150	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	36.540	3,9 110
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	25.590	4,7 150	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	36.540	3,9 110
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	26.460	4,7 150	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	34.060	3,9 110
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	27.850	4,7 150	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	42.140	4,8 150
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	28.810	4,7 150	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	42.140	4,8 150
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	27.850	4,7 150	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	40.540	4,6 150
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	29.210	4,7 150	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	40.540	4,6 150
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	30.110	4,7 150	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	39.560	4,8 150
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	30.220	5,8 180	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	38.090	4,2 150
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	28.710	5,8 180	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	38.390	4,2 150
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	34.920	6,6 180	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	35.910	4,2 150
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	33.210	6,6 180	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	37.130	5,3 125
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	30.210	5,8 180	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	37.130	5,3 125
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	31.670	5,6 180	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	34.550	5,3 125
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	30.940	5,6 180	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	35.390	5,1 125
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	32.560	5,6 180	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	37.870	5,1 125
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	44.100	7 300	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	37.870	5,1 125
Audi	A1 Sportback 2.0 TFSI clean d S tronic Adrenalin2 3p	44.650	6,9 300	D A3 Sportback 2.0 TFSI COD ultra Str Adrenalin2 5p	40.140	4,9 12

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 Q5 2.0 TDI 177CV quattro S tronic Advanced ed 5p		49.230	6,1 177	
D Q5 2.0 TDI 177CV quattro S tronic Offroad ed 5p		51.360	6,1 177	
D Q5 2.0 TDI 177CV quattro S tronic S line ed 5p		51.360	6,1 177	
D Q5 2.0 TDI clean 190CV quatt S tronic Advanced 5p		49.770	5,7 190	
D Q5 2.0 TDI clean 190CV quatt S tronic Offroad 5p		51.900	5,7 190	
D Q5 2.0 TDI clean 190CV quatt S tronic S line 5p		51.900	5,7 190	
D Q5 2.0 TDI clean 190CV quattro Advanced 5p		49.250	5,7 190	
D Q5 2.0 TDI clean 190CV quattro S line ed 5p		49.250	5,7 190	
D Q5 2.0 TDI clean diesel 190CV quattro S tronic S 5p		45.480	5,7 190	
D Q5 2.0 TDI clean diesel 190CV quattro S tronic S 5p		48.000	5,7 190	
D Q5 3.0 TDI 245CV quattro S tronic Advanced ed 5p		58.170	6,4 245	
D Q5 3.0 TDI 245CV quattro S tronic Offroad ed 5p		60.230	6,4 245	
D Q5 3.0 TDI 245CV quattro S tronic S line ed 5p		58.190	6,4 245	
D Q5 3.0 TDI 245CV quattro S tronic S line ed 5p		60.230	6,4 245	
D Q5 3.0 TDI 258CV clean quatt S tronic Advanced 5p		60.480	5,9 258	
D Q5 3.0 TDI clean 258CV quatt S tronic Offroad 5p		62.620	5,9 258	
D Q5 3.0 TDI clean 258CV quatt S tronic S line 5p		62.620	5,9 258	
D Q5 3.0 TDI clean diesel 258CV quattro S tronic S 5p		58.190	5,9 258	
E Q5 2.0 TFSI Hybrid 245CV quattro tiptronic 5p		61.990	6,9 245	
G Q5 2.0 TFSI 180CV quattro 5p		44.000	7,5 180	
G Q5 2.0 TFSI 180CV quattro Advanced edition 5p		43.830	7,5 180	
G Q5 2.0 TFSI 180CV quattro Offroad edition 5p		45.870	7,5 180	
G Q5 2.0 TFSI 180CV quattro S line edition 5p		45.870	7,5 180	
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro 5p		48.670	7,5 225	
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro Advanced edition 5p		48.550	7,5 225	
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro Offroad edition 5p		50.590	7,5 225	
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro S line edition 5p		50.590	7,5 225	
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro tiptr Advanced ed 5p		51.200	7,9 225	
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro tiptr Offroad ed 5p		53.250	7,9 225	
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro tiptronic S line ed 5p		53.250	7,9 225	
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro tiptronic S line ed 5p		51.290	7,9 225	
G Q5 3.0 TFSI 272CV quattro tiptr Advanced ed 5p		57.250	8,5 272	
G Q5 3.0 TFSI 272CV quattro tiptr Offroad ed 5p		59.310	8,5 272	
G Q5 3.0 TFSI 272CV quattro tiptronic S line ed 5p		59.310	8,5 272	
G Q5 3.0 TFSI 272CV quattro tiptronic S line ed 5p		57.280	8,5 272	
D Q5 3.0 TDI 313CV quattro tiptronic 5p		71.580	6,8 313	
D Q7 3.0 TDI 204CV quattro tiptr Advanced Edition 5p		60.600	7,2 204	
D Q7 3.0 TDI 204CV quattro tiptronic Ambiente 5p		59.690	7,2 204	
D Q7 3.0 TDI 204CV quattro tiptronic Ambiente 5p		65.940	7,2 204	
D Q7 3.0 TDI 204CV quattro tiptronic Ambition 5p		66.060	7,2 204	
D Q7 3.0 TDI 245 Clean D quat tiptr Attraction 5p		63.700	7,4 245	
D Q7 3.0 TDI 245 Clean Diesel q. tiptr Ambiente 5p		69.950	7,4 245	
D Q7 3.0 TDI 245 Clean Diesel q. tiptr Ambition 5p		70.070	7,4 245	
D Q7 3.0 TDI 245CV quattro tiptronic Ambiente 5p		61.600	7,4 245	
D Q7 3.0 TDI 245CV quattro tiptronic Ambition 5p		67.850	7,4 245	
D Q7 3.0 TDI 245CV quattro tiptronic Ambition 5p		67.970	7,4 245	
D Q7 4.2 TDI 340CV quattro tiptronic Ambiente 5p		93.370	9,2 340	
D Q7 4.2 TDI 340CV quattro tiptronic Ambition 5p		93.050	9,2 340	
G Q7 3.0 TFSI 272cv quattro tiptr Ambiente 5p		72.520	10,7 272	
G Q7 3.0 TFSI 272cv quattro tiptr Ambition 5p		66.030	10,7 272	
G Q7 3.0 TFSI 333cv quattro tiptr Ambiente 5p		78.330	10,7 333	
G Q7 3.0 TFSI 333cv quattro tiptr Ambition 5p		78.100	10,7 333	



BMW
 Importador: BMW España S.A. Avenida de Europa, 18. 28050 Madrid.
 *Teléfono: 91 55 51 51. **Garantía: 3 años o 100.000 km.
 **Red de postventa: 105 puntos. **Web: www.bmw.es

E 1.8 5p	35.500	170
E 1.8 REX 5p	39.990	0,6 170
D 116d 3p	25.600	4,3 116
D 116d EfficientDynamics 3p	25.600	3,8 116
D 116d 3p	27.400	4,4 143
D 116d xDrive 3p	30.500	4,8 143
D 120d 3p	30.800	4,5 184
D 120d xDrive 3p	32.800	4,8 184
G 114i 3p	23.900	5,7 102
G 116i 3p	25.000	5,6 136
G 118i 3p	28.100	5,9 170
G 125i 3p	31.700	6,3 218
D 116d 5p	27.000	4,3 116
D 116d EfficientDynamics 5p	27.000	3,8 116
D 118d 5p	28.500	4,4 143
D 118d xDrive 5p	30.900	4,8 143
D 120d 5p	31.700	4,5 184
D 120d xDrive 5p	34.400	4,8 184
G 114i 5p	25.900	5,7 102
G 116i 5p	27.000	5,6 136
G 118i 5p	29.700	5,9 170
G 125i 5p	33.300	6,3 218
G M135i 3p	44.300	7,5 320
G M135i xDrive 3p	48.900	7,8 320
G M135i 5p	45.700	7,5 320
G M135i xDrive 5p	50.100	7,8 320
D 216d Active Tourer 5p	28.050	3,8 116
D 218i Active Tourer 5p	30.450	4,1 150
D 220d Active Tourer 5p	36.050	4,3 190
D 220d xDrive Active Tourer 5p	38.450	4,8 190
G 218i Active Tourer 5p	28.650	4,9 136
G 218i xDrive Active Tourer 5p	33.350	5,6 192
G 225i Active Tourer 5p	38.750	5,8 231
G 225i xDrive Active Tourer 5p	40.950	6,5 231
D 218i 2p	30.100	4,5 143
D 220d 2p	34.100	4,8 190
D 220d 2p	39.900	4,7 190
D 225d 2p	41.100	4,7 218
G 220i 2p	33.100	6,3 184
G 220i 2p	38.500	6,8 184
G 228i 2p	37.900	6,3 245
G 228i 2p	43.600	6,6 245
G M235i 2p	50.100	7,6 326
G M235i 2p	55.500	7,9 326
G M235i xDrive 2p	54.900	7,8 326
D 316d 4p	32.000	4,5 116
D 318d 4p	34.000	4,5 143
D 318d xDrive 4p	37.800	4,8 143
D 320d 4p	36.900	4,6 184
D 320d EfficientDynamics 4p	36.100	4,1 163
D 320d xDrive 4p	40.800	4,9 184
D 325d 4p	41.800	4,6 218
D 330d 4p	49.900	4,9 258
D 330d xDrive 4p	52.450	5,2 258
D 335d 4p	55.650	5,4 313
E ActiveHybrid 3 4p	59.600	5,9 340
G 316i 4p	31.900	5,9 136
G 320i 4p	36.700	6,3 184
G 320i xDrive 4p	39.400	6,8 184
G 328i 4p	41.700	6,3 245
G 328i xDrive 4p	44.200	6,7 245
G 335i 4p	50.600	7,2 306
G 335i xDrive 4p	53.200	7,6 306
D 316i Touring 5p	35.400	4,7 116
D 318i Touring 5p	37.000	4,7 143
D 318i xDrive Touring 5p	40.950	5 143
D 320i EfficientDynamics Touring 5p	38.000	4,3 163
D 320i Touring 5p	40.200	4,8 184
D 320d xDrive Touring 5p	42.700	5,1 184
D 325d Touring 5p	43.600	4,8 218
D 330d Touring 5p	51.700	5,1 258
D 330d xDrive Touring 5p	54.300	5,4 258
D 335d 4p	56.950	5,6 313
G 316i Touring 5p	33.800	6,2 136
G 320i Touring 5p	38.500	6,5 184
G 320i xDrive Touring 5p	42.600	6,9 184
G 328i Touring 5p	43.500	6,5 245
G 328i xDrive Touring 5p	47.800	6,9 245
G 335i Touring 5p	52.400	7,6 306
G 335i xDrive Touring 5p	55.000	7,9 306
D 420d 2p	42.550	4,8 184
D 420d 2p	50.400	5,3 184
D 420d xDrive 2p	45.150	4,9 184
D 425d 2p	46.050	5,1 218
D 425d 2p	54.000	5,4 218
D 430d 2p	51.650	5,4 258
D 430d xDrive 2p	54.250	5,4 258
D 430d 4p	59.400	5,5 258
D 435d xDrive 2p	60.850	5,6 313
D 435d 4p	67.400	5,9 313
G 420i 2p	39.550	6,3 184
G 420i 2p	46.400	6,8 184
G 428i 2p	44.550	6,7 245
G 428i 2p	52.000	7 245
G 428i xDrive 2p	47.150	6,9 245
G 428i xDrive 2p	54.600	7,2 245
G 435i 2p	55.850	8,1 306
G 435i 2p	63.400	8,4 306
G 435i xDrive 2p	58.450	8,4 306
G 435i xDrive 2p	66.000	8,7 306
D 418d Gran Coupe 5p	40.150	4,7 143
D 420d Gran Coupe 5p	42.550	4,9 184
D 420d xDrive Gran Coupe 5p	45.150	5 184
D 430d Gran Coupe 5p	51.650	5,3 258
D 430d xDrive Gran Coupe 5p	54.250	5,5 258
D 435d 4p	64.850	5,6 313
D 435d xDrive 4p	69.550	6,6 313
D 420i Gran Coupe 5p	39.550	6,6 184



