

1,30 € Sale los martes

Motor16.com

G.P. DE CHINA DE F-1: HAMILTON
VUELVE A IMPONER SU LEY.
ALONSO, SAINZ Y MERHI,
ACABAN PERO NO PUNTÚAN



+Interesante: Lamborghini Mach 250 T4i VRT, probamos el tractor más deseado



Nº 1.638
Del 14 al 20 de abril
de 2015

AIRCROSS

CITROËN
APUESTA
POR UN
CACTUS
A LO
GRANDE

lo último



**LOS 20 COCHES QUE MENOS GASTAN
POR MENOS DE 18.000 EUROS**

En diésel
y gasolina

**Renault Mégane R.S. Trophy-R
contra Seat León Cupra SC**
Enfrentamos a los reyes de Nürburgring

Comparativa


275
CV



280
CV





Audi  A la vanguardia de la técnica



Bienvenido a Wanderlust.

Bienvenido a un lugar que crece con tu curiosidad, tus inquietudes, tu inconformismo. Con tu irresistible deseo de experimentar, de explorar, de descubrir nuevas e intensas experiencias. Un lugar que ahora puedes seguir ampliando, sin límites, con el nuevo Audi Q3 con tracción quattro®. Un automóvil para descubrirte que ahí fuera siempre hay algo nuevo y emocionante esperándote. ¿Quieres encontrarlo? www.tieneswanderlust.es

Nuevo Audi Q3 desde 27.880 €*

Audi Q3 de 150 CV a 220 CV (110 a 162 kW). Emisión CO₂ (g/km): de 119 a 155. Consumo medio (l/km) de 4,6 a 6,7.



#tieneswanderlust



* PVP recomendado para Península y Baleares para el Audi Q3 Attraction 1.4 TFSI 150 CV (110 kW) desde 27.880 € (IVA, impuesto de matriculación, transporte, descuento promocional y Plan PIVE 7 incluidos) para clientes particulares, empresas y autónomos que financian a través de Audi Financial Services (según condiciones contractuales) un capital mínimo de 15.000 € con una duración y permanencia mínima de la financiación de 36 meses. Con 4 años o 60.000 km de mantenimiento gratuito. Modelo visualizado no corresponde con la oferta. Oferta válida hasta el 31 de mayo de 2015. Audi Financial Services es una marca comercializada por VOLKSWAGEN FINANCE S.A. EFC. Información Audi: 902 45 45 75.

entre nosotros



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

El PIVE y la oposición

Sorprende la proposición presentada por el PSOE contra los planes PIVE, sólo para hacer oposición, sin valorar la enorme impacto positivo en nuestra economía.

Nadie, a estas alturas del partido pone en duda la eficacia de unos sucesivos Planes PIVE que han sido un incentivo fundamental para reactivar las ventas de coches en unos años nefastos. De ahí que la noticia de que las matriculaciones se hayan elevado a 112.299 unidades en marzo, lo que supone un 40,5 por ciento más respecto al mismo mes del año pasado, hace que ésta sea una muy buena noticia por la recuperación del sector y las perspectivas de futuro. Una satisfacción que, unida a que en los dos primeros meses del año se han fabricado en las plantas españolas 462.746 vehículos, un 16,25 por ciento más que en el mismo periodo del ejercicio anterior, hace presagiar un 2015 y 2016 muy esperanzadores. Recuerdo que estamos hablando de un sector que representa el 10 por ciento del PIB y supone en términos de empleo más de un 8 por ciento de la población activa, según datos de 2013. De hecho, este país recuperó el año pasado el 'top ten' de los mayores fabricantes del mundo, al crecer un 11 por ciento en producción, que suponen 2,4 millones de unidades. Una realidad que ha sido posible gracias a tener un mercado interno en crecimiento que afianza a las fábricas instaladas en España.

Por eso, ante este esperanzador panorama, sorprende la proposición no de Ley contra los sucesivos PIVE, presentada por Patricia Blázquez, portavoz de Industria del Grupo Socialista en el Congreso. Utilizar la baza, por el simple hecho de hacer oposición, de que haya habido concesionarios, los mayores sacrificados de la crisis, que han adelantado la ayuda para vender un coche, demuestra un total desconocimiento de lo que ha ocurrido en este sector, en los últimos años. Exactamente igual que recurrir al impacto negativo en la balanza comercial, diciendo que dos tercios de los coches que se venden en España están fabricados fuera. ¿Sabrá su señoría que todas las plantas instaladas en nuestro país son propiedad de multinacionales? Hubiera sido mucho mejor que junto a pedirle al Gobierno un informe de coste y beneficio de los distintos Planes, le solicitaran alguna que otra explicación de las nuevas normas del próximo PIVE 8, que se aprobará teóricamente a finales de abril, entre las que se encuentra pasar la ITV antes, para achatarrarlo un día después.

visto en internet

EL TRACTOR MÁS RÁPIDO DEL MUNDO...

Juha Kankkunen, el ex campeón del mundo de Rallys, sigue demostrando que es un as de la velocidad, sobre cualquier cosa que tenga ruedas; y si hay nieve o hielo como superficie casi mejor. Y lo último con lo que se ha atrevido el finlandés es con un tractor Valtra, equipado con neumáticos Nokian de hielo, al que sobre una pista totalmente nevada es capaz de llevar hasta más de 130 kilómetros por hora en dura pugna con una espectacular moto de nieve. Ahora que el Gobierno español acaba de aprobar la subida de los límites de velocidad en autovías a 130 km/h, nos preguntamos qué pensaría la DGT de un tractor español a esta velocidad... Pero preferimos no saber la respuesta.



Si quieres ver el vídeo de Kankkunen conduciendo el tractor entra en... www.m16.in/v525

no te lo pierdas

...Y EL MÁS EXCLUSIVO

Llamarse Lamborghini y estar diseñado por Giugiaro ya habla de exclusividad, de diseño, de calidad, de tecnología... Aunque uno sea un tractor. Pero es que la historia de Lamborghini, antes de lanzarse a fabricar superdeportivos, estaba asociada a estos vehículos de trabajo que, por otra parte, siguen siendo uno de sus principales negocios. Nosotros hemos podido probar uno de los modelos más imponentes de la gama. Y aunque no se nos ha ocurrido tratar de imitar a Kankkunen, no por eso hemos dejado de apreciar su tremenda potencia y sus enormes posibilidades. Y, por supuesto, la imagen exclusiva que supone tener un Lamborghini, aunque no sea un Aventador.



Síguenos en...



@motor16
/Motor16

Motor16.tv
Motor16



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

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

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

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



CUATRO RUEDAS 18

CITROËN AIRCROSS

Con genética Cactus Citroën ha decidido que la 'herencia genética' del C4 Cactus sea la que dote de identidad sus nuevos diseños. El primero de ellos, un laboratorio de ideas, es este Aircross, que debuta en el Salón de Shanghai y que podría ser la base de un futuro SUV grande de la marca francesa.

QUÉ PASA

6 OPEL ADAM ROCKS

Con versión S La familia Adam sigue creciendo y llega el Adam Rocks S, un 'mini-crossover' de perfil coupé y mecánica enérgica, gracias a los 150 CV de su motor Ecotec de cuatro cilindros con turbo.

6 SALÓN DE SEÚL

Corea ataca Las marcas coreanas han aprovechado el Salón de Seúl para mostrar novedades como el Kia Novo, una berlina de perfil coupé y Hyundai llevaba el RMI5, un coche de competición con 300 CV.

CUATRO RUEDAS

8 RENAULT MÉGAN R.S. TROPHY/SEAT LEÓN CUPRA

Reyes de circuito El mítico 'infierno verde' de Nürburgring es uno de los lugares donde estos dos compactos de



tracción delantera dirimen sus diferencias. Tanto el Renault Mégane R.S. Trophy como el Seat León Cupra han bajado de los 8 minutos allí. Nosotros los comparamos en la batalla diaria.

20 POR MENOS DE 18.000 EUROS

Los coches que menos gastan Hemos buscado entre los modelos que cuestan menos de 18.000 euros -incluyendo descuentos- hasta encontrar los menos 'sedientos'. Y hay de todo, desde urbanos y familiares hasta berlinas de buen tamaño y 'crossover' con tracción total.

+ INTERESANTE

30 LAMBORGHINI MACH 250

El más salvaje El genio Giugiaro ha diseñado este Lamborghini Mach, el 'Lambo'



CUATRO RUEDAS

26 PEUGEOT 308 CON CAMBIO EAT6

Con el mínimo esfuerzo

La eficiencia de la gama de motores PureTech en gasolina y BlueHDi en diésel, unido a la incorporación de la nueva caja automática EAT6 ha situado a Peugeot en un lugar de privilegio en cuanto a consumos y emisiones se refiere. Hemos probado esta caja en la gama del 308.



más salvaje del mundo, aunque obviamente no por velocidad. Hemos probado en exclusiva esta virguería técnica de 263 CV, 9 toneladas de peso y 140.000 euros.

DE CARRERAS

38 GP DE CHINA DE FÓRMULA 1

Hamilton, a lo suyo Tras el susto de Malasia, Mercedes y Hamilton han vuelto a lo suyo, a dominar las carreras de principio a fin. Así ocurrió en el circuito de Shanghai, donde Hamilton no tuvo rivales, ni en su compañero Nico Rosberg ni entre los Ferrari.

En cuanto a los españoles, los tres terminaron la carrera, pero todos en las últimas posiciones de la clasificación.

42 A TODO GAS

Últimas noticias del deporte del motor

SABER COMPRAR Y VENDER

43

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

De principio a fin

Qué pasa	6
En portada	8
Cuatro ruedas	18
La semana	28
+ Interesante	30
A la última	34
De carreras	38
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

CITROËN	18, 22, 24
DACIA	23
DS	21
FIAT	20, 24
FORD	22, 25
HYUNDAI	6
KIA	6
LAMBORGHINI	30
MITSUBISHI	20
OPEL	6
PEUGEOT	21, 26
RENAULT	8, 23
SEAT	8, 25
SKODA	23
TOYOTA	24
VOLKSWAGEN	21

64 EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48



EL BMW M550D, EN VERSIÓN G-POWER

El preparador teutón G-Power toma el BMW M550d de 381 CV y lo convierte en un familiar deportivo y diésel con 435 CV y 86,7 mkg que rebasa los 270 km/h de velocidad y pasa de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos.



ABARTH 500 POGEA: CON 'SÓLO' 331 CV

Si tienes 43.500 euros y te gustan las 'experiencias', este es tu coche. A partir del Abarth 500, Pogea Racing ha creado el urbano más rabioso, con un 1.4 Turbo de 331 CV y 41,9 mkg que le lanza hasta 262 km/h y le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 5,1 segundos. Además, rebaja el peso 71 kilos y le dota de discos de freno perforados.



Pedro Martín | pmartin@motor16.com

IVECO VE EL FUTURO

Con el Iveco Vision, la casa italiana marca el camino de futuros vehículos industriales, pues adopta asistentes de conducción avanzados, mejoras en conducción y seguridad, y una mecánica Dual Energy que puede funcionar como eléctrico o como híbrido, bajando el gasto hasta un 25 por ciento.



◀ El Vision tiene pilares delanteros 'transparentes', techo fotovoltaico y un sistema que ajusta la presión de los neumáticos en función de la carga.

Motor 1.4 Turbo de 150 caballos
El Opel Adam Rocks,
también en versión S

La familia Adam sigue creciendo. Si en su día apareció el Adam Rocks, con aspecto 'crossover' y techo de lona corredizo eléctrico, y más tarde le siguió el Adam S, con un 1.4 Turbo de 150 CV y chasis deportivo, ahora le toca el turno a la simbiosis de ambos: el Adam Rocks S. Será presentado en el Motorshow de Amsterdam y eleva las dosis de exclusividad, pues no hay otro modelo similar: 'mini-crossover', perfil coupé y mecánica enérgica. Porque

los 150 CV de su motor Eco-tec de cuatro cilindros con turbo y función 'Start/Stop', combinados con un cambio manual de seis marchas, le sirven para alcanzar 210 km/h de velocidad, acelerar de 0 a 100 km/h en 8,5 segundos y recuperar de 80 a 120 km/h en 7,9 segundos usando quinta. En cuanto a consumo y emisiones, homologa 5,9 l/100 km de media y 139 g/km de CO₂.

Mantiene como equipo de serie el techo Swing Top –se

quita o se pone en cinco segundos–, y respecto al Adam Rocks normal ve rebajada la altura libre 15 mm, adopta una dirección más directa y frenos más potentes, y equipa un ESP desconectable.

En cuanto a asistentes, en opción puede montar el Advanced Park Assist, que identifica estacionamientos y aparca en ellos de forma semiautomática, y el Blind Sport Alert, que entre 11 y 140 km/h alerta de riesgos en los ángulos muertos laterales.



▲ El paquete Red'n'Roll, disponible ya en el Adam S y que incluye detalles en rojo, llega también al Adam Rocks S.



◀ El interior se personaliza, y en opción se ofrece un 'paquete piel' con tapicería de cuero y calefacción en asientos delanteros y volante. Hay 11 colores de carrocería y 5 tonos para el techo de lona.



PARA PENSAR

99

g/km de CO₂ emite el Ford C-Max Econetic con motor 1.5 TDCi de 105 CV.

Se trata de la tercera variante de esa nueva mecánica diésel, que también está disponible en la actualizada gama C-Max y Grand C-Max en versiones de 95 y 120 CV. Y en estos casos, las emisiones medias son de 105 g/km.

EL PUNTAZO

La marca china MG ha lanzado en Gran Bretaña el nuevo MG6, una berlina con motor diésel 1.9 que alcanza 100 km/h en 8,4 segundos y consume, de media, 4,6 l/100 km.



Salón de Seúl
Las marcas coreanas
alardean de proyectos

Como ya es habitual, el Salón de Seúl recién celebrado ha servido para que las marcas surcoreanas desvelen sus últimas novedades y, sobre todo, para que muestren en qué trabajan sus diseñadores e ingenieros. Hyundai, por ejemplo, acudía a la cita con el Enduro Concept, nueva aproximación al futuro SUV 'tamaño Mazda CX3' que deberá situarse por debajo del Tucson. El prototipo en cuestión mide 4,27 de largo por 1,85 de ancho y 1,44 de alto, tiene 2,65 metros de batalla y presenta carroce-

ría coupé, aunque el modelo definitivo apostaría probablemente por una de cinco puertas. Bajo el capó, el Enduro esconde un 2.0 T-GDI, con turbo e inyección directa, que combina con el cambio automático de doble embrague 7-DCT. Asimismo, Hyundai sorprenderá con el RM15, un coche de competición de 4,22 metros dotado de ese mismo motor –pero situado en posición central–,



▲ El Kia Novo es un 'concept car' que vierte propuestas interesantes sobre una futura berlina de perfil coupé, que rivalizaría con el Mercedes CLA.



que aquí rinde 300 CV. Deja el peso en 1.260 kilos –la marca dice que se ahorran 195– gracias al uso de aluminio y plástico reforzado CFRP en su carrocería, inspirada en el Veloster, y tiene caja manual de seis marchas, tracción trasera y un reparto de pesos que favorece el comportamiento: 43

por ciento delante, 57 detrás. En cuanto a prestaciones, Hyundai anuncia 4,7 segundos para alcanzar 100 km/h.

Por último, Kia enseñaba su Novo Concept, una berlina compacta



de cuatro puertas y estilo coupé que parece anticipar un coche de serie para rivalizar con Mercedes CLA o Audi A3 Sedan, aunque su perfil recuerda incluso a

◀ El RM15 es un coche de competición con tracción trasera y motor central de 300 CV. Equipa neumáticos 235/35 R19 delante y 265/35 R19 detrás.




modelos más deportivos –y más grandes– como el Audi A7 Sportback. El Novo, de hecho, nace con una mecánica briosa: el motor 1.6 Turbo del ProCee'd GT y la caja automática de doble embrague y siete marchas.

Los 8 minutos más rápidos de tu vida

Desde que Nissan batiera a Porsche con un GTR más rápido que su 911 en el mítico 'infierno verde' de Nürburgring, se desató 'la guerra de los cronos'. Ahora, si ofreces un purasangre, has de marcar tiempo en este trazado, y claro está, ha de ser mejor que el de tus rivales. Entre los compactos de tracción delantera existe una lucha encarnizada, donde estos dos 'gallos' se batan en duelo. Objetivo, bajar de ocho minutos en recorrer sus 20,8 kilómetros. Ambos lo consiguen, demostrando que son muy rápidos, pero en el fondo, tienen un encanto diferente.

SEAT LEÓN SC



PRECIO 32.520 €
EMISIONES DE CO₂
EMISIONES oficiales: 154 g/km
Impuesto matriculación: 4,75 %

NOS GUSTA

- + Prestaciones. Comportamiento. Utilizable todos los días. Equipamiento. Precio más ajustado.

DEBE MEJORAR

- Autoblocante menos eficaz. Consumo algo alto. Plano del maletero alto. Depósito pequeño.

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

17 de junio de 2011. Un Renault Mégane R.S. Trophy pilotado por Laurent Hurgon sale al trazado de Nürburgring Nordschleife. Tras recorrer sus 20,8 kilómetros para el 'crono' en 8:07,97 minutos, por lo que se corona como el compacto de tracción delantera más rápido en este circuito alemán.

Nació así una batalla fratricida por pulverizar ese registro, aunque hubo que esperar

a marzo de 2014 para que Seat hiciera los honores con el León Cupra SC 280; es decir, el aquí presente. No sólo fue más rápido, sino que se permitió el lujo de ser el primer compacto en bajar de los ocho minutos. En concreto: 7:58,44. Sentado al volante, un 'tal' Jordi Gené.

Tras el golpe de efecto de Seat, Renault se puso manos a la obra en el proyecto #Under8. En colaboración con marcas como Michelin, Ölhins o Akrapovic nació este Méga-

ne R.S. Trophy-R, que ha rebajado el tiempo a 7:54,36 minutos.

De nuevo, Renault se proclama Rey de Nürburgring en su segmento y nosotros pensamos en hacer lo propio, aunque a 1.785 kilómetros de distancia. Y es que ir y volver a Nürburgring con ambos a

120 km/h supondría casi 760 euros sólo en gasolina.

Básicamente porque ninguno de nuestros protagonistas es un 'mechero', aunque no vamos a juzgarlos por su consumo. De ser así hubiéramos elegido un dCi y un TDI. Ambos equipan 'Stop/Start', pero firman un gasto en torno a los 9 l/100 km; si bien, el León, cuyo motor tiene inyección directa, es algo más eficiente, pero en su depósito sólo caben 50 litros, que dan para poco a ritmo legal y para un suspiro si le retorcemos la oreja. En el Mégane caben 10 litros más, pero se los bebe como si fueran agua.

Tampoco son baratos. El León cuesta 32.520 euros, aunque con descuentos baja de la barrera de los 30.000.

Además se puede pedir con cambio DSG -2.020 euros-, cinco puertas o familiar ST.

Para recuperar el trono, Renault no ha escatimado en gastos y al final se les ha ido de las manos, ya que este Mégane lo venden a razón de 42.200 euros la pieza. Aunque mejor hablar en pasado, pues a España sólo llegan seis de un total de 250 unidades -ésta era la 75- y están vendidas, incluida la aquí presente. Habrá que mimarla para no dar explicaciones a su propietario.

Son 5.370 euros más que un Mégane R.S. Trophy 'a secas', pero esa diferencia tiene justificación a base de piezas 'delicatessen' y un trabajo artesanal para aligerar su interior, pues no hay asientos traseros, paneles insonorizantes... Incluso se prescinde de


limpialuneta trasero o climatizador, aunque esto último se podía pedir sin sobrecoste. Eso sí, los puristas dirán que añade lastre. Aun así es 78 kilos más ligero que el León.

Para rizar el rizo, como accesorio encontramos arneses de cuatro puntos y una batería de litio que ahorra 16 kilos respecto a la de plomo. Estos elementos -sumados a la ausencia de climatizador y sistema R-Link- los equipaba la unidad de Nürburgring.

Precisamente para validar el récord, Renault los ha de ofrecer en su coche 'de calle', al igual que Seat da la posibilidad de sumar el Pack Performance con frenos Brembo y neumáticos Michelin Pilot Super Sport Cup2, elementos con que contaba la unidad pilotada por Gené.

Dejemos la teoría a un lado.

RENAULT MÉGANE



PRECIO 42.200 €
EMISIONES DE CO₂
EMISIONES oficiales: 174 g/km
Impuesto matriculación: 9,75 %

NOS GUSTA

- + Sensaciones de carreras. Prestaciones. Componentes técnicos. Exclusividad. Dinámica al límite.

DEBE MEJORAR

- Precio. Sólo llegan 6 a España. Dos plazas. Acceso y salida incómodo. Suspensiones muy firmes. Consumo.

Si quieres ver la vuelta del Renault Mégane a Nürburgring entra en... www.m16.in/v33



Si quieres ver la vuelta del Seat León Cupra a Nürburgring entra en... www.m16.in/v535



DISCRECCIÓN O ATREVIMIENTO
 HAY QUE FIJARSE VARIAS VECES
 PARA RECONOCER A ESTE LEÓN SC
 CUPRA. EN EL MÉGANE...
 CUESTIÓN DE DETALLES AMBOS
 TIENEN INTERIORES DISCRETOS,
 PERO LOS ASIENTOS DEL MÉGANE
 O EL VOLANTE CON FONDO PLANO
 DEL LEÓN LES DELATAN



▲ El sistema R.S. Monitor del Mégane ofrece 14 pantallas diferentes. El León sólo ofrece cronómetro.



◀ Ambos tienen kit reparapinchazos. El maletero del León es convencional y el del Mégane está dividido por una red sujeta a una barra que refuerza su suspensión trasera. En el León se pueden abatir los respaldos para ganar capacidad; en el Mégane no hace falta.



◀▶ Relojes deportivos en los dos. Los indicadores de temperatura y gasolina son poco visibles en ambos. Velocímetros tarados a 290 km/h en Mégane y a 300 km/h en el León. El ESP se puede desconectar.



▶▶ Los dos tienen Stop/Start que se desactiva en modo R.S. en el Mégane. El SEAT León opta por cuatro 'set up' diferentes.

Una estampa que hace que no pasemos desapercibidos con este Mégane nos atrapa y nos subimos a él, no sin antes hacer un ejercicio de contorsionismo para encajarnos en sus asientos Recaro de material compuesto, que no admiten regulación en inclinación ni en altura. Se lo perdonamos, no así su volante de piel vuelta, que sólo es ideal si 'pilotas' con guantes.

En la calle hay que prestar atención a badenes, parches en el asfalto... Absolutamente todo se transmite a tus empastes y con una sequedad que

hace que tras un par de horas callejeando pidas cita con tu quiropráctico. El Mégane suena y se siente de carreras; suena la grava que salta por los pasos de rueda, el sonido al embragar, e incluso el vacío interior potencia el 'petardeo' de su escape de titanio firmado por Akrapovic. Es lo más parecido a un coche de competición. Lo mejor; su maletero, amplio, capáz y con una red que impide que los cartones de leche te adelanten en las apuradas de frenada.

Si subes luego al León es como hacerlo a un Audi A8.



Este Mégane apuesta por un autoblocante delantero mecánico. Muy efectivo.



El VAQ del León Cupra no tiene un tarado tan radical como el del Mégane. Es electrónico.

Los asientos son confortables, sujetan perfectamente, la insonorización es la que debe ser —el sonido del motor se acentúa por los altavoces—, la suspensión es cómoda si la comparamos con la del Mégane y además, tiene cinco plazas y un maletero correcto. El Cupra es utilizable a diario.

Pero es deportivo a más no poder y en un circuito este León muestra su fiereza. No es Nürburgring, ya nos hubiera gustado, pero nos vamos hasta el INTA para ver cuánto son de divertidos y rápidos en un circuito cerrado.

Por potencia que no sea. Sus motores de dos litros sobrealimentados ofrecen 275 CV en el Mégane y 280 en el León. El par máximo es semejante en ambos, aunque en un mayor rango de revoluciones en el español, algo que favorece las recuperaciones. Las prestaciones son similares y sobresalientes.

Ninguno decepcionará a su propietario, y no escucharemos de su boca un «esto no corre»... Para nada, los dos vuelan.

En aceleración te dejan pegado al respaldo, si bien, los



ATRONADORES EL LEÓN INCREMENTA EL SONIDO DEL ESCAPE POR MEDIO DE LOS ALTAVOCES. EL MÉGANE TIENE UN SILENCIOSO AKRAPOVIC



◀ Sólo se fabricarán 250 unidades de este Mégane. No pasa lo mismo con el León. Aceleran muy rápido y el Mégane se impone por una décima gracias a su menor peso y a sus neumáticos Michelin Pilot Super Spor Cup2, que cuestan más de 300 euros cada unidad.



▲ La decoración exterior no pasa desapercibida. Debería equipar faros de xenón o LED para la noche.



▲ Estricto biplaza. Los asientos Recaro y la postura de conducción hace que te sientas en un coche de carreras. Entrar y salir requiere práctica por la dureza de los laterales de los asientos.



▲ El León también lo hay con cinco puertas y ST. Los faros Full LED son de serie, como las llantas de 19".