Chevrolet
 Importador: Chevrolet España S.A. Avda. Europa, 27 Parque Empresarial Alcobendas, 28046 Alcobendas (Madrid) *Teléfono: 902 309000. **Garantía: 3 años o 100.000 km. **Red de postventa: 105 puntos. **Web: www.chevrolet.es

G 428i Gran Coupe 5p	44.550	6,7 245
G 428i xDrive Gran Coupe 5p	47.150	6,9 245
G 435i Gran Coupe 5p	55.850	8,1 306
G 435i xDrive Gran Coupe 5p	58.450	8,5 306
G M4 2p	88.700	8,3 431
G M4 2p	98.700	9,1 431
G M4 A 2p	88.700	8,3 431
G M4 A 2p	98.700	8,7 431
G M3 4p	86.700	8,3 431
D 318d Gran Turismo 5p	38.400	4,6 143
D 318d Gran Turismo 5p	42.450	4,9 143
D 320d Gran Turismo 5p	41.800	5 184
D 320d xDrive Gran Turismo 5p	44.300	5,1 184
D 325d Gran Turismo 5p	45.100	5,1 218
D 330d Gran Turismo 5p	53.300	5,2 258
D 330d xDrive Gran Turismo 5p	55.900	5,4 258
D 335d 4p	59.100	5,7 313
G 320i Gran Turismo 5p	39.700	6,3 184
G 320i xDrive Gran Turismo 5p	43.900	6,6 184
G 320i xDrive Gran Turismo 5p	44.772	6,6 184
G 328i Gran Turismo 5p	44.700	6,5 245
G 328i xDrive Gran Turismo 5p	49.100	6,9 245
D 335i Gran Turismo 5p	53.700	7,7 306
G 335i xDrive Gran Turismo 5p	56.300	8,1 306
D 518d 4p	41.750	4,5 150
D 520d 4p	44.350	4,5 190
D 520d xDrive 4p	50.250	4,9 190
D 525d 4p	50.850	5,1 218
D 525d xDrive 4p	55.850	5,3 218
D 530d 4p	57.550	5,3 258
D 530d xDrive 4p	58.750	5,6 258
D 535d 4p	64.850	5,8 313
E ActiveHybrid 5 4p	70.050	6,8 340
G 520i 4p	44.850	6,6 184
G 528i 4p	49.350	6,8 245
G 528i xDrive 4p	53.650	6,6 245
G 535i 4p	60.350	8,2 306
G 535i xDrive 4p	65.650	7,8 306
G 550i 4p	88.850	9,3 449
D 518d Touring 5p	46.250	5 150
D 518d xDrive Touring 5p	47.070	4,9 150
D 520d Touring 5p	48.950	5 190
D 525d 4p	49.660	4,9 190
D 520d xDrive Touring 5p	54.050	5,4 190
D 525d 4p	53.850	5,6 218
D 525d xDrive Touring 5p	59.050	5,8 218
D 530d Touring 5p	60.250	5,7 258
D 530d xDrive Touring 5p	62.050	6 258
D 535d 4p	67.650	6,2 313
G 520i Touring 5p	47.550	7,2 184
G 528i Touring 5p	53.250	7,4 245
G 528i Touring 5p	53.881	6,8 245
G 528i xDrive Touring 5p	57.550	7,2 245
G 535i Touring 5p	64.650	8,5 306
G 535i xDrive Touring 5p	69.750	8,5 306
D M5 4p	93.150	6,2 381
D M5 4p	120.850	9,9 560
D M50d 4p	95.950	6,2 381
D M50d xDrive 4p	101.550	6,5 381
D 520d Gran Turismo 5p	54.550	5,5 184
D 530d Gran Turismo 5p	66.550	5,8 258
D 530d xDrive Gran Turismo 5p	72.000	6,2 258
D 535d xDrive Gran Turismo 5p	77.100	6,4 313
G 535i Gran Turismo 5p	68.100	8,2 306
G 535i xDrive Gran Turismo 5p	73.900	8,5 306
G 550i xDrive Gran Turismo 5p	99.550	9,6 450
D 640d 2p	99.750	5,5 313
D 640d 2p	109.050	5,6 313
D 640d xDrive 2p	107.450	5,8 313
D 640d xDrive 2p	114.650	6 313
D 640i 2p	99.750	7,7 320
D 640i 2p	107.650	7,8 320
G 640i xDrive 2p	101.650	8,1 320
G 640i xDrive 2p	111.450	8,2 320
G 650i 2p	114.750	8,8 450
G 650i 2p	125.450	9,2 450
G 650i xDrive 2p	118.650	9,3 450
G 650i xDrive 2p	129.650	9,5 450
G M6 2p	150.050	9,9 560
G M6 2p	160.450	10,3 560
G 640d Gran Coupe 4p	102.450	5,7 313
D 640d xDrive Gran Coupe 4p	106.050	6 313
D 640i Gran Coupe 4p	101.050	7,8 320
D 640i xDrive Gran Coupe 4p	104.65	

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 GRAND C4 PICASSO BlueHD1 150 Airdream Intensive 5p		31.810	4,3 150	
D GRAND C4 PICASSO e-HDI115 Airdream ETG6 Intensive 5p		29.370	4 115	
D GRAND C4 PICASSO e-HDI115 Airdream ETG6 Seduction 5p		27.720	4 115	
D GRAND C4 PICASSO e-HDI115 Airdream Intensive 5p		28.670	4 115	
D GRAND C4 PICASSO HD115 Airdream Attraction 5p		25.570	4,3 115	
D GRAND C4 PICASSO HD115 Airdream Seduction 5p		26.720	4,3 115	
G GRAND C4 PICASSO 1.6 VTI120 Attraction 5p		22.250	6,3 120	
G GRAND C4 PICASSO 1.6 VTI120 Seduction 5p		23.400	6,3 120	
G GRAND C4 PICASSO PureTech 130 S&S 6v Attraction 5p		23.020	5 130	
G GRAND C4 PICASSO PureTech 130 S&S 6v Intensive 5p		25.820	5 130	
G GRAND C4 PICASSO PureTech 130 S&S 6v Seduction 5p		24.170	5 130	
G GRAND C4 PICASSO THP 155 Exclusive 5p		29.100	5,9 156	
G GRAND C4 PICASSO THP 155 Intensive 5p		26.350	5,9 156	
G GRAND C4 PICASSO THP 165cv S&S Auto. Exclusive 5p		31.010	5,6 165	
G GRAND C4 PICASSO THP 165cv S&S Auto. Intensive 5p		28.260	5,6 165	
D C4 CROSSOVER HD115cv S&S 6v ZWD EXCLUSIVE PLUS 5p		32.265	4,6 114	
D C4 CROSSOVER HD115cv S&S 6v 4WD EXCLUSIVE PLUS 5p		34.425	4,9 114	
D C4 CROSSOVER HD115cv Stop & Start 6v ZWD COLLECTION 5p		28.440	4,6 114	
D C4 CROSSOVER HD115cv Stop & Start 6v ZWD EXCLUSIVE 5p		30.340	4,6 114	
D C4 CROSSOVER HD115cv Stop & Start 6v ZWD SEDUCTION 5p		27.450	4,6 114	
D C4 CROSSOVER HD115cv Stop & Start 6v 4WD EXCLUSIVE 5p		32.425	4,9 114	
D C4 CROSSOVER HD115cv Stop & Start 6v 4WD SEDUCTION 5p		30.530	4,9 114	
D C4 CROSSOVER HD150 Start&Stop 4WD EXCLUSIVE PLUS 5p		36.445	5,6 150	
G C4 CROSSOVER 1.6i Stop & Start ZWD BLACK COLLECTION 5p		23.320	5,9 117	
G C4 CROSSOVER 1.6i Stop & Start ZWD SEDUCTION 5p		25.170	5,9 117	