▲ El León se puede utilizar a diario. En confort parece un Audi A8 comparado con el Mégane. Detrás hay incluso salidas de ventilación. La ergonomía, igual de buena que en todos los León.



mos el 'Cupra' y comenzamos a trazar curvas a velocidad de vértigo. Una vez te has tirado al interior puedes abrir gas sin miramientos y sólo debes apuntar con la dirección para salir en busca de la siguiente y repetir la operación. No hay balanceos de su carrocería y el cambio es realmente rápido. Su ESP tiene 'modo off' y sus frenos detienen los 1.375 kilos con garantías –habría que haberlo probado con los Brembo opcionales–.

Pero cuando piensas que vas al límite escuchas un pataleo inconfundible. Suena a escape de titanio Akrapovic pidiendo paso y a un 2.0 Turbo en modo R.S. –hay un botón específico–, que llega a acariciar las 7.000 rpm, momento en el que escuchas un 'pii' que pide a gritos subir de marcha –a ver cuándo quitan este pomo–. No corre más que el León Cupra, pero las sensaciones que transmite son muy diferentes. En el paso por cur-

va es donde araña décimas de segundo, pues las suspensiones regulables Öhlins tienen el suelo ganado. Por cierto, viendo esto ¿quién pone en evidencia a un coche con barra de torsión atrás? Y eso que su eje trasero va descargado, pero su zaga no se mueve ni un milímetro de la trazada aunque hagamos el feo gesto de ahuecar con el acelerador en pleno apoyo. El Mégane pasa como un tiro y cuando hundimos el acelerador, más nos

vale haber pasado por el gimnasio para ejercitar los antebrazos, pues el autoblocante transmite a la dirección unos movimientos que hay que controlar. Nada que ver con la dulzura del León.

Sus frenos Brembo aguantan más vueltas y al parar, mejor tener una aspirina a mano, pues tu cabeza pedirá auxilio. Con el León seguirás la estela del francés mientras escuchas a tu grupo favorito por sus ocho altavoces.

EN DIRECTO



Julián Garnacho
jgarnacho@motor16.es

Cualquiera de estas dos fieras me vale. De tener el dinero suficiente y hueco en el garaje, el Mégane sería mi opción ideal para divertirme en 'track days', pues es lo más parecido a un coche de carreras que he conducido, y he tenido ocasión de pilotar un León Cup Racer. Las sensaciones que transmite, su agilidad, sus componentes... Evoca aires de carreras. Pero si no me lo pudiera permitir, además de que no es para usarlo a diario, el León no me vendría tampoco mal. Corre lo mismo y además es mucho más cómodo y sobre todo, utilizable –cinco plazas– y económico. Pero no es tan exclusivo, aunque a veces también me gusta pasar desapercibido, y con el Mégane...

SI ME LO QUIERO COMPRAR

RENAULT MÉGANE

FINANCIACIÓN

Entrada mínima de 10.550 euros. 48 plazos de 779 euros. El precio final aplazado es de 47.926 euros.

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,21 euros/km. Coste financiero: 0,78 euros/km. Coste por km total: 0,99 euros/km.

SEGURO

A terceros: 389,70 euros/año. A todo riesgo: 723,10 euros/año con franquicia de 510 euros.

DATOS DEL VENDEDOR

RENAULT

Renault España S.A. Avda. de Burgos 89. 28050 Madrid. Teléfono: 900 100 500

RED DE POSVENTA

1.190 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.renault.es

SEAT LEÓN

FINANCIACIÓN

Entrada mínima de 8.130 euros. 48 plazos de 600 euros. El precio final aplazado es de 36.932 euros.

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,18 euros/km. Coste financiero: 0,60 euros/km. Coste por km total: 0,78 euros/km.

SEGURO

A terceros: 375,75 euros/año. A todo riesgo: 649,64 euros/año con franquicia de 360 euros.

DATOS DEL VENDEDOR

SEAT

Seat S.A. Autovía A-2, km 585. 08760 Martorell (Barcelona). Teléfono: 902 402 602

RED DE POSVENTA

600 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.seat.es

neumáticos Michelin del Mégane tienen más agarre que los Bridgestone de este León, además de que el autoblocante mecánico se impone al electrónico VAQ del León con

menos pérdidas de tracción. Es por ello que de 0 a 100 km/h el Mégane es algo más rápido. Pero de los primeros 1.000 metros, el León sale a 213 km/h y el Mégane a 'sólo'

210... ¡Cómo corren! Para que te hagas una idea, un Mercedes A45 AMG de 360 CV sale a 224 km/h.

El chasis MQB del León le permite ser ligero, y cuenta

con suspensión trasera independiente y una rapidísima dirección –2,0 vueltas entre topes frente a las 2,6 del Mégane–. De los cuatro modos del Seat Drive Profile activa-

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



FICHA TÉCNICA

	RENAULT MÉGANE	SEAT LEÓN
MOTOR	2.0 TURBO	2.0 TSI
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	82,7 x 93,0	82,5 x 92,8
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.984
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección indirecta, turbocompresor e intercooler	Inyección directa, admisión variable, turbocompresor e intercooler
Compresión	8,6 a 1	9,3 a 1
Potencia máxima (CV)/rpm	275 / 5.500	280 / 5.700-6.200
Par máximo (mkg)/rpm	36,7 / 3.000-5.000	35,7 / 1.750-5.600

TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 marchas	Manual, 6 marchas
Relaciones de la caja de cambios:		
km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª	9,0	8,9
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	14,3	14,4
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	20,1	20,3
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	27,1	27,6
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	34,1	35,0
km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª	41,3	42,1
km/h a 1.000 rpm ▶ 7ª	-	-
km/h a 1.000 rpm ▶ 8ª	-	-

DIRECCIÓN Y FRENOS		
Sistema	Cremallera con asistencia eléctrica	Cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6	2,0
Diámetro de giro (m)	11,1	10,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Dis. vent. 340 mm / Discos 290 mm	Dis. vent. 340 mm / Discos 310 mm

SUSPENSIÓN		
	Del.: Independiente McPherson, con muelles, amortiguadores y estabilizadora	Del.: Independiente McPherson, con muelles, amortiguadores y estabilizadora
	Trasera: Semi-independiente, con barra de torsión, muelles y amortiguadores	Tras.: Independiente, de paralelogramo deformable, muelles, amortiguadores y estabilizadora

RUEDAS		
Neumáticos	235/35 ZR19	235/35 ZR19
Llantas, aleación	8,5J x 19 pulgadas	8,0J x 19 pulgadas

PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.297	1.375
Capacidad del depósito (l)	60	50
Relación peso/potencia (kg/cv)	4,72 kg/CV	4,91 kg/CV
Mantenimiento (km)	20.000 km o 1 año	Variable

MEDIDAS



(A) Altura al techo (1.010 mm)	(B) Espacio piernas (máx-mín) 1.040 / 880 mm	(C) Altura del techo atrás (N.D.)	(D) Espacio piernas (máx-mín) (N.D.)
--------------------------------	--	-----------------------------------	--------------------------------------

EQUIPAMIENTO

	RENAULT MÉGANE			SEAT LEÓN		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.

INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT						
Cuentavueeltas	x			x		
Termómetro de agua	x			x		
Ordenador de viaje	x			x		
Regulador velocidad	x			x		
Sistema de navegación	x					x
Cierre centr./mando a distancia	x			x		
Acceso y arranque sin llave	x				x	
Elevalunas eléctricos delanteros	x			x		
Volante regulable altura/profund.	x					
Asiento regulable en altura		x		x		
Asiento posterior partido		x		x		
Tapicería de cuero		x				x
Sistema de telemetría	x				x	
Climatizador automático	x			x		
Techo solar		x				x
Llantas de aleación	x			x		
Faros Full LED		x		x		
Sensor de aparcamiento trasero	x					x
Sensor lluvia y luces	x			x		

SEGURIDAD						
Airbag conductor/acompañante	x			x		
Airbag rodilla		x		x		
Airbag laterales delanteros		x		x		
Airbag de cortina	x			x		
Control de estabilidad/tracción	x			x		
Sensor presión de neumáticos	x			x		
Frenada emergencia en ciudad		x		x		
Asistente de salida del carril		x				x

PRINCIPALES OPCIONES (EN EUROS)

RENAULT MÉGANE	SEAT LEÓN
El equipamiento de este Mégane es cerrado, pero como accesorios en concesionario se ofrecen: batería de litio, arneses de seguridad y podemos eliminar el climatizador y el sistema R-Link.	Pintura metalizada: 500. Pintura personalizada: 821. Tapicería de cuero: 1.829. Asientos bucket: 1.268. Techo panorámico: 883. Sistema de navegación Plus: 1.361. Alarma: 312. Sensores de aparcamiento traseros: 260. Asistente de luces y aviso de salida del carril: 312. Pack Performance (frenos Brembo, neumáticos Michelin y llantas Cupra): 2.827. Detector de fatiga: 135.



(A) Altura al techo (1.060 / 970 mm)	(B) Espacio piernas (máx-mín) 1.130 / 890 mm	(C) Altura del techo atrás (940 mm)	(D) Espacio piernas (máx-mín) (800 / 540 mm)
--------------------------------------	--	-------------------------------------	--

EL MEJOR COCHE DEL AÑO... 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 profiere TOTAL

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

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



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 Five: 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 Five.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

Nuevos Carburantes de BP **UNICOS**

BANCO DE PRUEBAS

	MÉGANE	LEÓN
VELOCIDAD MÁXIMA	255 KM/H	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)		
400 m salida parada	13,9	14,0
1.000 m salida parada	25,2	25,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,8 (5,8)	5,9 (5,8)
Recorriendo (metros)	90	92
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m desde 40 km/h en 4ª	14,2	14,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	16,9	16,4
400 m desde 50 km/h en 6ª	17,3	16,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	26,8	25,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	29,1	28,6
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	30,7	29,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	3,9	4,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	5,2	5,5
De 80 a 120 km/h en 6ª	7,2	6,8
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h		
	+ 2%	+ 1%

CONSUMOS

EN CIUDAD		
A 22,0 km/h de promedio	11,3	9,8

EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	6,9	6,3
En conducción rápida	16,4	14,7

EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	8,5	7,8
A 140 km/h de cruceo	10,4	9,6

CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	9,7	8,5

AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	568	534

CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano	9,8	8,7
Ciclo extraurbano	6,2	5,5
Ciclo mixto	7,5	6,6

FRENOS		
DISTANCIA DE FRENADO (en metros)		
A 60 km/h	14,0	13,4
A 100 km/h	37,3	38,8
A 120 km/h	52,6	55,5

Promedio del segmento compacto a 120 km/h: 57,1

SONORIDAD		
MEDIDAS (dB)		
Al ralentí	49,9	41,5
A 60 km/h	69,5	61,8
A 90 km/h	72,2	64,9
A 120 km/h	74,0	68,6
A 140 km/h	76,1	70,3
A tope	84,2	79,7

Umbral de conversación: 50 decibelios
Umbral del dolor: 140 decibelios

BALANCE FINAL

	RENAULT MÉGANE	SEAT LEÓN
TECNOLOGÍA	8,5 Suma piezas de calidad creadas para él, pero su motor es más veterano, no puede llevar faros LED... Digno de alabanza es su sistema de telemetría.	8,5 Motor más moderno y algo más eficiente. Plataforma MQB, faros Full LED, Seat Drive Profile, autoblocante VAQ. Lo último en seguridad...
COMPORTAMIENTO	9,5 Una máquina para disfrutar en circuito. Dinámica excepcional, suspensiones Ölhins, frenos Brembo... 7:54,35 minutos en Nürburgring.	9,0 Se puede utilizar todos los días mientras que el Mégane acaba cansando. Tiene suspensión adaptativa DCC. Son 7:58,44 minutos en Nürburgring.
PRESTACIONES	9,0 Tiene 275 CV para 1.297 kilos. Nadie echará en falta más potencia y permite adelantar en un abrir y cerrar de ojos. 255 km/h de punta.	9,0 Más discreto y cómodo, pero igual de rápido. El Mégane no se le pierde en el horizonte. Tiene 280 CV y pesa 1.375 kilos. En opción hay DSG.
SEGURIDAD	7,5 Frena mejor que el León, pero en el 'debe' encontramos los airbag laterales que no puede llevar, ni modernos sistemas de seguridad activa.	8,5 Habrá que verlo con los frenos Brembo. Tiene airbag laterales delante y de rodilla para el conductor. En opción, lo último en seguridad activa.
HABITABILIDAD	6,5 Hay que reconocer que las dos plazas de este Mégane son buenas; pero ése es el problema, que sólo hay dos. El maletero es generoso, eso sí.	8,5 Como buen compacto, mantiene cinco plazas, aunque mejor que viajen cuatro adultos. Maletero entre 380 y 1.150 litros. Kit reparapinchazos.
CONSUMO-PRECIO	8,0 Son 9.680 euros de diferencia, pero es más exclusivo -250 unidades- y sus componentes 'pata negra' tienen un precio. Si tienes un capricho...	8,5 Para usarlo todos los días la verdad es que gasta. El Mégane no se te escapa en los 'track days' y te queda 'parné' para ruedas y gasolina.

CONCLUSIÓN

SEAT LEÓN

8,6 Un deportivo en toda regla que corre 'que se las pela' y con una dinámica que te va a sorprender. Utilizable a diario si pasas por alto los 8,5 l/100 km de consumo medio real. Cómodo, amplio, de calidad y con un gran equipamiento a todos los niveles. Te ahorras una pasta si lo comparas con el Mégane, pero es más 'corriente'.

RENAULT MÉGANE

8,2 Si puedes darte un capricho... Te tenías que haber dado prisa, pues los seis que llegaron a España tienen dueño. Es un auténtico coche de carreras con matrícula, con el que te deleitarás en circuito, pues en carretera se hace insufrible, además de que eres objetivo de miradas y paradas de la Benemérita... Doy fe.



PARA FANÁTICOS DEL MOTOR

MÉGANE TROPHY V6 Y LEÓN CUP RACER

El paso siguiente

Nuestros protagonistas tienen sus homólogos de estricta competición. El Renault Mégane Trophy tiene chasis tubular y motor 3.5 V6 atmosférico con 400 CV. Pesa sólo 998 kilos y participa en la antesala de la Fórmula Renault. Por su parte, Seat ofrece el León Cup Racer que aprovecha la plataforma MQB pero con infinidad de mejoras. Usa el motor 2.0 TSI con 330 CV y tiene un peso de 1.150 kilos.



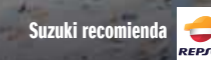
NUEVO SUZUKI VITARA. Vive Con Tecnología ALLGRIP 4x4 y Control Predictivo de Frenada (RBS)

El Suzuki Vitara ha vuelto. Descubre su Tecnología ALLGRIP con la que obtendrás todo el rendimiento sobre cualquier superficie y disfruta de su Control Predictivo de Frenada (RBS) que detecta la presencia de otros vehículos. Conduce ya uno de los 4x4 más avanzados. Nuevo Vitara. Vive. Reserva una prueba en www.suzuki.es

Consumo combinado: desde 4,0 a 5,7 l. / 100 Km. **Emisiones CO₂:** desde 106 a 131 g. / Km.



Suzuki, Campeón de España de Marcas de Rallyes de Asfalto



Más de 200 Instalaciones Suzuki www.suzuki.es

cuatro ruedas

LO ÚLTIMO CITROËN AIRCROSS



◀▶ La imagen del Citroën Aircross es poderosa desde todos los puntos de vista. Y no puede negar su inspiración en el C4 Cactus... aunque con más músculo.

Si quieres saber más del Citroën Aircross entra en...
www.m16.in/1554

Genética Cactus

Citroën ha decidido que la 'herencia genética' del C4 Cactus sea la que dote de identidad sus nuevos diseños. El primero de ellos, un laboratorio de ideas, es este Aircross, que debuta en el Salón de Shanghai y que podría ser la base de un futuro SUV grande de la marca francesa.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

El C4 Cactus se va a convertir en el 'semillero' de diseño de nuevos modelos de Citroën. Porque tienen claro cuál es su camino una vez que la estrategia del Grupo PSA ha separado claramente las tres marcas (Peugeot, Citroën y DS). Y ellos van a ser, como nos confesaba Alexandre Malval, director de Diseño de Citroën, «optimistic, human and smart»; o lo que es lo mismo: «optimistas, humanos y listos». Y nada mejor para encarnar esa filosofía que las líneas limpias, fáciles, atractivas y simpáticas del C4 Cactus. Por ello, los genes del Cactus serán los que incorporen los futuros modelos, tal como pudimos ver en la presentación exclusi-

va, en los alrededores de París del Citroën Aircross, un concepto que se presenta en el Salón de Shanghai y que no se plantea como un modelo concreto, sino como un estudio de rasgos y materiales para los futuros Citroën.

«El diseño Cactus no es sólo para un coche, es una estrategia que podemos aplicar a otro tipo

de coches. Queremos demostrar que hay muchas posibilidades con este tipo de estética de volúmenes muy simples, gráficos muy fuertes e interiores con mucho color», comenta Malval

Lo primero que llama la atención en su diseño exterior es que estamos ante un C4 Cactus que ha crecido y que se ha 'musculado'. Pero luego comienzan a ver-

se las diferencias. Los airbump han desaparecido de las puertas y se han sustituido por los Alloy Bump, formados por una estructura alveolar en mousse de aluminio muy absorbente.

Se mantiene la alta cintura, la gran superficie acristalada que rodea el perímetro del coche y las aerodinámicas barras de techo que se han tomado prestadas del modelo fabricado en Villaverde.

Estos detalles, y otros del exterior, nos los va desgranando Gabriel Blanchet, responsable de este diseño en el que ha aplicado la filosofía de la marca: «No sólo debe ser bonito o atractivo; también funcional». Así, por ejemplo, bajo los faros hay una gran entrada de aire



◀ Gregory Blanchet, el encargado del diseño exterior, nos contó algunos de los secretos de este concept.



▲ El interior, pensado para cuatro ocupantes mezcla de materiales y texturas. Cuero, un tejido mezcla de algodón y nylon, aluminio... En el salpicadero destacan las dos pantallas táctiles. La de la derecha se puede unir o separar de la otra haciendo el típico movimiento de pasar páginas en una tablet.

que crea un efecto aerodinámico y refrigera la rueda. En el frontal, en los laterales del parabrisque se han creado unas estructuras de acero que además, de estética tienen una función, pues permiten que se le puedan enganchar unas eslingas. Las llantas abrazan los flancos del neumático pero también dejan mucho hueco para refrigerar los frenos; los pilotos traseros tienen un diseño de efecto túnel... Son detalles de un coche que, como puro ejercicio de diseño, al menos por ahora, no está sujeto a las esclavitudes de la ingeniería de producción.

Tal vez por eso, también nos encontramos con puertas de apertura enfrentada o con la ausencia de un pilar central, con lo que se muestra un habitáculo muy colorido y original, para cuatro plazas, donde se mezclan materiales, diseños y texturas de manera muy personal. El salpicadero asemeja la textura de las piedras de río. Todo ello combina con los asideros

para las puertas en cuero que se enganchan a la puerta mediante una estructura de aluminio azul. O con la piel blanca de los asientos, o con la parte trasera de éstos en un tejido de lana y nylon cuyo diseño recuerda a las típicas jarapas.

El cuadro de instrumentos cuenta con dos pantallas y la de la derecha se puede desplazar hacia el copiloto con sólo realizar ese típico movimiento de 'pasar páginas' en el aire, sin necesidad de tocarla. Y detrás, los pasajeros también podrán disfrutar de la conectividad, pues el respaldo de los asientos traseros cuenta con un soporte específico para colocar una tablet.

Y además cuenta con dos webcams en los marcos de cada puerta para tomar fotos y poder formar así un álbum de via-

je, que se puede compartir en las redes sociales.

El volante es de un solo brazo, como homenaje a modelos clásicos de la marca, como el Visa o el GS. Y en la parte delantera, el concepto sofá del C4 Cactus se sustituye, como ya se ha comentado, por dos asientos individuales.

La parte mecánica también es innovación, pues el Aircross apuesta por la tecnología híbrida enchufable. Cuenta con un motor de gasolina THP con 218 caballos de potencia y un par de 275 Nm, que se combina con un eléctrico que genera 95 caballos y un par de 200 Nm. La potencia de este motor eléctrico se transmite directamente a las ruedas traseras, conformando, por tanto, la tracción total. Con baterías de ion litio, se recarga en una toma de corriente convencional en sólo 3 horas y media y es ca-

paz de recorrer hasta 50 kilómetros sólo en eléctrico.

Gracias a la combinación de ambos motores, con una potencia total de 313 caballos, la cifra de consumo que homologa es sorprendente, 1,7 l/100 km con sólo 39 g/km de emisiones de CO₂. Pero sin olvidar que es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 4,5 segundos.

Con unas medidas exteriores: 4,54 metros de longitud, 1,80 de altura y 2,1 metros de ancho y una distancia entre ejes de 2,80 metros, se podría pensar en este Aircross como un Cactus todocamino de verdad. Pero por ahora, sólo es estilo; aunque tal vez en función de la acogida que tenga en China (mercado que supone el 25 % de las ventas de Citroën) acabe convirtiéndose en un modelo de producción.



TECNOLOGÍA HÍBRIDA ENCHUFABLE COMBINA UN MOTOR DE GASOLINA Y OTRO ELÉCTRICO QUE SUMAN 313 CV. GASTA SÓLO 1,7 L/100KM



Ahorradores, y al alcance de muchos

La veintena de modelos que protagonizan estas páginas tienen un denominador común: cuestan poco y apenas gastan. Y esas dos virtudes se convierten en la mejor fórmula para que 'poseer coche' lastre lo menos posible nuestra economía. Además, no hay que pensar sólo en diminutos utilitarios de uso meramente urbano, pues por debajo de los 18.000 euros fijados como barrera —son tres millones de las antiguas pesetas— hay muchísimo donde elegir. Y aquí no reflejamos toda la oferta disponible, sino exclusivamente los 'reyes del ahorro', esos modelos que ostentan actualmente los valores récord de consumo de combustible en sus

Si eres de los que prefieres invertir lo menos posible en tu nuevo automóvil y quieres, además, presumir de un consumo de combustible ridículo puede que estas seis páginas encierren la clave para elegir coche. Porque hemos buscado entre los modelos que cuestan menos de 18.000 euros —incluyendo los descuentos vigentes— hasta encontrar los menos 'sedientos'. Y hay de todo, desde urbanos y familiares hasta berlinas de buen tamaño y 'crossover' con tracción total.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

respectivos segmentos, tanto en gasolina como en diésel.

De hecho, ninguno de los vehículos aquí destacados gas-

tan más de cinco litros, y abundan los que homologan valores entre tres y cuatro. Para lograr esos datos —en la práctica se-

rará difícil acercarse a ellos salvo que realicemos una conducción 'de laboratorio'— la clave está en el progreso tecnológico del sector, pues los vehículos son cada vez más ligeros y aerodinámicos, equipan neumáticos que reducen la resistencia y proliferan las funciones de ahorro que apagan y arrancan automáticamente el motor para evitar el gasto inútil en ciudad. Pero los verdaderos protagonistas son los motores, y ahí conviene destacar la llegada de mecánicas con dos y tres cilindros que, ayudados por nuevos sistemas de inyección y sobrealimentación, disminuyen el consumo de forma drástica sin mermar las prestaciones.

URBANOS / DIÉSEL

3,6 l/100km



FIAT 500 1.3 MULTIJET 95 CV 17.350€

En el segmento de los utilitarios más pequeños, ideados para la ciudad y su entorno, no hay mucha oferta diésel porque una enorme proporción de las ventas corresponde a versiones de gasolina. Pero lo que hay despunta por economía de consumo, pues combinar una diminuta carrocería con un motor de gasóleo ayuda a rebajar nuestro presupuesto mensual destinado al transporte. Se lleva la palma el Fiat 500 —3,55 metros de longitud—, que con su 1.3 Multijet, usado también por Opel, anuncia un gasto medio de 3,6 l/100 km, y 3,0 litros en carretera. En recorridos urbanos, donde se beneficia del 'Stop/Start', el gasto es de 4,6 l/100 km. De hecho, los 35 litros del depósito dan mucho de sí. Y asociar 95 CV de potencia y 200 Nm de par máximo a un conjunto de 1.055 kilos funciona bien en el capítulo de las prestaciones, pues el italiano alcanza 180 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 10,7 segundos. Entre lo peor, un interior de sólo cuatro plazas con maletero muy justo: 185 litros. Y el precio no es 'de derribo': 17.350 euros con acabado Lounge —se queda en 15.990 con el descuento— y 19.150 con el Cult —ahora 17.650—.

URBANOS / GASOLINA

4,0 l/100km



MITSUBISHI SPACE STAR 100 MPI 11.000€

El modelo pequeño de la firma japonesa juega, con sus 3,71 metros, a caballo entre los microutilitarios urbanos y los utilitarios polivalentes, que rondan ya los cuatro metros de longitud. El Space Star se defiende mejor entre los primeros, pues propone centímetros extra que le sirven para ofrecer cinco plazas y un maletero con 235 litros, donde ya cabe una compra normal de supermercado o el equipaje de fin de semana de una pareja. Pero la principal virtud del Mitsubishi es su economía, pues con el acabado Challenge, ligado a la versión 100 MPI, por sólo 7.900 euros —Plan PIVE incluido— nos llevamos ocho airbag, estabilizador ASTC, ordenador de viaje, aire acondicionado, elevalunas delanteros y retrovisores eléctricos, función de parada y arranque automáticos AS&G, radio-CD y respaldo trasero abatible 60:40. Y, por otro lado, gasta poquísimo gracias a su tricilíndrico 1.0 de gasolina con 71 CV, a su excepcional aerodinámica —Cx de 0,27— y a su ligereza —920 kilos—, pues homologa 4,0 l/100 km de media: 4,6 en ciudad y 3,6 en carretera. La garantía, por cierto, es de 5 años sin límite de kilómetros.