Dacia
Fabricante/Importador: Renault España Comercial, Avda. Rufino, 89 28023 Madrid. Teléfono: 900 333300. *Garantía: 3 años o sin límite de kilómetros. *Reserva de precios. *Deposito de garantía: 100 puntos de asistencia en carretera. Web: www.dacia.es

D SANDERO Ambiance dCi 75 Sp	10.330	3,8 75
D SANDERO Ambiance dCi 90 Sp	10.930	3,8 75
D SANDERO Ambiance dCi 90 Sp	11.530	3,8 90
D SANDERO Stepway dCi 90 Sp	12.630	4 90
G SANDERO Ambiance 1.2 75cv 5p	9.230	5,8 75
G SANDERO Base 1.2 75cv 5p	8.430	5,8 75
G SANDERO Ambiance 1.2 75cv 5p	9.830	5,8 75
G SANDERO Laureate TCE 90 5p	10.530	5 90
G SANDERO Stepway TCE 90 5p	10.730	5,4 90
L SANDERO Ambiance 1.2 75cv GLP 5p	10.030	75 75
L SANDERO Laureate 1.2 75cv GLP 5p	10.630	75 75
D LOGAN Ambiance dCi 75 4p	10.580	3,8 75
D LOGAN Ambiance dCi 90 4p	11.180	3,8 90
D LOGAN Laureate dCi 90 4p	11.580	3,8 90
G LOGAN Ambiance 1.2 75 4p	9.180	5,8 75
L LOGAN Ambiance 1.2 75 GLP 4p	9.980	5,7 72
D LOGAN Laureate dCi 75 5p	11.930	3,8 75
D LOGAN Laureate dCi 90 5p	12.530	3,8 90
G LOGAN Ambiance 1.2 75 5p	10.230	5,8 75
G LOGAN Laureate TCE 90 5p	11.530	5 90
L LOGAN Laureate 1.2 75 GLP 5p	11.630	75 72
D DOKKER Ambiance dCi 75 4p	12.018	4,5 75
D DOKKER Ambiance dCi 90 4p	12.531	4,5 90
D DOKKER Stepway dCi 75 4p	12.718	4,5 75
D DOKKER Stepway dCi 90 4p	13.231	4,5 90
G DOKKER Ambiance 1.6 85 4p	11.199	7,3 83
G DOKKER Base 1.6 85 4p	10.202	7,3 83
L DOKKER Ambiance 1.6 85 GLP 4p	11.707	9 83
D LODGY Ambiance dCi 90 5p 5p	13.330	4,2 90
D LODGY Ambiance dCi 90 7p 5p	14.630	4,2 90
D LODGY Stepway dCi 110 5p 5p	15.530	4,4 107
D LODGY Stepway dCi 110 7p 5p	16.030	4,4 107
D LODGY Stepway dCi 90 5p 5p	14.830	4,2 90
G LODGY Ambiance 1.6 85 5p 5p	10.930	7,1 82
G LODGY Ambiance 1.6 85 7p 5p	11.430	7,1 82
G LODGY Laureate TCE 115 7p 5p	14.030	5,8 115
G LODGY Laureate TCE 115 7p 5p	14.530	6 115
L LODGY Ambiance 1.6 85 GLP 5 p 5p	11.730	6,7 82
L LODGY Ambiance 1.6 85 GLP 7 p 5p	12.230	6,7 82
L LODGY Laureate 1.6 85 GLP 5 p 5p	12.530	6,7 82
L LODGY Laureate 1.6 85 GLP 7 p 5p	13.030	6,7 82
D DUSTER Ambiance dCi 110 5p	15.080	4,8 109
D DUSTER Ambiance dCi 110 (4x4) 5p	17.080	5,1 109
D DUSTER Ambiance dCi 90 5p	14.480	4,7 109
D DUSTER Laureate dCi 110 5p	16.280	4,8 109
D DUSTER Laureate dCi 110 (4x4) 5p	18.280	5,1 109
D DUSTER Laureate dCi 90 5p	15.680	4,7 109
G DUSTER Ambiance 1.6 105 5p	12.880	7,1 105
G DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	14.880	8 105
G DUSTER Ambiance TCE 125 5p	13.980	6,2 125
G DUSTER Base 1.6 105 5p	10.900	7,1 105
G DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	12.900	8 105
G DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	16.080	8 105
G DUSTER Laureate TCE 125 5p	15.180	6,2 125
L DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP 5p	13.680	6,2 125
L DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	15.680	7,1 105
L DUSTER Laureate TCE 125 5p	14.780	6,2 125
L DUSTER Base 1.6 105 GLP 5p	11.280	7,1 105
L DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	13.280	8 105
L DUSTER Laureate 1.6 105 GLP 5p	12.380	6,2 125
L DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	14.380	7,1 105
L DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP 5p	11.780	6,2 125
L DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	13.780	7,1 105
L DUSTER Laureate TCE 125 5p	12.880	6,2 125
L DUSTER Base 1.6 105 GLP 5p	11.180	7,1 105
L DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	13.180	8 105
L DUSTER Laureate 1.6 105 GLP 5p	12.280	6,2 125
L DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	14.280	7,1 105
L DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP 5p	11.580	6,2 125
L DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	13.580	7,1 105
L DUSTER Laureate TCE 125 5p	12.680	6,2 125
L DUSTER Base 1.6 105 GLP 5p	10.880	7,1 105
L DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	12.880	8 105
L DUSTER Laureate 1.6 105 GLP 5p	11.980	6,2 125
L DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	13.980	7,1 105
L DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP 5p	11.280	6,2 125
L DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	13.280	7,1 105
L DUSTER Laureate TCE 125 5p	12.380	6,2 125
L DUSTER Base 1.6 105 GLP 5p	10.580	7,1 105
L DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	12.580	8 105
L DUSTER Laureate 1.6 105 GLP 5p	11.680	6,2 125
L DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	13.680	7,1 105
L DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP 5p	10.980	6,2 125
L DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	12.980	7,1 105
L DUSTER Laureate TCE 125 5p	12.080	6,2 125
L DUSTER Base 1.6 105 GLP 5p	10.280	7,1 105
L DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	12.280	8 105
L DUSTER Laureate 1.6 105 GLP 5p	11.380	6,2 125
L DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	13.380	7,1 105
L DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP 5p	10.680	6,2 125
L DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	12.680	7,1 105
L DUSTER Laureate TCE 125 5p	11.780	6,2 125
L DUSTER Base 1.6 105 GLP 5p	9.980	7,1 105
L DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	11.980	8 105
L DUSTER Laureate 1.6 105 GLP 5p	11.080	6,2 125
L DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	13.080	7,1 105
L DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP 5p	10.380	6,2 125
L DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	12.380	7,1 105
L DUSTER Laureate TCE 125 5p	11.480	6,2 125
L DUSTER Base 1.6 105 GLP 5p	9.580	7,1 105
L DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	11.580	8 105
L DUSTER Laureate 1.6 105 GLP 5p	10.680	6,2 125
L DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	12.680	7,1 105
L DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP 5p	9.880	6,2 125
L DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	11.880	7,1 105
L DUSTER Laureate TCE 125 5p	10.980	6,2 125
L DUSTER Base 1.6 105 GLP 5p	9.180	7,1 105
L DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	11.180	8 105
L DUSTER Laureate 1.6 105 GLP 5p	10.280	6,2 125
L DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	12.280	7,1 105
L DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP 5p	9.480	6,2 125
L DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	11.480	7,1 105
L DUSTER Laureate TCE 125 5p	10.580	6,2 125
L DUSTER Base 1.6 105 GLP 5p	8.780	7,1 105
L DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	10.780	8 105
L DUSTER Laureate 1.6 105 GLP 5p	9.880	6,2 125
L DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	11.880	7,1 105
L DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP 5p	9.080	6,2 125
L DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	11.080	7,1 105
L DUSTER Laureate TCE 125 5p	10.180	6,2 125
L DUSTER Base 1.6 105 GLP 5p	8.380	7,1 105
L DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	10.380	8 105
L DUSTER Laureate 1.6 105 GLP 5p	9.480	6,2 125
L DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	11.480	7,1 105
L DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP 5p	8.680	6,2 125
L DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	10.680	7,1 105
L DUSTER Laureate TCE 125 5p	9.780	6,2 125
L DUSTER Base 1.6 105 GLP 5p	7.980	7,1 105
L DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	9.980	8 105
L DUSTER Laureate 1.6 105 GLP 5p	9.080	6,2 125
L DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	11.080	7,1 105
L DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP 5p	8.280	6,2 125
L DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	10.280	7,1 105
L DUSTER Laureate TCE 125 5p	9.380	6,2 125
L DUSTER Base 1.6 105 GLP 5p	7.580	7,1 105
L DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	9.580	8 105
L DUSTER Laureate 1.6 105 GLP 5p	8.680	6,2 125
L DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	10.680	7,1 105
L DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP 5p	7.880	6,2 125
L DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	9.880	7,1 105
L DUSTER Laureate TCE 125 5p	8.980	6,2 125
L DUSTER Base 1.6 105 GLP 5p	7.180	7,1 105
L DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	9.180	8 105
L DUSTER Laureate 1.6 105 GLP 5p	8.280	6,2 125
L DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	10.280	7,1 105
L DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP 5p	7.480	6,2 125
L DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	9.480	7,1 105
L DUSTER Laureate TCE 125 5p	8.580	6,2 125
L DUSTER Base 1.6 105 GLP 5p	6.780	7,1 105
L DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	8.780	8 105
L DUSTER Laureate 1.6 105 GLP 5p	7.880	6,2 125
L DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	9.880	7,1 105
L DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP 5p	7.080	6,2 125
L DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	9.080	7,1 105
L DUSTER Laureate TCE 125 5p	8.180	6,2 125
L DUSTER Base 1.6 105 GLP 5p	6.380	7,1 105
L DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	8.380	8 105
L DUSTER Laureate 1.6 105 GLP 5p	7.480	6,2 125
L DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	9.480	7,1 105
L DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP 5p	6.680	6,2 125
L DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	8.680	7,1 105
L DUSTER Laureate TCE 125 5p	7.780	6,2 125
L DUSTER Base 1.6 105 GLP 5p	5.980	7,1 105
L DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	7.980	8 105
L DUSTER Laureate 1.6 105 GLP 5p	7.080	6,2 125
L DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	9.080	7,1 105
L DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP 5p	6.280	6,2 125
L DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	8.280	7,1 105
L DUSTER Laureate TCE 125 5p	7.380	6,2 125
L DUSTER Base 1.6 105 GLP 5p	5.580	7,1 105
L DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	7.580	8 105
L DUSTER Laureate 1.6 105 GLP 5p	6.680	6,2 125
L DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	8.680	7,1 105
L DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP 5p	5.880	6,2 125
L DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	7.880	7,1 105
L DUSTER Laureate TCE 125 5p	6.980	6,2 125
L DUSTER Base 1.6 105 GLP 5p	5.180	7,1 105
L DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	7.180	8 105
L DUSTER Laureate 1.6 105 GLP 5p	6.280	6,2 125
L DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	8.280	7,1 105
L DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP 5p	5.480	6,2 125
L DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	7.480	7,1 105
L DUSTER Laureate TCE 125 5p	6.580	6,2 125
L DUSTER Base 1.6 105 GLP 5p	4.780	7,1 105
L DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	6.780	8 105
L DUSTER Laureate 1.6 105 GLP 5p	5.880	6,2 125
L DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	7.880	7,1 105
L DUSTER Ambiance 1.6 105 GLP 5p	5.080	6,2 125
L DUSTER Ambiance 1.6 105 (4x4) 5p	7.080	7,1 105
L DUSTER Laureate TCE 125 5p	6.180	6,2 125
L DUSTER Base 1.6 105 GLP 5p	4.380	7,1 105
L DUSTER Base 1.6 105 (