UTILITARIOS / DIÉSEL

3,1 l/100km



VW POLO 1.4 TDI 75 BLUEMOTION 17.320€

El Polo, tras su actualización, ofrece el moderno tricilíndrico 1.4 TDI en tres variantes distintas —75, 90 y 105 CV—, y siempre con promedios de consumo bajísimos: 3,4 l/100 km si se

unen a un cambio manual y 3,5 cuando se trata de la versión TDI 90 con caja automática DSG7 de doble embrague. Pero en su modelo 'made in Navarra' la casa alemana va más lejos aún al ofrecer

una versión ultraeconómica que recibe la denominación Bluemotion y homologa 3,1 l/100 km de media —récord en la categoría—, con sólo 2,6 litros en carretera y 4,0 en ciudad. Es el resultado de combinar su austero motor —los 75 CV sirven para alcanzar 173 km/h o

acelerar hasta 100 km/h en 12,9 segundos— con el 'Stop-Start', presente en toda la gama, y un arsenal de soluciones específicas, como neumáticos de baja resistencia a la rodadura y aerodinámica optimizada gracias a los bajos carenados, la parrilla rediseñada y la incorporación de un spoiler frontal y un alerón trasero perfeccionados.

Pero el Polo es atractivo por más razones: calidad general por encima de la media en su clase, amplitud razonable —maletero de 280 litros—, agrado de uso y avanzadas tecnologías —de serie o en opción— propias de los coches 'premium' de su talla, como el Audi A1. Y se beneficia de un buen descuento, pues los 17.320 euros se quedan en 15.585 euros. Si preferimos carrocería de cinco puertas deberemos sumar 560 euros.

UTILITARIOS / GASOLINA

4,1 l/100km

VW POLO 1.0 TSI 95 BLUEMOTION 16.240€



▲ El Polo es el primer Volkswagen con versión Bluemotion de gasolina.

En utilitarios de unos cuatro metros de largo y cinco plazas con motor de gasolina el récord está ahora en 4,1 l/100 km. Y ahí hallamos, por debajo de 18.000 euros, un triple empate entre DS 3, Peugeot 208 y Volkswagen Polo. Los dos primeros, pertenecientes al grupo francés PSA, lo consiguen gracias a una mecánica idéntica, pues comparten el moderno tricilíndrico 1.2 PureTech de 82 CV que, sin necesidad de turbo ni de inyección directa, administra muy bien el combustible. Especialmente si se asocia a la caja de cambios manual pilotada ETG de cinco marchas, pues en ese caso se beneficia también de la función de ahorro 'Stop-Start', no dispo-

nible en las versiones manuales. El resultado, los citados 4,1 litros de media, y en ambos modelos coinciden también los valores de gasto urbano y extraurbano: 4,5 y 3,1 l/100 km, respectivamente. En cuanto a prestaciones, tampoco hay grandes diferencias, pues el DS anuncia 176 km/h de velocidad y 178 el Peugeot. Si nos pre-

DS3 1.2 PURETECH 82 ETG 16.900€



▲ El DS3 introdujo mejoras el pasado año, incluidos nuevos motores.

ocupa la capacidad interior, decir que ambos ofrecen cinco plazas y que el maletero de los dos cubica 285 litros. Pero hay diferencias en otros capítulos, pues el DS 3 sólo se ofrece con tres puertas, mientras que hay 208 de tres y cinco puertas, y el Peugeot sale más barato: el 208 1.2 PureTech 82 ETG5 Active cuesta 16.390 euros pero se queda

ahora en 13.990, mientras que el DS 3 1.2 PureTech 82 ETG Design anuncia 16.700 euros como precio final.

En cuanto al Polo, se trata del primer Bluemotion de Volkswagen con motor de gasolina, y logra esos 4,1 l/100 km de media —5,0 en ciudad y 3,6 en carretera— gracias a las mejoras aerodinámicas y a los neumáticos especiales que también tiene el TDI Bluemotion, al 'Stop-Start' y, sobre todo, al nuevo motor 1.0 TSI, un tricilíndrico con turbo e inyección directa que rinde 95 CV y le permite alcanzar 191 km/h. En cuanto al precio, la versión de tres puertas cuesta 16.240 euros, pero ahora se queda en unos atractivos 14.710 euros.

PEUGEOT 208 1.2 PURETECH 82 ETG5 16.390€



En Ginebra, hace unas semanas, se desveló la renovación del 208.



EURO 6 LA NECESIDAD DE CUMPLIR LA ESTRICTA NORMATIVA ANTICONTAMINANTE HA ACELERADO LA ADOPCIÓN DE MODERNAS MECÁNICAS

COMPACTO / DIÉSEL

CITROËN C4 BLUEHDI 100 LIVE 20.170€

Que nadie se asuste por los 20.170 euros del precio que encabeza este cuadro, pues el recién actualizado C4 nace 'con un pan debajo del brazo': 3.000 euros de descuento de lanzamiento. Y los 17.170 euros reales de esta versión BlueHDI 100 con acabado Live aparejan un equipamiento bastante razonable, que incluye aire acondicionado, ESP, asistente de arranque en cuesta, sensor de presión de neumáticos, 8 airbag o radio-CD, entre los elementos más importantes. A ello debemos sumar una imagen exterior refrescada—sobre todo el frontal—, un interior de aspecto optimizado y, sobre todo, las conocidas virtudes del compacto francés, como agrado de uso, comportamiento noble y seguro, confort de marcha y una carrocería de tamaño generoso—mide 4,33 metros de largo— que se traduce en cinco buenas plazas y un male-

tero de 408 litros, ampliable a 1.183 si abatimos el respaldo trasero de tipo 60:40. Entre las novedades de esta gama 2015 tienen protagonismo los motores, pues Citroën dota al C4 de los PureTech de gasolina, con 110 y 130 CV, y de los BlueHDI en diésel, con 99 y 120 CV en el caso de las mecánicas 1.6, y 150 CV si hablamos del motor de dos litros. La tecnología BlueHDI se caracteriza por la presencia de un catalizador SCR complementario que, a base de inyectar aditivo AdBlue, destruye prácticamente cualquier emisión de óxidos nítricos, ayudando a bajar también la generación de dióxido de carbono. Sirve para cumplir la exigente norma ecológica Euro 6, pero también para bajar el consumo de gasóleo, que en la versión BlueHDI 100 con caja manual de cinco marchas—curiosamente despro-



3,6 l/100km

vista de función de ahorro 'Stop-Start'— se queda en 3,6 l/100 km de media homologada, con 4,4 litros en ciudad y 3,2 en carretera. Y como en el depósito caben 60 litros, la autonomía entre repostajes es enorme. Además, las prestaciones resultan satisfactorias, pues los 99 CV se traducen en 180 km/h de velocidad punta y una aceleración de 0 a 100 km/h en 11,5 segundos.

es enorme. Además, las prestaciones resultan satisfactorias, pues los 99 CV se traducen en 180 km/h de velocidad punta y una aceleración de 0 a 100 km/h en 11,5 segundos.

COMPACTO / GASOLINA

PEUGEOT 308 PURETECH 110 ACCESS 18.950€



▲ Un descuento de 1.700 euros deja su precio ahora en 17.250 euros.

Si alguien pone en duda la 'moda' de los modernos motores tricilíndricos debería probar alguno de nuestros dos protagonistas, que son los modelos compactos con mecánica de gasolina más ahorradores entre todos los que no pasan de 18.000 euros. Porque, realmente, no pasan. Y es que el 308 PureTech 110 con acabado básico Access cuesta 18.950 euros pero ahora se queda en 17.250 gracias al descuento aplicado por Peugeot, mientras que Ford va aún más lejos con su Focus 1.0 EcoBoost 100 al bajar la

factura de 18.625 a 15.525 euros. Y si alguien tiene la suerte de poder beneficiarse del PIVE obtendrá un precio de 12.990 euros. Para homologar esos 4,6 l/100 km de media los dos coches se sirven de armas parecidas, pues los dos tienen mecánica de tres cilindros con inyección directa y turbo, cambio manual de cinco marchas y función de ahorro para tráfico urbano, que Peugeot denomina 'Stop/Start' y Ford llama 'Auto-Start-Stop'. Y ambos calcan el gasto extraurbano—3,9 litros—, mientras que en ciudad el 308

FORD FOCUS 1.0 ECOBOOST 100 TREND 18.625€



▲ En el Focus aún hay más rebaja: 3.100 euros. Y con PIVE... ¡¡5.635!!

gasta 5,8 litros, y 5,7 el Focus Si hablamos de las carrocerías, decir que el 308 mide 4,25 metros de largo y tiene un maletero de 420 litros, lo que le otorga ventaja respecto al Focus, que es más largo—mide 4,36 metros— pero tiene menos maletero: 363 litros. Por último, tanto el 308 Access como el Focus Trend equipan de serie 8 airbag, ESP, control de presión de neumáticos, aire acondicionado, ordenador, respaldo trasero 60:40 o radio-CD, aunque encontraremos una dotación algo más lujosa en el Ford.

4,6 l/100km

BERLINAS / DIÉSEL



SKODA RAPID 1.6 TDI 90 GREENLINE 19.610€



DACIA LOGAN DCI 90 AMBIANCE 11.180€

Entre las berlinas diésel más asequibles, los reyes del ahorro homologan una media de 3,8 l/100 km: en el caso del Skoda Rapid Greenline, que combina el motor 1.6 TDI de 90 CV con soluciones específicas—neumáticos de baja resistencia, 'Start-Stop' y función de recuperación de energía—, el gasto en ciudad es de 4,5 litros, y de 3,4 en carretera; mientras que el Dacia Logan dCi de 90 CV gasta 4,3 en ciudad y 3,5 en carretera. Ambos tienen carrocerías amplias, con un maletero de 510 litros en el Logan y de 550 en el Rapid, que disfruta de portón. En cuanto a precios, Skoda baja ahora el precio de esta versión de 19.610 a 17.190 euros.

3,8 l/100km

◀ La versión GreenLine equipa neumáticos de baja resistencia al avance y 'Start-Stop'.

◀ Del Logan con motor dCi 90 hay tres acabados: Ambiance, Laureate y AuDacia.

BERLINAS / GASOLINA



SKODA OCTAVIA 1.2 TSI 105 ACTIVE 19.870€

Tratándose de un reportaje sobre los coches más ahorradores entre los de bajo precio no contábamos 'a priori' con incluir un modelo grande como el Octavia, y eso define bien a la berlina media de Skoda, que pese a sus 4,66 metros o a tener un maletero de 590 litros—con portón— encabeza la clasificación en materia de eficiencia: con el motor 1.2 TSI de 105 CV—un cuatro cilindros con turbo e inyección directa— homologa 4,9 l/100 km, con 5,9 litros en ciudad—tiene 'Stop/Start'— y 4,4 en carretera, donde aprovecha su aerodinámica: Cx de 0,29. Además, el Octavia III, dotado de la plataforma MQB usada también por Audi, Seat y VW, pesa hasta 102 kilos menos que el anterior. En cuanto al precio, la versión básica Active—equipa de serie 9 airbag, estabilizador ESC, sensor de presión de neumáticos, control de crucero, faros antiniebla, freno multicolisión, ordenador, radio-CD, respaldo trasero 60:40 y aire acondicionado—cuesta ahora 17.660 euros, 2.210 por debajo de lo anunciado.

4,9 l/100km

FAMILIARES / DIÉSEL



SKODA FABIA COMBI 1.4 TDI 90 AMBIT 18.120€

Excede la frontera económica fijada—18.000 euros—, pero el descuento de Skoda le deja en 16.045 euros, factura razonable para un modelo con argumentos. Para empezar, una carrocería aprovechada, pues combinando 4,26 metros de largo y un perfil familiar obtienen una zona para equipajes de 530 litros, ampliable a 1.395 litros. Además, el nivel Ambition está bien dotado, pues incluye 8 airbag, freno multicolisión, alerta precolisión Front Assistant, ESC y diferencial electrónico XDS+, limitador de velocidad, ordenador, respaldo trasero 60:40, sensor de presión de neumáticos, aire acondicionado y radio-CD con pantalla táctil. En cuanto a eficiencia, sus 3,4 l/100 km de media—4,0 en ciudad y 3,1 en carretera— se asocian a las buenas prestaciones—184 km/h de punta y 11,3 segundos en el paso de 0 a 100 km/h— que generan los 90 CV—de 3.000 a 3.250 rpm— del tricilíndrico 1.4 TDI con 'Stop-Start', al que criticaríamos ciertas vibraciones y un empuje justo a bajo régimen.

3,4 l/100km

FAMILIARES / GASOLINA



RENAULT CLIO SPORT TOURER TCE 90 15.850€

Si por afinidad o porque no hacemos muchos kilómetros al año preferimos una mecánica de gasolina, la buena noticia es que también hay prácticos familiares que dosifican con 'tacañería' el carburante. Con la ventaja extra de un precio más bajo. Ahí tenemos al Renault Clio Sport Tourer para demostrarlo, pues en versión TCE 90 Expression cuesta 15.850 euros, y esa factura baja a 14.450 con el descuento de 1.400 euros vigente. De serie equipa 4 airbag, asistente de arranque en cuesta, ESP, control de presión de neumáticos, ordenador de viaje, 'Stop-Start', regulador/limitador de velocidad, aire acondicionado, respaldo trasero 60:40, radio-CD con pantalla táctil e, incluso, navegador; y los 90 CV de su tricilíndrico 0.9 con turbo dan bastante de sí, pues alcanza 182 km/h y pasa de 0 a 100 km/h en 12,2 segundos. En cuanto a economía, 4,5 l/100 km de media—5,6 en ciudad y 3,9 en carretera—; y si de amplitud se trata, el maletero cubica 443 litros y se amplía hasta 1.380 litros.

4,5 l/100km



MÁS OPCIONES LA TRADICIONAL DUDA ENTRE DIÉSEL Y GASOLINA SE COMPLICA AHORA CON LA PROLIFERACIÓN DE HÍBRIDOS Y COCHES A GAS

CROSSOVER / 4X2

3,4 l/100 km

CITROËN C4 CACTUS BLUEHDI 100 LIVE 18.150€

El C4 Cactus, elegido 'Mejor Coche del Año en España', no es sólo un modelo de imagen original, sino que atesora atractivos entre los que destaca su economía de uso, pues las cifras de consumo homologadas son sorprendentes. El 'record' lo tenemos en la versión BlueHdi 100 Business '82g' recientemente presentada, con 3,1 l/100 km de media, pero al rebasar los 18.000 euros que hemos fijado como tope nos centraremos aquí en la única variante BlueHdi 100 –de las siete existentes– que cuesta menos de esa cantidad 'fronteriza' tras aplicar la promoción vigente: se llama Live y anuncia 18.150 euros, que ahora se quedan en 16.950. Gasta de media

3,4 litros, resultado de combinar los 4,0 l/100 km en ciclo urbano –equipa 'Stop&Start'– y los 3,1 en extraurbano. Realmente poco para un modelo de perfil 'crossover' –llamar SUV al coche madrileño parece excesivo– que mide 4,16 metros de largo, 1,73 de ancho y 1,48 de alto, y que ofrece un personal interior con cinco plazas y maletero de 358 litros. La clave está en la contención del peso –1.145 kilos es bastante poco– y en la moderna mecánica BlueHdi 100, un diésel 1.6 con 99 CV a 3.500 rpm y 25,9 mkg de par máximo que lleva catalizador SCR



para bajar el CO₂ –emite 90 g/km– y anular casi por completo los óxidos nitrosos. Y cumple por prestaciones: 184 km/h de velocidad y paso de 0 a 100 km/h en 10,6 segundos. No todo convence, pues el respaldo trasero abatible es de una

pieza, las ventanillas traseras tienen apertura de 'compás' y el equipo de serie es justo. Mejor quizás apuntar al acabado Feel, situado por encima, que suma aire acondicionado, barras de techo, volante de cuero o Connecting Box con 'manos libres' por bluetooth.

CROSSOVER / 4X4

4,7 l/100 km



FIAT PANDA CLIMBING 4X4 1.3 MJET 75 17.850€

El modelo italiano ayuda a desterrar dos ideas: que los vehículos con tracción total son caros y que gastan mucho. En el primer caso, el precio se queda ahora en 15.505

euros gracias al descuento aplicable a la versión diésel 1.3 Multijet, e incluso en menos –14.722 euros– si elegimos la versión de gasolina, dotada del bicilíndrico 0.9 Turbo

TwinAir de 85 CV. Con cualquiera de los dos motores bajo el capó gasta poco, pues el Panda Climbing 4x4 TwinAir homologa 4,9 l/100 km, aunque si de ahorrar se trata, la elección debe apuntar al Panda Climbing 4x4 1.3 Multijet, de 75 CV y que homologa 4,7 litros de media, fruto de combinar un gasto urbano de 5,0 l/100 km –tiene función 'Stop-Start'– con los 4,6 que anuncia en ciclo extraurbano. Y aunque no despunta por prestaciones, los 159 km/h de velocidad punta, los 14,5 segundos para alcanzar 100 km/h o, sobre todo, los 19,4 mkg de par máximo a sólo 1.500 vueltas son cifras que animan a afrontar viajes por carretera, donde lo peor es la sonoridad elevada y una autonomía justa debido a que el depósito admite sólo 35 litros. Y puestos a

citar inconvenientes, recordar que tiene cuatro plazas. Pero los 225 litros de volumen del maletero son un valor más que correcto para un coche de 3,69 metros.

Su practicidad viene dada también por la agilidad, tanto en ciudad –es corto y estrecho, y su diámetro de giro es de 9,7 metros– como en uso 'off road', donde sorprende: lleva neumáticos 'M+S' de medida 175/65 R15, su tracción total permanente Torque on Demand reparte el par entre ejes según la adherencia –en condiciones normales pasa el 98% a las ruedas delanteras–, hay un botón Terrain Control para –hasta 50 km/h– repartir de forma simétrica el par, tiene un eficaz control de tracción ELD y goza de suficiente altura libre al suelo: 160 milímetros.

HÍBRIDOS

3,3 l/100 km

TOYOTA YARIS HYBRID CITY 18.050€

Hay tres acabados en el Yaris Hybrid –City, Active y Advance–, y el precio del primero se queda ahora en 15.340 euros, lo que le convierte, con diferencia, en el híbrido más barato. Su mecánica 1.5 HSD combina un 1.5 tetracilíndrico de gasolina y 75 CV con un propulsor eléctrico de 61 CV: el resultado, 101 CV que le sirven para

alcanzar 165 km/h y acelerar hasta 100 km/h en 11,8 segundos. Tiene un maletero de 286 litros, cinco plazas y presume de economía, pues gasta sólo 3,1 l/100 km en ciudad y 3,3 en carretera, valor que coincide con la media homologada. Además, puede circular dos kilómetros en modo eléctrico, pero por debajo de 50 km/h.



MONOVOLUMEN / DIÉSEL

3,8 l/100 km

FORD TOURNEO COURIER 1.6 TDCI 95 13.100€

Hablar del Tourneo Courier es referirse constantemente a buenas noticias. La primera: con el motor diésel 1.6 TDCI y el acabado básico Ambiente cuesta sólo 13.100 euros, que gracias al descuento vigente se quedan ahora en 10.090 euros si podemos beneficiarnos del Plan PIVE. La segunda: como no es muy grande por fuera –mide 4,16 metros– ni demasiado pesado –1.280 kilos–, esa mecánica de 95 CV a 3.800 vueltas y 21,9 mkg de par máximo entre 1.750 y 2.500 rpm le sirve para alcanzar 170 km/h de velocidad punta o acelerar de 0 a 100 km/h en 14 segundos exactos. No es un 'misil'... pero cumple en carretera. La tercera: el consumo oficial homologado es de 3,8 l/100 km, con 4,4

litros de promedio en ciudad –se beneficia en ese escenario de la función Auto Stop Start– y 3,5 en carretera. De hecho, gasta menos que la versión diésel básica, pues con el motor 1.5 TDCI de 75 CV homologa 3,9 l/100 km. Cuarta buena noticia: el funcional interior ofrece cinco buenas plazas y tiene un maletero de 395 litros, ampliable a 1.656 si abatimos la segunda fila. Y quinta: el Tourneo Courier es un turismo, y funciona bien como monovolumen, por más que su estilo pueda recordar a variantes de pasajeros de vehículos comerciales ligeros, que desde el punto de vista administrativo aparejan ciertos inconvenientes. En el 'debe' señalaríamos, no obstante, que monta frenos de



tambor en las ruedas traseras o que el enorme portón posterior obligará a estacionar lejos de paredes u otros vehículos para cargar o descargar el equipaje. El acabado Ambiente, además, no

incluye de serie aire acondicionado, faros antiniebla, sensores de lluvia y luz, programador de velocidad o radio-CD, de modo que interesa pagar los 850 euros extra del acabado Trend.

MONOVOLUMEN / GASOLINA

4,8 l/100 km



FIAT 500L 0.9 TURBO TWINAIR 105 19.450€

Que un monovolumen con motor de gasolina gaste de media menos de cinco litros podía sonar a 'milagro' hace sólo unos años.

Pero el 500L, un vehículo de cinco plazas con 4,15 metros de largo y maletero de 412 litros, ampliable a 1.480 abatiendo la segunda fi-

la, consigue homologar 4,8 l/100 km de media –5,7 en ciudad y 4,3 en carretera– con 'ingredientes' como la función de ahorro 'Stop-Start', una buena aerodinámica –Cx de 0,30–, un peso contenido –1.335 kilos– y, sobre todo, un motor revolucionario, pues la versión de gasolina más económica recurre al bicilíndrico TwinAir con turbo, que a partir de sólo 0,9 litros de cubaje entrega 105 CV de potencia. Asociado a un cambio manual de seis marchas, permite alcanzar 180 km/h de velocidad punta o acelerar de 0 a 100 km/h en 12,3 segundos, cifras más que razonables para emprender con garantías viajes por carretera 'a plena carga'. En cuanto a equipamiento, el 500L con motor TwinAir Turbo se une al comple-

to acabado Lounge, que incluye de serie ocho airbag, asistente de arranque en cuesta, regulador de velocidad, faros antiniebla, ordenador de viaje, sensor de parking trasero, climatizador bizona, cuatro elevavinas eléctricos, sensores de lluvia y oscuridad, mesitas tras los respaldos delanteros, pantalla táctil de 5,4 pulgadas y llantas de aleación. Y en opción, a precios bastante razonables, airbag de rodilla, sistema City Brake Control de frenado automático a baja velocidad, cámara de visión trasera, navegador o tapicería de cuero; e incluso –no es broma– una máquina de café Lavazza por 250 euros. Además, Fiat aplica buenos descuentos, y los 19.450 euros de la factura se quedan ahora en 16.795 euros.

GAS NATURAL

2,9 kg/100 km

SEAT MII ECOFUEL - VW UP! ECO 12.240€ - 14.900€

Tanto el Mii como el Up! ofrecen versiones que funcionan con gas natural comprimido –arrancan en modo gasolina, combustible que sólo emplean para circular en caso de emergencia–. El de Seat se llama Ecofuel, Eco BMT el de Volkswagen y ambos toman como base la versión 1.0, pues el motor tricilíndrico ha sido

modificado para adaptarse al gas almacenado en un depósito de 11 litros –el de gasolina se reduce a 10 litros–. El gasto medio de GNC es de 4,4 m³/100 km, equivalente a 2,9 kg/100 km, y sus precios se benefician de descuentos: por ejemplo, el Seat, más barato por estar menos equipado, cuesta ahora sólo 9.240 euros.

► Mii y Up! ofrecen cuatro plazas y un maletero de 250 litros. Rinden 68 CV y alcanzan 100 km/h en 16,3 segundos.





UN GRAN ALIADO EL CAMBIO AUTOMÁTICO EAT6 ES EFICIENTE Y REFINADO Y SÓLO INCREMENTA EL PRECIO EN 1.200 EUROS EN EL 308



◀◀ La caja EAT6 asociada a la versión GT BlueHDI de 180 CV no cede apenas deportividad y, a cambio, nos facilita las cosas considerablemente en el día a día.

GAMA 'PEUGEOT EAT6' Siete modelos... de momento

Disfrutar de la caja automática EAT6 es posible hacerlo en siete modelos Peugeot. A las cuatro variantes del 308, se añaden el 5008 y el 3008, que contemplan este cambio tanto con el motor de gasolina 1.6 THP de 165 caballos, como con el diésel 1.6 BlueHDI de 120. También el 508 la combina con el propulsor 1.6 THP, pero en diésel la apuesta pasa sólo por el 2.0 BlueHDI de 180 CV. Este último motor es la única opción con el atractivo 508 RXH, mientras que el 208 lo hará en breve con el motor 1.2 PureTech de 110 caballos. Esta también será la opción en el 2008 a partir de noviembre.