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes sub-sections for Honda, Infiniti, and Jaguar.

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes sub-sections for Kia, Lada, Lamborghini, Jeep, and Land Rover.

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like SLK 55 AMG 2p, COUNTRYMAN COOPER COUNTRYMAN Sp, and MINI COOPER D CABRIO 2p.

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like QASHQAI 1.2i DIG-T S&S VISIA 4x2 Sp, CORSA 1.0 Turbo Start/Stop Excellence 5p, and INSIGNIA 2.0CDTI ecoFLEX Star&Stop 140.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes sub-sections for Porsche and Renault.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes sub-sections for Rolls Royce and Seat.

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 Style DSG 5p		40.770	5,7 140	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop+Tech Kiroa DSG 5p		44.476	5,9 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop+Tech DSG 5p		42.376	5,8 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop+Tech DSG 5p		44.476	5,9 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop+Tech Kiroa 5p		42.376	5,8 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Style 5p		40.620	5,8 177	
D ALHAMBRA 2.0 TDI 177 CV Start&Stop Style DSG 5p		42.720	5,9 177	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop+Tech 5p		38.796	7,2 150	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop+Tech Kiroa 5p		38.796	7,2 150	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop Reference 5p		32.520	7,2 150	
G ALHAMBRA 1.4 TSI 150 CV Start&Stop Style 5p		36.970	7,2 150	
G ALHAMBRA 2.0 TDI 200 CV DSG+Tech 5p		43.566	8,4 200	
G ALHAMBRA 2.0 TDI 200 CV DSG+Tech Kiroa 5p		43.566	8,4 200	
G ALHAMBRA 2.0 TDI 200 CV DSG Style 5p		41.720	8,4 200	

SKODA Skoda
 Fabricante/Importador: Volkswagen Audi España S.A./C/da Saba, 2 Edificio Gemini Polígono de Blas 08030 El Prat de Llobregat (Barcelona). Teléfono: 93 028 992. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Red de concesionarios: 99. Web: www.skoda.es

G CITIGO 1.0 MPI 60cv Active 3p	9.790	4,5	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Ambition 3p	11.080	4,5	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active 3p	10.540	4,4	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition 3p	11.820	4,4	60
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Active 3p	11.610	4,7	75
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition 3p	12.360	4,5	75
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Elegance 3p	12.870	4,5	75
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Elegance 3p	12.120	4,7	75
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Active 5p	10.100	4,5	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv Ambition 5p	11.380	4,5	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active 5p	10.850	4,4	60
G CITIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition 5p	12.130	4,4	60
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Ambition 5p	11.920	4,7	75
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition 5p	12.660	4,5	75
G CITIGO 1.0 MPI 75cv ASG Elegance 5p	13.180	4,5	75
G CITIGO 1.0 MPI 75cv Elegance 5p	12.430	4,7	75
D FABIA 1.4 TDI 105cv Ambition 5p	18.020	3,5	105
D FABIA 1.4 TDI 105cv Style 5p	18.970	3,5	105
D FABIA 1.4 TDI 90cv Ambition 5p	17.320	3,4	90
D FABIA 1.4 TDI 90cv DSG Ambition 5p	18.620	3,6	90
D FABIA 1.6 TDI 90cv DSG Style 5p	19.570	3,6	90
D FABIA 1.6 TDI 90cv Style 5p	18.230	3,4	90
G FABIA 1.0 MPI 60cv Active 5p	13.120	4,7	60
G FABIA 1.0 MPI 60cv Ambition 5p	14.370	4,7	60
G FABIA 1.0 MPI 75cv Active 5p	13.620	4,8	75
G FABIA 1.0 MPI 75cv Ambition 5p	14.870	4,8	75
FABIA 1.2 TSI 110cv Ambition 5p	16.070	4,8	110
FABIA 1.2 TSI 110cv DSG Ambition 5p	17.370	4,7	110
FABIA 1.2 TSI 110cv DSG Style 5p	18.320	4,7	110
FABIA 1.2 TSI 110cv Style 5p	17.020	4,8	110
FABIA 1.2 TSI 90cv Active 5p	14.120	4,7	90
FABIA 1.2 TSI 90cv Ambition 5p	15.370	4,7	90
FABIA 1.2 TSI 90cv Style 5p	16.320	4,7	90
D FABIA 1.4 TDI 105cv Ambition 5p	18.620	3,5	105
D FABIA 1.4 TDI 105cv Style 5p	19.770	3,5	105
D FABIA 1.4 TDI 90cv Ambition 5p	18.120	3,4	90
D FABIA 1.4 TDI 90cv DSG Ambition 5p	19.420	3,6	90
D FABIA 1.6 TDI 90cv DSG Style 5p	20.370	3,6	90
D FABIA 1.6 TDI 90cv Style 5p	19.070	3,4	90
G FABIA 1.0 MPI 75cv Active 5p	14.420	4,8	75
G FABIA 1.0 MPI 75cv Ambition 5p	15.670	4,8	75
FABIA 1.2 TSI 110cv Ambition 5p	16.870	4,8	110
FABIA 1.2 TSI 110cv DSG Ambition 5p	18.170	4,8	110
FABIA 1.2 TSI 110cv DSG Style 5p	19.120	4,8	110
FABIA 1.2 TSI 110cv Style 5p	17.820	4,8	110
FABIA 1.2 TSI 90cv Active 5p	14.920	4,7	90
FABIA 1.2 TSI 90cv Ambition 5p	16.170	4,7	90
FABIA 1.2 TSI 90cv Style 5p	17.120	4,7	90
D ROOMSTER 1.2 TDI CR 75cv Ambition 5p	16.670	4,5	75
D ROOMSTER 1.2 TDI CR 75cv Greenline 5p	17.820	4,2	75
D ROOMSTER 1.6 TDI CR 105cv Elegance 5p	18.840	4,7	105
D ROOMSTER 1.6 TDI CR 90cv Ambition 5p	17.170	4,7	90
D ROOMSTER 1.6 TDI CR 90cv Elegance 5p	18.290	4,7	90
G ROOMSTER 1.2 TSI 105cv DSG Elegance 5p	18.300	5,7	105
G ROOMSTER 1.2 TSI 105cv Elegance 5p	17.380	5,7	105
G ROOMSTER 1.2 TSI 85cv Ambition 5p	15.650	5,7	86
G ROOMSTER 1.2 TSI 85cv Elegance 5p	16.800	5,7	86
D ROOMSTER 1.6 TDI CR 105cv Scout 5p	20.350	4,7	105
D ROOMSTER 1.2 TSI 105cv DSG Scout 5p	20.040	5,7	105
D ROOMSTER 1.2 TSI 105cv Scout 5p	18.910	5,7	105
D RAPID 1.6 TDI 90 Ambition Green Tec Spaceback 5p	20.040	3,9	90
D RAPID 1.6 TDI 90 Elegance Green Tec Spaceback 5p	21.360	3,9	90
D RAPID 1.6 TDI CR 105 Active Green TEC Spaceback 5p	19.570	3,9	105
D RAPID 1.6 TDI CR 105 Ambition Green TEC Spaceback 5p	20.750	3,9	105
D RAPID 1.6 TDI CR 105 Elegance Green Tec Spaceback 5p	22.070	3,9	105
D RAPID 1.6 TDI CR 105cv Active Spaceback 5p	19.260	4,4	105
D RAPID 1.6 TDI CR 105cv Ambition Spaceback 5p	20.440	4,4	105
D RAPID 1.6 TDI CR 90 Active Green Tec Spaceback 5p	18.850	3,9	90
D RAPID 1.6 TDI CR 90 Greenline Spaceback 5p	19.190	3,6	90
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active DSG Spaceback 5p	20.210	4,5	90
D RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active Spaceback 5p	18.560	4,4	90

MERCEDES **GLE Coupé,** preparados para recibirlo

En junio se inicia la venta del GLE Coupé, un SUV robusto de rasgos deportivos y carrocería coupé de cinco puertas. Cinco variantes componen la oferta del nuevo Mercedes, encabezadas por el diésel de 258 caballos, que se corresponde con la nomenclatura 350d 4Matic y supone la opción

más asequible. Por encima se colocan dos opciones de gasolina de seis cilindros y tres litros, con 333 y 367 caballos, el más potente con la denominación 450 AMG. Todas las versiones cuentan con un cambio automático de nueve marchas y tracción total 4Matic, que en la versión AMG manda más potencia al eje trasero (40:60) para aumentar la agilidad del coche. Común también es el 'Dynamic Select', que permite ajustar diferentes elementos al gusto del conductor.