▲ El 508 y el 5008, al igual que el 208, el 2008, el 308, el 508 RXH y el 3008, tienen variantes con la caja EAT6.

Mínimo esfuerzo

La eficiencia cada vez tiene más importancia, ya sea por conciencia o por normativa. En España cada vez son más los conductores involucrados con las bajas emisiones, aunque lo cierto es que mayoritariamente lo que más preocupa es el consumo. Además, las normativas son cada vez más severas, hasta el punto de que el próximo mes de septiembre entra en vigor la norma Euro 6.

Dicho esto tiene mérito el esfuerzo realizado por marcas como Peugeot. Actualmente su gama de modelos firma una media de 109,5 gramos de CO₂, un valor muy atractivo, más aún si comprobamos que la bajada media ha sido del 27 por ciento en los últimos diez años.

La mencionada norma Euro 6 ha precipitado los acontecimientos. Si en abril del pasado año sólo un 11 por ciento de los modelos Peugeot cumplían con ese trámite, en marzo de 2015 ya era un 53 por ciento la gama que pasaba ese

La eficiencia de la gama de motores PureTech en gasolina y BlueHDI en diésel, unido a la incorporación de la nueva caja automática EAT6 ha situado a Peugeot en un lugar de privilegio en cuanto a consumos y emisiones se refiere. Actualmente hay 12 versiones que montan la caja EAT6, repartidas en siete modelos. La hemos probado a fondo en el 308.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

filtro. En julio todos los modelos de este fabricante francés cumplirán con Euro 6, dos meses antes de que entre en vigor.

A los motores diésel BlueHDI y PureTech en gasolina (el 1.6 THP también se ha ido optimizando con el paso de los años) se suma ahora la eficacia de la nueva caja automática con convertidor de par EAT6 de seis relaciones. Lo cierto es que el salto dado con respecto a la anterior ETG6 (era un manual pilotado) es abismal en todos los sentidos.

Construida por el especialista japonés AISIN, ahora sí que se acopla como un guante a una gran variedad de modelos Peugeot. Actualmente se utiliza en siete modelos y 12 versiones, aunque en noviembre se incorporará también en el 2008. El estreno se produjo en el 308, modelo en el que hemos probado su funcionamiento unida a los propulsores diésel BlueHDI de 120 CV y a la variante GT BlueHDI de 180. También está



◀◀ El motor tricilíndrico PureTech y la caja EAT6 forman un gran tándem. No es el único pues este cambio se asocia a otros motores.



del motor y reduce 13 g/km de CO₂ con respecto a la anterior generación.

Suave y refinada en su funcionamiento, sube de marchas con más eficacia que las baja, ya que apenas retiene. Se puede optar por una función secuencial con levas detrás del volante y cuenta con un programa de baja adherencia. El mando 'sport', que interviene en la respuesta del motor y en la dirección, no actúa sobre el cambio.

Lo cierto es que igual que no éramos partidarios de la caja automática anterior, ésta EAT6 sí que nos convence... hasta en el precio, ya que cuesta 1.200 euros más que la manual en el 308.

FICHA TÉCNICA GAMA 308 EAT6

MOTOR	PURETECH 130	BLUEHDI 120	BLUEHDI 150	BLUEHDI 180
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.560	1.997	1.997
Nº de válvulas por cilindro	4	2	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	130/5.500	120/3.500	150/3.750	180/3.750
Par máximo (mkg)/rpm	23,5/1.750	30,6/1.750	37,8/2.000	40,8/2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática 6 vel.	Automática 6 vel.	Automática 6 vel.	Automática 6 vel.
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	225/45 R17	205/55 R16	225/45 R17	225/40 R18
Peso (kg)	1.300	1.310	1.460	1.470
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.253/1.863/1.461	4.253/1.863/1.461	4.253/1.863/1.461	4.253/1.863/1.461
Capacidad del depósito (l)	53	53	53	53
Volumen del maletero (l)	420	420	420	420
De 0 a 100 km/h (s)	9,1	9,5	8,9	8,4
Velocidad máxima (km/h)	206	196	209	220
Consumo mixto (l/100 km)	5,1	3,5	4,2	4,0

disponible con el BlueHDI de 150 CV y con el gasolina PureTech de 130.

Ahora el cambio EAT6 se combina siempre con el sistema 'Stop & Start'. Además el cambio de marcha es más rápido (un 40 por ciento), participa activamente en la gestión



Mercedes El pick-up se hará en Barcelona

El pick-up de una tonelada que desarrollarán conjuntamente Nissan y Daimler se hará en la planta que el fabricante japonés tiene en Barcelona, puesto que el nuevo Mercedes-Benz compartirá parte de su arquitectura con el futuro Navara de Nissan, que también se producirá en la factoría de Zona Franca. Este nuevo paso de la asociación de la Alianza Renault-Nissan y Daimler AG también contempla una variante para Renault, que no será el primer pick-up de la marca del rombo, puesto que antes de que acabe el año debe llegar al mercado un pick-up más pequeño, que podría partir del Dacia Oroch. La producción del pick-up para las tres marcas prácticamente doblará la producción de la planta española, dado que se fabricarán unas 120.000 unidades anuales, destinadas a todos los mercados, a excepción del americano.

Indemnizaciones Luz verde para el nuevo baremo

Tras la aprobación del Consejo de Ministros, el baremo de indemnizaciones a las víctimas de accidentes de tráfico iniciará la tramitación parlamentaria para estar en vigor antes de que acabe la actual legislatura. La actualización de la normativa aumenta la protección de los afectados con medidas como el aumento de las cuantías por fallecimiento y secuelas y la inclusión de algunos colectivos, como las



MARCO TORO
PRESENTA LOS
RESULTADOS DE NISSAN
IBERIA

«En Nissan podemos decir que la crisis ha pasado»

Así se expresaba el consejero general de Nissan Iberia, Marco Toro, en la presentación de los resultados del ejercicio fiscal 2014-2015, que se cerró el pasado 31 de marzo, en el que la filial española vendió un 29 por ciento más que en el ejercicio anterior al alcanzar las 51.133 unidades, resultado que se reflejaba en el aumento de la cuota de mercado, desde el 4,7 al 5%. En ese resultado destaca el éxito del Qashqai,

líder de su segmento, con un 6 por ciento de cuota, y el empuje en el mercado de los SUV, con el 15% de penetración con que cuenta, gracias también a la buena acogida de Juke y X-Trail.

Consolidada como el fabricante asiático número uno del mercado español y alzado hasta la octava posición absoluta, la automovilística japonesa espera crecer un 20% en el ejercicio que se acaba de iniciar y en el que prevé

vender 53.000 unidades; supondría la cifra más alta desde 2007 y subir la penetración al 5,1%. Objetivo que no parece difícil de alcanzar a la vista del 65 por ciento de aumento de las entregas experimentado en el primer trimestre de este año.

Según Marco Toro, el optimismo de cara a los próximos ejercicios pasa porque no se corten de golpe las ayudas del PIVE, «como ocurrió en

Italia, donde –puntualiza– al cesar los planes de estímulo el mercado cayó un 20%». Frente a eso, espera un final en el que las ayudas públicas sean de 500 ó 250 euros.

Sobre la red de la marca en España, Toro se congratula del 0,5 % que alcanzó la rentabilidad media de sus concesionarios en 2014, frente al negativo 0,7% de 2013. Además, alberga la esperanza de subir esa ganancia media al 1% este año. El máximo responsable de la marca en España, reconoce el esfuerzo de la red por «optimizar sus recursos» y el aumento de ventas como clave del aumento de la rentabilidad. En ese sentido, destaca el precio medio de los coches vendidos: 18.000 euros, cifra por encima de la media de las marcas generalistas «que ha impulsado los ingresos», afirma.

Nissan mantiene la intención de contar a finales de año con diez puntos de venta en la Comunidad de Madrid, tras la apertura de los cuatro nuevos que estarán en funcionamiento antes del próximo septiembre. Además, los puntos de venta especializados en flotas de empresa pasarán de 18 a 36.

La firma también cuenta con la reestructuración (estética y fórmula de ventas) que finalizará en 2018. Esfuerzo que ha empezado a mostrar los beneficios con el 13% de aumento de la facturación experimentado por los concesionarios que ya han hecho la reforma.

Marco Toro, el consejero general de Nissan Iberia, espera cerrar este ejercicio con 53.000 unidades vendidas, la mejor cifra desde 2007.



amas de casa, ahora exentos de compensación.

World Car Título mundial para el Clase C

Al título de Mejor Coche del Mundo de 2015 logra-

do por el Clase C, Mercedes añade otros logros en la edición de este año, en la que también destacan el S Coupé (Coche Mundial de Lujo) y el AMG GT (Coche Mundial de Altas Prestaciones). Además, la marca de la estrella colocó cinco vehículos en la ronda final, marcando un hito

en los 11 años de historia de estos galardones. Los otros dos títulos en juego: Mejor Diseño y Más Verde, se los anotan, respectivamente, Citroën C4 Cactus y BMW i8, que sigue la estela del otro eléctrico germano, el i3, ganador del «World Green Car Award» el pasado año.



el puntazo

Los autobuses con cinturón de seguridad a la misma velocidad que los turismos en carreteras secundarias.

Lo contempla el nuevo Reglamento de Circulación y lo ratifica la directora general de Tráfico, María Seguí, en el Foro Ducit-Race sobre los cambios en los límites de velocidad que se avocinan: los autobuses cuyas plazas cuenten con cinturón de seguridad tendrán los mismos límites de velocidad que los turismos en las vías secundarias. Eso supone mantener el máximo de 90 km/h que tienen ahora en las vías en las que turismos y motocicletas pueden circular a 100 km/h y en las que no podrán rebasar los 90 km/h cuando cambie la normativa.

la imagen

Un robot para aparcarse los Audi

La marca de los cuatro aros prueba en la planta de Ingolstadt (Alemania) las cualidades y funcionalidad de 'Ray', el robot que se encarga de llevar los coches desde la línea de producción hasta un área de almacenamiento en la que se colocan según sus lugares de destino y ocupando el menor espacio posible. Libertad de movimientos y flexibilidad potencian la eficacia de estas máquinas inteligentes, capaces de trasladar de forma rápida y segura automóviles de hasta 5,3 metros, ajustándose a las ruedas del coche y levantándolo unos diez centímetros.



la frase

Jorge Fernández Díaz, Ministro del Interior.

«Cuando estamos concienciados de los riesgos y de las ventajas de conducir con prudencia, de cumplir las normas de circulación, garantizamos mejor nuestras vidas y las vidas de los demás».

la cifra

5.000.000

millones de motores EcoBoost ha fabricado Ford desde que lanzó en 2009 esta gama de propulsores. Un tercio de las unidades producidas se han fabricado en España, concretamente en la factoría de Almussafes (Valencia) y ya uno de cada cuatro Ford que se venden en Europa llevan esa tecnología, destacando el 1.0, el primer motor merecedor del título de 'Motor Internacional del Año' tres años consecutivos. Diez modelos de la gama del fabricante van equipados con tan eficiente 1.0 litros.



Interés

Felipe VI visita la DGT

El último día de la operación de Semana Santa el Monarca español visitó la sede de la Dirección General de Tráfico (DGT) para conocer de primera mano el dispositivo especial que se despliega ante los desplazamientos masivos. En la sala de pantallas en la que se sigue la evolución en tiempo real de la circulación, a través de la emisora el Rey agradeció a las patrullas de la Guardia Civil de Tráfico un trabajo en el que muchas veces ponen la vida en juego.

Siniestralidad

Las motos, triste protagonismo

Con cuatro fallecidos menos que el año pasado se cerraba el masivo éxodo en las carreteras durante Semana Santa. Resultado que recupera la tendencia a la baja, pero no consigue poner en positivo el acumulado anual, que a 9 de abril presenta diez fallecidos más (269) que en el mismo periodo de 2014. De las 33 personas que perdían la vida en la carretera en los 21 accidentes mortales ocurridos del 27 de marzo al 6 de abril, doce eran motoristas (siete en 2014), con una antigüedad media de las motos siniestradas de 11 años, frente a los 14 de los turismos y los 15 de las furgonetas. Del total de muertos, 25 fallecían en carreteras convencionales, con la salida de vía como el siniestro mortal más frecuente. Se producían 13,8 millones de desplazamientos (un millón más que en 2014) y en Aragón, Asturias, Cantabria, Navarra y La Rioja no se registraron muertos.



en breve

SHELL COMPRA BG
La compra de la empresa británica de gas natural BG por la petrolera Royal Dutch Shell (unos 64.000 millones de euros) formará un gigante de la energía valorado en 272.000 millones de euros.

MÁS PARTICIPACIÓN
El Estado francés eleva al 19,7% su participación en Renault, operación que implica hasta 1.232 millones de euros de inversión. El objetivo es defender sus intereses en la empresa.