PRECIOS Y GAMA

GLE 350d 4MATIC	78.700€
GLE 400 4MATIC	80.625€
GLE 450 AMG 4MATIC	93.500€
Mercedes-AMG GLE 63 4M	137.100€
Mercedes-AMG GLE 63 S 4M	148.800€



Disponible en junio

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 FORTWO Coupé 52 mhd Pulse 3p		12.006	4,2 71	
G FORTWO Coupé 52 mhd Pure 3p		10.640	4,2 71	
G FORTWO Coupé 52 Passion 3p		12.230	4,1 71	
G FORTWO Coupé 52 Prime 3p		13.290	4,1 71	
G FORTWO Coupé 52 Proly 3p		14.010	4,1 71	
G FORTWO Coupé 62 Passion 3p		13.327	4,9 84	
G FORTWO Coupé 62 Pulse 3p		12.600	4,9 84	
G FORTWO Coupé 62 Ushaiva 3p		16.871	4,9 84	
G FORTWO Coupé 66 Edition 1 3p		15.295	4,2 90	
G FORTWO Coupé 66 Passion 3p		13.100	4,2 90	
G FORTWO Coupé 66 Prime 3p		14.270	4,2 90	
G FORTWO Coupé 66 Proly 3p		14.975	4,2 90	
G FORTWO Coupé 66 Ushaiva 3p		18.125	5,2 102	
G FORTWO Coupé 66 Xclusive 3p		21.388	5,2 102	
G FORFOUR 52 3p		12.500	4,2 71	
G FORFOUR 52 Edition 1 5p		15.125	4,2 71	
G FORFOUR 52 Passion 5p		12.930	4,2 71	
G FORFOUR 52 Prime 5p		13.990	4,2 71	
G FORFOUR 52 Proly 5p		14.710	4,2 71	
G FORFOUR 66 Edition 1 5p		15.995	4,3 90	
G FORFOUR 66 Passion 5p		13.800	4,3 90	
G FORFOUR 66 Prime 5p		14.970	4,3 90	
G FORFOUR 66 Proly 5p		15.675	4,3 90	

Suzuki
 Importador: Suzuki Beteta S.A./C/ Carlos Sola, 23 Zona Logística (Madrid). Teléfono: 91 93 979. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 80 puntos de asistencia técnica. España. Web: www.suzuki.es

Ssang Yong
 Importador: Ssang Yong España S.A./C/ Felipe V, 28004 (Madrid). Teléfono: 91 510 855. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 60 puntos de asistencia técnica. España. Web: www.ssangyong.es

D KORANDO D20T 149cv Limited 4x2 5p	24.000	5,8	149
D KORANDO D20T 149cv Premium 4x2 5p	22.000	5,8	149
D KORANDO D20T 149cv Limited 4x4 5p	24.000	6,2	149
D KORANDO D20T 175cv Limited Auto 4x2 5p	26.500	7,3	175
D KORANDO D20T 175cv Limited Auto 4x4 5p	28.500	7,5	175
D KORANDO G20 Limited 4x2 5p	18.450	7,5	149
D KORANDO G20 Sport 4x2 5p	20.200	7,5	149
D REXTON 2.0 e-XiL 4x2 Premium 5p	28.950	7,3	155
D REXTON 2.0 e-XiL 4x2 Premium Aut 5p	30.950	7,5	155
D REXTON 2.0 e-XiL 4x4 Limited 5p	31.950	7,4	155
D REXTON 2.0 e-XiL 4x4 Limited Aut 5p	36.350	7,8	155
D ACTYON SPORTS 200xiL 4p	28.750	7,5	155
D ACTYON SPORTS 200xiL Limited Auto 4p	35.700	8	155
D ACTYON SPORTS 200xiL Premium 4p	30.990	7,5	155
D RODUSE-XiL 5p	28.280	7,5	155
D RODUSE-XiL Limited 5p	33.400	7,5	155
D RODUSE-XiL Limited Auto 4x4 5p	35.900	7,8	155
D RODUSE-XiL Premium Auto 5p	38.900	8,1	155
D RODUSE-XiL Premium Auto 5p	31.400	7,5	155
D YETI 1.8 TSI Outdoor Active 4x4 5p	27.440	5,9	110
D YETI 1.8 TSI Outdoor Active 4x4 5p	29.230	7,8	160
D YETI 1.8 TSI Outdoor Active 4x4 5p	29.440	7,8	160

Subaru
 Importador: Subaru España S.A./C/ Montabán 5 P/da, 28004 (Madrid). Teléfono: 91 369 2890. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 32 puntos de asistencia técnica. España. Web: www.subaru.es

G BRZ 2.0R Auto Executive 2p	34.400	7,1	200
G BRZ 2.0R Auto Sport 2p	32.900	7,1	200
G BRZ 2.0R Executive 2p	32.400	7,8	200
G BRZ 2.0R Sport 2p	30.900	7,8	200
D XV 2.0D Executive 5p	29.250	5,6	147
D XV 2.0D Executive Plus 5p	31.250	5,6	147
D XV 2.0D Sport 5p	27.675	5,6	147
G XV 1.6i Advance 5p	20.400	6,5	114
G XV 1.6i Executive 5p	23.900	6,5	114
G XV 2.0 Executive Auto 5p	27.200	6,6	150
G XV 2.0 Executive Plus Auto 5p	29.200	6,6	150
L XV 1.6i B-Fuel Advance 5p	23.020	8,7	114
L XV 1.6i B-Fuel Executive 5p	26.520	8,7	114
L XV 2.0i B-Fuel Executive Auto 5p	29.820	8,8	150
L XV 2.0i B-Fuel Executive Plus Auto 5p	31.820	8,8	150
G WRX ST25 Rally Edition AWD 4p	46.900	10,4	300
D FORESTER 2.0 TDI Executive 5p	35.000	5,7	147
D FORESTER 2.0 TDI Executive Plus 5p	36.500	5,9	147
D FORESTER 2.0 TDI Lineartronic Executive Plus 5p	38.500	6,3	147
D FORESTER 2.0 TDI Lineartronic Sport 5p	31.900	6,1	147
D FORESTER 2.0 TDI Lineartronic Sport Plus 5p	34.400	6,1	147
D FORESTER 2.0 TDI Sport 5p	29.900	5,7	147
D FORESTER 2.0 TDI Sport Plus 5p	32.400	5,7	147
D FORESTER 2.0 Lineartronic Executive 5p	33.000	6,5	150
D FORESTER 2.0 Lineartronic Executive Plus 5p	42.000	8,5	240
D FORESTER 2.0 Lineartronic Sport 5p	27.900	6,5	150
D FORESTER 2.0 Lineartronic Sport Plus 5p	30.400	6,5	150
D OUTBACK 2.0 TDI Executive AWD 5p	36.100	5,6	150

Tata
 Importador: Tata Motors España S.L.U./C/ Castellón, 3 Polígono Industrial Europa, 28230 La Cañada, Madrid. Teléfono: 90 40632. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 54 puntos de asistencia técnica. España. Web: www.tatamotors.es

D INDICA 1.3 Diésel 95cv High 5p	9.578	4,9	95
D INDICA 1.3 Diésel 95cv Lux 5p	10.328	4,9	95
G INDICA 1.4 75cv High 5p	8.548	5,9	75
G INDICA 1.4 75cv Lux 5p	9.298	5,9	75
D ARIA 2.2 4x2 5p	20.005	7,2	150
D ARIA 2.2 4x4 5p	23.990	7,2	150
D XENON Pick Up Cabina Doble 2.2 4x4 4p	22.379	7,4	150

Toyota
 Importador: Toyota España S.L.U./C/ de Bruselas, 2 Edificio Sava 28004 (Madrid). Teléfono: 91 93 979. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 80 puntos de asistencia técnica. España. Web: www.toyota.es

G ARGIO 1.0 70 x-cite 3p	13.000	4,1	69
G ARGIO 1.0 70 x-clusy 3p	13.000	4,1	69

G ARGIO 1.0 70 x-play 3p	12.000	4,1	69
G ARGIO 1.0 70 x-play business 3p	11.400	4,1	69
D ARGIO 1.0 70 x-cite 5p	13.300	4,1	69
G ARGIO			

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	POLO Advance 1.0 75CV BMT 3p	15.260	4,8 75	
G	POLO Advance 1.2 90CV BMT 3p	16.130	4,7 90	
G	POLO Advance 1.2 90CV BMT DSG 3p	17.640	4,7 90	
G	POLO Edition 1.0 60CV BMT 3p	13.130	4,7 60	
G	POLO Edition 1.0 75CV BMT 3p	13.780	4,8 75	
G	POLO Sport 1.2 90CV BMT 3p	17.940	4,8 90	
G	POLO Sport 1.2 90CV BMT DSG 3p	19.450	4,7 90	
G	POLO Sport 1.2 90CV BMT 5p	17.470	4,7 90	
G	POLO Sport 1.2 90CV BMT DSG 5p	18.920	4,7 90	
D	POLO 1.4 TDI 75CV Bluemotion 5p	17.880	3,1 75	
D	POLO Advance 1.4 TDI 90CV BMT 3p	17.940	3,4 75	
D	POLO Advance 1.4 TDI 90CV BMT 5p	18.320	3,4 90	
D	POLO Advance 1.6 TDI 90CV BMT DSG 5p	19.840	3,5 90	
D	POLO Edition 1.4 TDI 75CV BMT 5p	16.460	3,4 75	
D	POLO Sport 1.4 TDI 90CV BMT 5p	20.130	3,4 90	
D	POLO Sport 1.4 TDI 90CV BMT 5p	19.600	3,4 90	
D	POLO Sport 1.4 TDI 90CV BMT DSG 5p	21.120	3,5 90	
G	POLO 1.0 TSI 95CV Bluemotion 5p	16.800	4,1 95	
G	POLO 1.4 TSI 95CV ACT Tech BlueGT 5p	21.120	4,8 150	
G	POLO 1.4 TSI 95CV ACT Tech BlueGT DSG 5p	22.610	4,7 150	
G	POLO Advance 1.0 75CV BMT 5p	15.820	4,8 75	
G	POLO Advance 1.2 90CV BMT 5p	16.690	4,7 90	
G	POLO Advance 1.2 90CV BMT DSG 5p	18.200	4,7 90	
G	POLO Edition 1.0 60CV BMT 5p	13.690	4,7 60	
G	POLO Edition 1.0 75CV BMT 5p	14.340	4,8 75	
G	POLO Sport 1.2 TSI 110CV BMT 5p	18.500	4,8 110	
G	POLO Sport 1.2 TSI 110CV BMT DSG 5p	20.010	4,7 110	
G	POLO Sport 1.2 TSI 90CV BMT 5p	17.970	4,7 90	
G	POLO Sport 1.2 TSI 90CV BMT DSG 5p	19.480	4,7 90	
G	POLO GTI 1.8 TSI 192CV 3p	22.850	6 192	
G	POLO GTI 1.8 TSI 192CV DSG 3p	24.420	5,6 192	
G	POLO GTI 1.8 TSI 192CV 5p	23.430	6 192	
G	POLO GTI 1.8 TSI 192CV DSG 5p	25.000	5,6 192	
D	POLO Cross Polo 1.4 TDI 90CV BMT 5p	20.050	3,6 90	
D	POLO Cross Polo 1.2 TSI 90CV BMT 5p	18.420	4,8 90	
D	BEETLE Cabrio 1.6 TDI 105cv Karmann 2p	32.170	4,7 105	
D	BEETLE Cabrio Beetlemania 2.0 TDI 110CV BMT 2p	27.230	4,4 110	
D	BEETLE Cabrio Design 2.0 TDI 110CV BMT 2p	29.000	4,4 110	
D	BEETLE Cabrio Design 2.0 TDI 150CV BMT 2p	31.680	4,6 150	
D	BEETLE Cabrio Design 2.0 TDI 150CV DSG BMT 2p	33.590	5 150	
D	BEETLE Cabrio Karmann 2.0 TDI 110CV BMT 2p	31.300	4,4 110	
D	BEETLE Cabrio Karmann 2.0 TDI 150CV BMT 2p	34.070	4,6 150	
D	BEETLE Cabrio Karmann 2.0 TDI 150CV DSG BMT 2p	35.980	5 150	
D	BEETLE Cabrio R-Line 2.0 TDI 150CV BMT 2p	33.650	4,6 150	
D	BEETLE Cabrio R-Line 2.0 TDI 150CV DSG BMT 2p	35.560	5 150	
D	BEETLE Cabrio Sport 2.0 TDI 150CV BMT 2p	31.910	4,6 150	
D	BEETLE Cabrio Sport 2.0 TDI 150CV DSG BMT 2p	33.820	5 150	
D	BEETLE Cabrio Beetlemania 1.2 TSI 105CV BMT 2p	25.230	5,6 105	
D	BEETLE Cabrio Design 1.2 TSI 105CV BMT 2p	27.070	5,6 105	
G	BEETLE Cabrio Design 1.4 TSI 150CV BMT 2p	29.750	6 150	
G	BEETLE Cabrio Design 1.4 TSI 150CV DSG BMT 2p	31.620	5,7 150	
G	BEETLE Cabrio Karmann 1.2 TSI 105CV BMT 2p	29.460	5,6 105	
G	BEETLE Cabrio R-Line 1.4 TSI 150CV BMT 2p	31.710	6 150	
G	BEETLE Cabrio R-Line 1.4 TSI 150CV DSG BMT 2p	33.590	5,7 150	
G	BEETLE Cabrio R-Line 2.0 TSI 220CV BMT 2p	34.640	6,7 220	
G	BEETLE Cabrio R-Line 2.0 TSI 220CV DSG BMT 2p	36.520	6,8 220	
G	BEETLE Cabrio Sport 1.4 TSI 150CV BMT 2p	29.970	6 150	
G	BEETLE Cabrio Sport 1.4 TSI 150CV DSG BMT 2p	31.850	5,7 150	
G	BEETLE Cabrio Sport 2.0 TSI 220CV BMT 2p	32.900	6,7 220	
G	BEETLE Cabrio Sport 2.0 TSI 220CV DSG BMT 2p	34.790	6,8 220	
D	BEETLE Beetlemania 2.0 TDI 110CV BMT 3p	23.000	4,3 110	
D	BEETLE Connection 2.0 TDI 110CV BMT 3p	26.120	4,3 110	
D	BEETLE Connection 2.0 TDI 150CV BMT 3p	27.750	4,6 150	
D	BEETLE Connection 2.0 TDI 150CV DSG BMT 3p	30.750	4,8 150	
D	BEETLE Design 2.0 TDI 110CV BMT 3p	24.880	4,3 110	
D	BEETLE Design 2.0 TDI 150CV BMT 3p	26.510	4,6 150	
D	BEETLE Design 2.0 TDI 150CV DSG BMT 3p	29.460	4,8 150	
D	BEETLE R-Line 2.0 TDI 150CV BMT 3p	28.270	4,6 150	
D	BEETLE R-Line 2.0 TDI 150CV DSG BMT 3p	31.290	4,8 150	
D	BEETLE Sport 2.0 TDI 150CV BMT 3p	26.740	4,6 150	
D	BEETLE Sport 2.0 TDI 150CV DSG BMT 3p	29.710	4,8 150	
G	BEETLE Beetlemania 1.2 TSI 105CV BMT 3p	20.880	5,5 105	
G	BEETLE Connection 1.2 TSI 105CV BMT 3p	23.020	5,5 105	
G	BEETLE Design 1.2 TSI 105CV BMT 3p	22.790	5,5 105	
G	BEETLE Design 1.4 TSI 150CV BMT 3p	25.620	5,8 150	
G	BEETLE R-Line 1.4 TSI 150CV DSG BMT 3p	27.500	5,5 150	
G	BEETLE R-Line 1.4 TSI 150CV BMT 3p	27.600	5,8 150	
G	BEETLE R-Line 1.4 TSI 150CV DSG BMT 3p	29.480	5,5 150	
G	BEETLE R-Line 2.0 TSI 220CV BMT 3p	30.200	6,5 220	
G	BEETLE R-Line 2.0 TSI 220CV DSG 3p	32.080	6,7 220	
G	BEETLE Sport 1.4 TSI 150CV BMT 3p	25.860	5,8 150	
G	BEETLE Sport 1.4 TSI 150CV DSG BMT 3p	27.740	5,5 150	
G	BEETLE Sport 2.0 TSI 220CV BMT 3p	28.660	6,5 220	
G	BEETLE Sport 2.0 TSI 220CV DSG BMT 3p	30.340	6,7 220	
D	GOLF Cabrio 1.6 TDI 105CV BMT 2p	30.790	6,4 105	
D	GOLF Cabrio 1.4 TSI 160CV DSG 2p	33.730	6,3 160	
D	GOLF Advance 1.6 TDI 105CV BMT 3p	23.440	3,8 105	
D	GOLF Advance 1.6 TDI 105CV BMT DSG 3p	25.350	3,9 105	
D	GOLF Advance 2.0 TDI 150CV BMT 3p	25.190	4,1 150	
D	GOLF Advance 2.0 TDI 150CV BMT DSG 3p	27.100	4,2 150	
D	GOLF BlueMotion 1.6 TDI 105CV BMT 3p	21.730	3,8 105	
D	GOLF Edition 1.6 TDI 105CV BMT 3p	25.740	3,8 105	
D	GOLF Sport 1.6 TDI 105CV BMT DSG 3p	27.630	3,9 105	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150CV BMT 3p	27.490	4,1 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150CV BMT DSG 3p	29.290	4,1 150	
D	GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG 3p	23.510	5 122	
D	GOLF Edition 1.2 TSI 105CV BMT 3p	19.050	4,9 105	
D	GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT 3p	26.550	4,7 150	
G	GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT DSG 3p	28.350	4,7 150	
D	GOLF Advance 1.6 TDI 105CV BMT 5p	24.080	3,8 105	
D	GOLF Advance 1.6 TDI 105CV BMT DSG 5p	25.990	3,9 105	
D	GOLF Advance 2.0 TDI 150CV BMT 5p	25.830	4,1 150	
D	GOLF Advance 2.0 TDI 150CV BMT DSG 5p	27.650	4,4 150	
D	GOLF BlueMotion 1.6 TDI 110cv 5p	23.050	3,2 110	
D	GOLF Business & Nav 1.6 TDI 105CV BMT 5p	23.270	3,8 105	
D	GOLF Business & Nav 1.6 TDI 110cv Bluemotion 5p	23.920	3,6 110	
D	GOLF Business 1.6 TDI 105CV BMT 5p	22.830	3,8 105	
D	GOLF Business 1.6 TDI 110cv Bluemotion 5p	23.520	3,2 110	
D	GOLF Edition 1.6 TDI 105CV BMT 5p	22.370	3,8 105	
D	GOLF Sport 1.6 TDI 105CV BMT 5p	26.380	3,8 105	
D	GOLF Sport 1.6 TDI 105CV BMT DSG 5p	28.270	3,9 105	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150cv 4motion BMT 5p	30.800	4,7 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT 5p	28.130	4,1 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150cv BMT DSG 5p	29.930	4,4 150	
G	GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT 5p	23.200	5,3 122	
G	GOLF Edition 1.4 TSI 122cv BMT DSG 5p	24.150	5 122	
G	GOLF Advance 1.4 TSI 105CV BMT 5p	19.690	4,9 105	
G	GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT 5p	27.190	4,7 150	
G	GOLF Sport 1.4 TSI 150cv ACT Tech BMT DSG 5p	28.990	4,7 150	
D	GOLF Cabrio 2.0 TSI 210CV DSG GTI 2p	39.770	7,7 210	
D	GOLF Cabrio 2.0 TSI 265CV DSG R 2p	52.110	8,2 265	
D	GOLF GTD 2.0 TDI 184cv BMT 3p	31.980	4,2 184	
D	GOLF GTD 2.0 TDI 184cv DSG BMT 3p	33.850	4,5 184	
D	GOLF GTI 2.0 TSI 220cv BMT 3p	31.990	6 220	
D	GOLF GTI 2.0 TSI 220cv DSG BMT 3p	33.860	6,4 220	
G	GOLF GTI Performance 2.0 TSI 230cv BMT 3p	33.730	6 230	
G	GOLF GTI Performance 2.0 TSI 230cv DSG BMT 3p	35.610	6,4 230	
D	GOLF GTD 2.0 TDI 184cv BMT 5p	32.610	4,2 184	
D	GOLF GTD 2.0 TDI 184cv DSG BMT 5p	34.540	4,5 184	
D	GOLF GTI 2.0 TSI 220cv BMT 5p	32.650	6 220	
D	GOLF GTI 2.0 TSI 220cv DSG BMT 5p	34.520	6,4 220	
G	GOLF GTI Performance 2.0 TSI 230cv BMT 5p	34.390	6 230	
G	GOLF GTI Performance 2.0 TSI 230cv DSG BMT 5p	36.270	6,4 230	
E	GOLF e-Golf ePower 115cv 5p	35.500		115
G	GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion 3p	40.260	7,1 300	
G	GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion DSG 3p	42.440	6,9 300	
G	GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion 5p	40.950	7,1 300	
G	GOLF R 2.0 TSI 300cv BMT 4Motion DSG 5p	43.100	6,9 300	
D	GOLF SPORTSVAN Advance 1.6 TDI 110CV BMT 5p	25.760	3,9 110	
D	GOLF SPORTSVAN Advance 1.6 TDI 110CV BMT DSG 5p	27.660	4 110	
D	GOLF SPORTSVAN Advance 2.0 TDI 150CV BMT 5p	27.180	4,3 150	
D	GOLF SPORTSVAN Advance 2.0 TDI 150CV BMT DSG 5p	30.120	4,7 150	
D	GOLF SPORTSVAN Bluemotion 1.6 TDI 110CV BMT 5p	24.810	3,6 110	
D	GOLF SPORTSVAN Business & Nav 1.6 TDI 110CV BMT 5p	24.960	3,9 110	
D	GOLF SPORTSVAN Business & Nav 1.6 TDI 110CV BMT DSG 5p	25.690	3,6 110	
D	GOLF SPORTSVAN Bluemotion 1.6 TDI 110CV BMT 5p	24.530	3,9 110	
D	GOLF SPORTSVAN Business Bluemotion 1.6 TDI 110CV BMT 5p	25.260	3,6 110	
D	GOLF SPORTSVAN Edition 1.6 TDI 110CV BMT 5p	24.070	3,9 110	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 1.6 TDI 110CV BMT 5p	28.780	3,9 110	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 2.0 TDI 150CV BMT DSG 5p	30.670	4 110	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 2.0 TDI 150CV BMT 5p	30.200	4,3 150	
D	GOLF SPORTSVAN Sport 2.0 TDI 150CV BMT DSG 5p	33.250	4,7 150	
G	GOLF SPORTSVAN Advance 1.4 TSI 150CV BMT 5p	24.590	5,4 125	
G	GOLF SPORTSVAN Advance 1.4 TSI 125CV BMT DSG 5p	26.470	5,2 125	
G	GOLF SPORTSVAN Edition 1.2 TSI 110CV BMT 5p	21.120	5,1 110	
G	GOLF SPORTSVAN Sport 1.4 TSI 150CV BMT DSG 5p	31.570	5,4 150	
D	GOLF Variant Advance 1.6 TDI 105CV BMT 5p	24.900	3,9 105	
D	GOLF Variant Advance 2.0 TDI 150CV BMT 5p	26.640	4,2 150	
D	GOLF Variant Advance 2.0 TDI 150CV BMT DSG 5p	28.450	4,5 150	
D	GOLF Variant Bluemotion 1.6 TDI 110CV BMT DSG 5p	23.790	3,3 110	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p	25.730	4 105	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p	23.950	3,9 105	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p	25.190	4,1 150	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p	27.100	4,2 150	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p	29.290	4,4 150	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p	31.800	4,8 150	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p	33.900	5,2 150	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p	35.340	5,3 150	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p	37.500	5,7 150	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p	39.700	6,1 150	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p	41.620	6,4 150	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p	43.340	5,1 190	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p	45.230	5,3 240	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p	47.190	5,5 140	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p	49.880	5,7 140	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p	5		



VERSIONES EFICIENTES ¿MERECE LA PENA?

Pedro Luis García

Creen de verdad que merece la pena pagar más por el menor consumo que ofrecen las variantes más ecológicas y eficientes. Lo digo porque cada vez salen más y no veo claro que se vaya a amortizar fácilmente el incremento de precio que suponen. Me gustaría saber su opinión. Muchas gracias.

RESPUESTA

Como bien dices, las versiones más limpias y con menor consumo son ya legión. Los sellos BlueMotion, Ecomotive, Blue Lion, GreenLine, ECO2, Eco-Dynamics, BlueEfficiency... ya nos resultan familiares y todos llevan consigo soluciones para limitar el gasto en marcha. Ahora bien, depende del modelo y de la versión en cuestión, siempre conviene hacer números para saber si merece la pena ese mayor desembolso. Depende de nuestro kilometraje anual, por dónde circulemos mayoritariamente, del ahorro de consumo y de la factura final. Si se analizan estos aspectos tendremos una respuesta, que no puede ser, por tanto, generalizada. También conviene saber las prestaciones a las que estamos dispuestos a renunciar.

En este mismo número llevamos el primer contacto del nuevo Serie 1 de BMW. Lo destacamos aquí porque la variante 116d de 116 CV cuesta lo mismo que si se incorpora el sello EfficientDynamics. Las mejoras aerodinámicas de este último y unos desarrollos del cambio más largos le permiten ahorrar 0,3 litros de media. A cambio cede algo en prestaciones. Si nos moviera por ciudad y autopista principalmente sería la opción más lógica. Pero hay que ir caso a caso.



LÍMITES DE VELOCIDAD Y DESARROLLOS DEL CAMBIO

Alfonso Pons

Con las nuevas normativas que nos quieren imponer desde la Dirección General de Tráfico referentes a los límites de velocidad, siendo de 70 km/h en muchas de nuestras carreteras, la tecnología orientada a rebajar el consumo y limitar el nivel de emisiones puede dar un paso atrás debido a los largos desarrollos finales del cambio por los que apuestan ya muchos modelos con cajas manuales de seis velocidades. ¿A ustedes qué les parece todo esto? Muchas gracias.

RESPUESTA

Pues nos parece que tienes mucha razón en todo lo que dices y es sumamente interesante. Como bien señalas en unas semanas estamos seguros de que la reforma del Reglamento de Circulación será aprobada y, por consiguiente, los nuevos límites de velocidad se aplicarán de inmediato. En ese instante las carreteras con menos de 6,5 metros de ancho que tengan línea de separación entre ambos sentidos se limitarán a 70 km/h. Si desaparece la línea se reducirá, incluso, a 50 km/h.

Es cierto que el esfuerzo realizado por los fabricantes a la hora de desarrollar vehículos cada vez más limpios y eficientes es titánico y una de las medidas pasa por alargar al máximo los desarrollos finales del cambio. El problema es que este aspecto va ligado a la capacidad de trabajo del propulsor, es decir, al par máximo que se registra a un determinado régimen de giro.

Vamos con un ejemplo práctico para entenderlo mejor. Estos días estamos probando el Audi Q3 2.0 TDI de 150 caballos con caja manual de seis relaciones. Monta llantas opcionales de 18 pulgadas. Pues bien, su desarrollo final en sexta es de 57,49 km/h a 1.000 rpm. Esto quiere decir que si nos vemos obligados a ir a 70 km/h por trazados con interminables rectas, el régimen de giro del motor se sitúa en unos escasos 1.217 rpm, cuando los 34,7 mkg de par máximo se ofrece a 1.750 vueltas. Incluso reduciendo a la quinta relación estaríamos lejos del valor óptimo.

Por lo tanto nos quedaríamos sin respuesta al pisar el acelerador y al mínimo esfuerzo incluso se podría calar el motor, con el consiguiente peligro. En muchos vehículos no quedará otra que afrontar esa velocidad de cruce renunciando a la sexta marcha y, por consiguiente, el consumo se incrementará.

de manera inteligente sobre la climatización, por ejemplo. Así, si el navegador detecta que entramos en un túnel, automáticamente cerrará las entradas de aire para evitar que se introduzcan los humos en el habitáculo.

OCTANOS EN UN MOTOR DE GASOLINA

Antonio Matas

Más o menos es así. El octanaje de la gasolina define su capacidad antidetonante para resistir la compresión a la que es sometida la

mezcla aire/gasolina en el interior de la cámara de combustión de un motor, iniciando la combustión sólo cuando se produce la chispa de la bujía. Si el número de octanos fuera muy bajo provocaría detonaciones y explosiones 'antes de tiempo', provocando un mal funcionamiento del motor y un bajo rendimiento. Dicho esto, salvo que en el manual del vehículo indique que debes repostar gasolina de 98, y ya te decimos que no, con la de 95 es más que suficiente.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿CUÁNTO TIEMPO PUEDES ESTAR DETENIDO EN UNA COMISARÍA SI SUPERAS LA TASA DE ALCOHOL PERMITIDA?

En la práctica no suele ser habitual la detención en los delitos de alcoholemia, salvo que existan otros delitos conexos que hagan recomendable la misma, o cuando exista accidente con lesiones graves o muerte. Cuando un conductor supera la tasa de alcohol de 0,60 miligramos por litro de aire espirado se produce con frecuencia la situación de «imputado no detenido» y en el atestado policial se incluyen entre otras el acta de derechos del inculcado, los resultados del etilómetro, indicando las horas tanto de las tomas de muestras como de las cantidades resultantes, la diligencia de síntomas, el acta de lectura de derechos al imputado no detenido, el acta de citación a juicio rápido por delito cuando proceda, el acta de inmovilización del vehículo y la denuncia administrativa a resultados de lo que en su día acuerde el juez en sentencia.

Para el caso de acordarse la detención, ésta no podrá durar como regla general, más que el tiempo estrictamente necesario para la realización de las averiguaciones tendentes al esclarecimiento de los hechos, y, en todo caso, en el plazo máximo de 72 horas, el detenido deberá ser puesto en libertad o a disposición de la autoridad judicial, según dispone el artículo 520 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

BUENA PREGUNTA

CUANDO SE PONE EN PELIGRO LA VIDA O LA INTEGRIDAD DE LAS PERSONAS

¿Qué es un delito de conducción temeraria? RESPUESTA

El Código Penal castiga en los artículos 380 y 381 al conductor de un vehículo a motor o ciclomotor que con su conducción ponga en peligro concreto la vida o integridad de las personas, con penas de prisión de seis meses a dos años y con la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo de uno a seis años.

El Tribunal Supremo define la temeridad manifiesta como la «notoria desatención a las normas de tráfico de forma valorable con claridad por un ciudadano medio» y nos indica los requisitos:

1º. Conducción de un vehículo a motor entre los cuales se encuentran los llamados ciclomotores.

2º. Hay que conducir el vehículo con temeridad manifiesta, es decir, la temeridad entendida como imprudencia extrema y tiene que estar probada.

3º. Tiene que ponerse en concreto peligro la vida o la integridad de las personas. Se trata de un delito de peligro concreto y es necesario probar que personas concretas –aunque no es-

tuvieran identificadas– estuvieron en situación de riesgo para su vida o integridad física.

Se considera manifiestamente temeraria la conducción cuando además de poner en concreto peligro la vida o integridad de las personas, el conductor circule superando en 60 km/h por hora, en vía urbana, o en 80 km/h, en vía interurbana, la velocidad permitida reglamentariamente, o conduzca bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de las drogas.

Las penas se elevan a prisión de dos a cinco años, multa de 12 a 24 meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un periodo de seis a diez años, cuando el conductor lo hace con manifiesto desprecio por la vida de los demás.

El conductor tiene que ser consciente de ese manifiesto desprecio por la vida de los demás. Este es el caso de los conductores homicidas que circulan en sentido contrario con plena conciencia del grave riesgo que generan.

Si no se pone en concreto peligro a la vida o a la integridad de las personas, en este caso las penas son inferiores: prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores por un periodo de seis a diez años.



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

CONSULTAS RÁPIDAS

NAVEGACIÓN ACTIVA EN EL VEHÍCULO

Luis Cuéllar

No es que sea cierto, es que ya es una realidad en muchos casos. Los sistemas de navegación más avanzados ya actúan sobre el vehículo de manera directa. En Audi son capaces de 'jugar' con el haz de luz si el GPS detecta que estamos llegando a un cruce, por ejemplo, o impiden que se cambie de marcha si entiende que estamos en plena curva. En Mercedes hay modelos que actúan



CONSIGA PROTECCIÓN EXTRA AL VOLANTE

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

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

CONTRATE HOY MISMO
LEGALITAS PROTECCIÓN AL CONDUCTOR

902 090 351

DESCUENTO EXCLUSIVO PARA LEECTORES
15%
MOTOR 16



NISSAN 200X EL DEPORTIVO JAPONÉS PROTAGONISTA EN M16



del mercado. Aunque aún faltaban 11 meses para que llegara al mercado, ya podíamos apreciar todos los detalles del Toledo, el modelo que se iba a convertir en el buque insignia de la gama española y que iniciaba aquí una historia que aún no ha terminado.

Un descapotable de la legendaria Lotus, el Elan SE, era uno de los modelos con los que entrábamos en contacto esta semana; así como con la gama del renovado Alfa 33 que llegaba por esos días al mercado. Y también primer contacto con el buque insignia de Peugeot, el 605 en versiones diésel (con 110 y 130 CV) y gasolina de 170 CV.

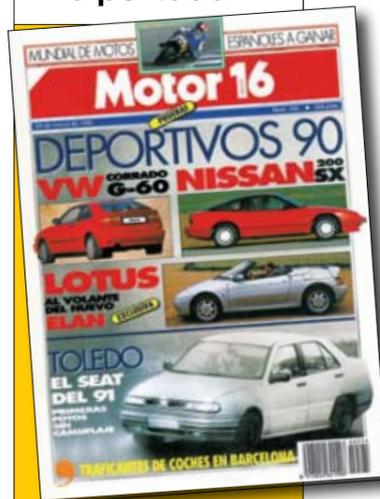
El coche probado era un deportivo, el Volkswagen Corrado G60 cuyo motor de 160 caballos, dotado de compresor volumétrico, lo propulsaba hasta los 218 km/h con una aceleración de 8,9 segundos para pasar de 0 a 100 km/h. Poco más de 4 millones de pesetas era el precio de este coche que destacaba por su comportamiento, o dirección y al que se le podían reprochar el consumo, un cambio lento y unas plazas traseras justas.

Otro deportivo, de espectacular diseño, era también protagonista de una prueba. El Nissan 200 SX, mostraba una carrocería muy agraciada y muchas virtudes al volante, como la personalidad de su motor con 171 caballos de potencia, el carácter que le confería la tracción trasera, o una dirección magnífica. No eran tan destacables aspectos como la mala amortiguación trasera o el escaso espacio en la segunda fila. Un gran conjunto, en cualquier caso, para un modelo que costaba 4.200.000 pesetas, precursor de otros deportivos de la mar-

Nº 335

24 MARZO 1990

La portada



El Seat Toledo, visto sin camuflaje, era el gran protagonista de la portada. Pero también las pruebas del Volkswagen Corrado G60 y el Nissan 200 SX. El previo del Mundial de Motociclismo también tenía su espacio.

ca japonesa como los actuales 370Z.

Curioso reportaje el de un grupo de tres amigos ingleses que dieron la vuelta al mundo, en 400 días, conduciendo uno de los típicos autobuses londinenses de dos pisos.

Y en el apartado deportivo, el Mundial de Motociclismo se ponía de nuevo en marcha y Motor16 repasaba la 'Armada Española'. Pilotos como Jorge Martínez 'Aspar', Sito Pons, Alex Crivillé, Carlos Cardús o 'Champi' Herrerros iban a ser protagonistas esa temporada.

Y en el Rally de Sierra Morena, primera victoria de Chus Puras con el Lancia Delta Integrale.

Descubrimos el Seat Toledo

Tras el Ibiza, el siguiente paso en el renacimiento de Seat tras su incorporación al Grupo Volkswagen, era el Toledo, la berlina con la que la marca española daba un salto en imagen. El nuevo modelo era descubierto por Motor16 en las primeras fotos espía en las que ya se apreciaban sus líneas definitivas. Era el principio de una larga historia.

Un curioso 'hombrecillo' de plástico, repleto de sensores y de medidas y aspecto humano aparecía en las páginas de la revista. Su nombre, Eurosid, y su función, someterse a violentos choques en el interior de los coches para que los fabricantes puedan valorar lo seguros que van los conductores y los ocupantes en sus modelos.

En ese momento, tal vez no lo supiéramos, pero ahora podemos afirmar que gracias a todos los Eurosid de la historia, muchas personas han salvado la vida al volante.

Motor16 descubriría en sus páginas el siguiente movimiento de Seat en ese 'ajedrez' con el que quería ponerse al nivel de las mejores marcas

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



Adéntrate en la naturaleza y celebra una comunión especial rodeado de animales exóticos, a tan solo 15 minutos del centro de Madrid.

AVDA. DE LAS COMUNIDADES, 28
 28032 MADRID
 INFORMACIÓN Y RESERVAS:
 902.535.545 (EXT.5) / EVENTOS@FAUNIA.ES

PEUGEOT 208

CON MOTORES GASOLINA PureTech



DÍAS **SÚPER**
EQUIPADOS
PEUGEOT

NAVEGADOR

PANTALLA TÁCTIL
BLUETOOTH AUDIO STREAMING
REGULADOR/LIMITADOR DE VELOCIDAD
CLIMATIZACIÓN MANUAL
LLANTAS DE ALEACIÓN
FAROS ANTINIEBLA
TOMA USB

POR

9.800€*

PLAN PIVE INCLUIDO



PEUGEOT RECOMIENDA **TOTAL** Atención al cliente: 902 366 247 - 91 347 22 41

Gama Peugeot 208: Consumo mixto (l/100 km): desde 3,4 hasta 5,8. Emisiones de CO₂ (g/km): desde 87 hasta 135.

*PVP recomendado de 9.800€ para un 208 3p Active 1.0 PureTech 68cv / 50 kW (impuestos, transporte, descuentos y Plan Pive-7) con navegación, llantas de aleación 15" y faros antiniebla para particulares en Península y Baleares. que financien con Banque PSA Finance un capital mínimo de 6.000€ con permanencia mínima de 36 meses. PVP recomendado para los clientes que no financien: 208 3p Active 1.0 PureTech 68cv / 50 kW por 11.000€ y del modelo visualizado (208 3p ALLURE 1.6 VTI 120 CV / 88kW con Navegación y pintura metalizada): 14.400€. Oferta no acumulable y válida hasta 31-03-2015. Consulte condiciones en su concesionario. Plan PIVE-7 en gama 208, excepto GTI, sujeto a condiciones y fondos de dicho Plan.

PEUGEOT FINANCIACIÓN

PEUGEOT 208

MOTION & EMOTION



PEUGEOT