PLANTA EN CHINA
Hyundai Motor ha iniciado la construcción de su cuarta planta en China. Estará en Changzhou, con capacidad de 200.000 unidades, comenzará a producir en 2016 y hará coches pequeños estratégicos.

CNH SE ESPECIALIZA
El grupo italiano va a concentrar la fabricación de camiones pesados Iveco en las plantas de Madrid y Valladolid, dedicando la primera al ensamblaje de Stalis y Trakker y la segunda a producir cabinas.



El Lamborghini más salvaje

El genio Giugiaro diseña coches, barcos, vagones de metro, muebles, cámaras de foto, macarrones, paseos marítimos... y también tractores. En concreto ha diseñado este Lamborghini Mach, el 'Lambo' más salvaje del mundo, aunque obviamente no por velocidad. Hemos probado en exclusiva esta virguería técnica de 263 CV, 9 toneladas de peso y 140.000 euros en Mayorga, Valladolid. Y os aseguramos que como ocurre con los deportivos de la marca, el Mach no es un tractor cualquiera.

La evolución que ha experimentado el mundo de los tractores tanto a nivel diseño como técnico ha sido espectacular. En la imagen un Ebro de hace 30 años todavía en funcionamiento.



En la foto superior, Juan Marín, Director de Márketing de Same Deutz-Fahr Ibérica, nos cuenta los secretos del Mach 250 T4i. El comprador de este tractor valora la parte emocional y la imagen tanto como la potencia, y además, le gusta conducirlo personalmente.



Tengo que reconocer que he vacilado mucho estos días con mis amigos. He probado un Lamborghini diseñado por Giugiaro les decía, y cuando estaban imaginándose un superdeportivo de fibra de carbono con motor V12 de 700 caballos y preguntándome ya qué velocidad había alcanzado, les enseñaba una foto del tractor y les decía: me han dejado probarlo a todo lo que daba, a 50 km/h. Entonces se incrementaba el interés por conocer más datos de mi 'aventura' con este ejemplar de Lamborghini Trattori.

Primero porque mucha gente no sabe que el fabricante de automóviles Lamborghini, perteneciente ahora al Grupo Volkswagen, comenzó su historia de éxitos fabricando tractores agrícolas y también desconocen que exista en la actualidad un Lamborghini de más de 1,17 metros de alto. Segundo porque el estudio de diseño de Giugiaro ha realizado un trabajo excepcional en este tractor que uno desearía tener en el garaje de su casa de campo desde el primer contacto visual, aunque sólo tenga un huerto de diez m². Y tercero porque algu-

nos datos técnicos de este imponente tractor te pueden dejar con la boca abierta, porque no tienen nada que envidiar a muchos turismos del segmento 'premium'.

Y precisamente este es el segmento agrícola en el que el Grupo italiano Same Deutz-Fahr quiere situar a sus tractores Lamborghini. Una marca con un clarísimo valor añadido respecto al resto y una imagen exclusiva que se decidió potenciar a finales de 2013 y que pretende aprovechar la parte emocional a base de diseño y tecnología. La estrategia y otras muchas cosas respecto a este mundillo tan especial nos las detalla Juan Marín, director de Marketing de la empresa que comercializa este 'deportivo' de nueve toneladas con unos neumáticos traseros 710/70 R38 cuya sustitución cuesta 8.000 euros. «Debajo del capó el cliente de un tractor Lamborghini da por hecho que va a encontrar tecnología puntera y que bajo el paraguas de la marca, lo que hay debajo del capó está a la altura de lo que hay encima».

Antes de ponernos al volante nos interesamos por esa tec-

nología punta y lo cierto es que se corresponde con la imagen de marca mítica y, en ocasiones, supera a la incorporada en el sector de la automoción, «con una evolución tan rápida que muchas veces es difícil incluso de asimilar por los clientes» nos asegura Juan. Por ejemplo, el motor turbodiésel de seis cilindros y 263 caballos con inyección directa por rail común y cuatro válvulas por cilindro ofrece su potencia máxima a tan sólo 1.900 rpm. Además, el Mach VRT tiene un par máximo de 1.009 Nm (690 Nm en el motor V12 del Lamborghini Aventador con 700 caballos) y, como si fuera un Fórmula 1, ofrece dos mapas de inyección que se modifican en función del trabajo que el tractor va a realizar.

Si se utiliza para transportar por carretera o cuando trabaja accionando un apero a la toma de fuerza, el mapa de inyección le permite llegar hasta los 263 caballos, mientras que si se trabaja en labores agrícolas tradicionales de tiro, la potencia máxima llegará sólo hasta los 238 caballos para proteger la cadena cinemática. Pero una de las características clave del





▲▼ La cabina es como un avión. Los mandos están agrupados por funciones e identificados por colores. El joystick es un mando clave y debajo el ASM activa o desactiva la tracción integral o los diferenciales según velocidad y giro de las ruedas.



▲▲ Los mandos de las luces se agrupan en un solo mando. El interior del tractor está repleto de huecos portaobjetos. Una pantalla a color muestra toda la información.



▲▲ El diseño es espectacular. Puede llevar xenón o LED. Y además de los de carretera, cuenta con 9 faros de trabajo traseros y 8 delanteros. Cada rueda cuesta 4.000 euros.



▲▼ Conducir cualquier tractor a su velocidad máxima es una experiencia interesante. Juan Marín nos ayuda a entender este mundillo durante el día de pruebas en Mayorga, Valladolid, donde se encuentra el Museo del Pan.



▲▼ El climatizador automático es opcional. Tiene un elevado número de salidas de aire. El cuadro es digital.



Mach 250 T4i VRT es el cambio automático CVT de origen ZF, una transmisión variable continua que mientras adaptada en un turismo nunca nos ha terminado de convencer del todo, lo cierto es que en el tractor ofrece un mundo de posibilidades y una eficacia definitiva. Y es que este tipo de transmisión permite no sólo seleccionar una velocidad de avance y que el tractor la mantenga durante el trabajo como si de la velocidad de cruce de un coche se tratase, sino que además la velocidad la mantiene constante gestionando independientemente motor y transmisión, que es donde está la verdadera revolución. Es

decir que la gestión de la transmisión me permite fijar una velocidad de avance junto con una estrategia de conducción (por ejemplo mínimo consumo con máxima potencia) y el ordenador buscará los puntos óptimos tanto de régimen de motor como de relación de cambio para adecuarse a las condiciones marcadas. Esto facilita notablemente el manejo y asegura además la optimización del trabajo y los recursos.

Pero además, proporciona una suavidad general que el cliente valora mucho en este sector. Otra gran característica de ese cambio CVT es la posibilidad de modular la intensi-

dad del inversor o marcha atrás. El sistema cuenta con 5 niveles desde el más suave S1 hasta el más duro H2, y circulando permite engranar marcha atrás con el acelerador pisado sin la más mínima brusquedad. Y gracias a la función 'Power Zero', se garantiza el bloqueo de las ruedas sin tener que accionar el pedal del freno y permite reanudar la marcha con solo pisar el pedal del acelerador. El tractor se mantendrá inmovilizado con independencia de la carga y de la inclinación del terreno sin necesidad de accionar el freno de mano, otra ayuda determinante que el usuario agradece.

Desde el minuto uno y a pe-

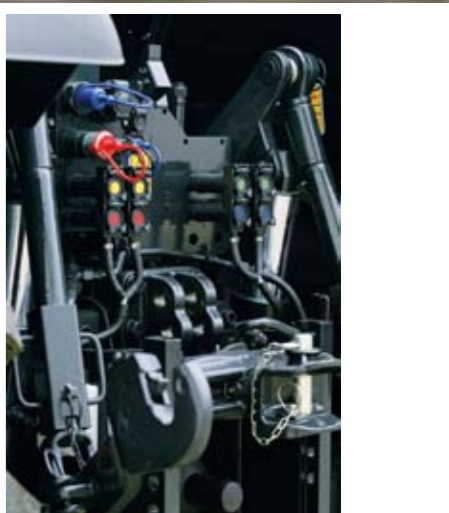
sar de las notables diferencias respecto a un turismo, conducimos esta bestia parda con la sensación que nos transmiten ciertos coches alemanes, de haber estado conduciéndolo toda la vida. Con soltura y decisión y sin olvidar que conducimos un Lamborghini de 9 toneladas, casi 5 metros de longitud y algo más de 3 metros de altura, maniobramos, frenamos, mantenemos el ritmo, subimos y bajamos cuestas y aceleramos hasta alcanzar los 50 km/h, la velocidad máxima habitual en este segmento de tractores y suficiente para moverse sin pegas entre grandes explotaciones agrícolas.

El Mach 250 se deja conducir con nobleza y suavidad y con maneras menos torpes de lo que esperábamos. Incluso a 50 km/h y en un asfalto bastante irregular y una trayectoria casi impredecible, el Lamborghini no defrauda y se porta bien con el novato. Y nos sorprenden aspectos que nunca habríamos relacionado con un tractor, como suavidad, manejabilidad, ausencia de vibraciones, o una insonorización muy lograda en la cabina. El espectacular diseño de esta última también es de Giugiaro y parece el de una cabina de avión. De hecho, para sí quisieran muchos turistas de gama alta contar con

un despliegue de medios tan espectacular. Suspensión del puente delantero con gestión electrónica, suspensión de cabina con dureza variable mediante fluidos magnetoreológicos utilizados también por el Lamborghini Huracán, controles retro iluminados con tecnología Led, pantalla táctil de 12,8 pulgadas, guiado GPS, climatizador, freno de estacionamiento electrónico, joystick para modificar la velocidad sin recurrir al cambio, el acelerador o los frenos, cabina Maxi Vision... Las condiciones de trabajo al volante del Lamborghini más barato que se puede comprar (140.000 euros), son excep-

cionales y muy valoradas por el cliente de este tractor más allá de las habituales de peso y potencia, pero como en los deportivos, el componente emocional y distintivo de una marca como esta también cuenta para un perfil concreto de compradores que disfrutan trabajando el campo con algo más que un tractor.

Por casualidad, dos días después de bajarme de este espectacular miura del campo, el piloto finlandés Juha Kankkunen marcaba un nuevo récord del mundo de velocidad para tractores al alcanzar con un Valtra los 130,165 km/h. Pero sin quitarle mérito a Ju-



▲ El sistema hidráulico prevé hasta 7 distribuidores auxiliares que se controlan con prácticos pulsadores.

ha ni a su montura, cualquier tractor preparado convenientemente puede correr mucho más de los 60 km/h que puede alcanzar nuestro Lamborghini o cualquiera de sus rivales. De hecho y aunque como hemos dicho pudimos circular a 50 km/h, lo cierto es que la normativa española referente a estos vehículos limita a 40 km/h su velocidad máxima. Y desconozco las sensaciones que experimentó Kankkunen montado en eso a 130 km/h, pero todavía me acuerdo de las mías en esto, y disfruto contando que he probado el Lamborghini más salvaje del mundo a 50 km/h.



+ en www.mercedes-benz.es

HONDA HISTORIA INTERMINABLE

Honda ha diseñado una carretera sin fin, un bucle interminable para promocionar su nuevo modelo CR-V, que se pone a la venta este mismo de abril.

La publicidad del nuevo modelo de la marca japonesa presenta al CR-V circulando por una carretera que nunca se acaba en su búsqueda de la eficiencia, la economía y el rendimiento. La nueva generación del CR-V cambia diseño, mejora en tecnologías y añade un motor diésel 1.6 de 160 caballos.

MERCEDES BENZ GIMNASIO EN EL CAMIÓN
La división de camiones de Mercedes Benz ofrece en su catálogo de productos un accesorio denominado 'TopFitSet' diseñado especialmente para los camioneros



que quieran ponerse en forma durante los descansos en sus trayectos y a la vez mejorar su salud evitando el dolor de espalda que producen las horas al volante.

+ en www.peugeot.es

PEUGEOT FOODTRUCK



◀ Este furgón con remolque se convierte en un restaurante móvil de calidad llamado 'Le Bistrot du Lion'.



▲ El Foodtruck Peugeot está ahora aparcado en Milán, durante la Semana de la Moda.

COMER SOBRE RUEDAS

La última creación de Peugeot Design Lab, el estudio de diseño global de la marca del león, es este 'Food Truck', un furgón compacto con remolque que se convierte en un auténtico restaurante sobre ruedas al que la marca ha bautizado como 'Le Bistrot du Lion'.

El chef francés Sven Chartier fue el elegido por Peugeot para inaugurar este restaurante móvil, que se ha presentado en París y

desde el 14 de abril está en Italia, en la Semana de la Moda de Milán y posteriormente en el Pabellón Francés de la Exposición Universal. Allí, los chefs encargados de la cocina encontrarán cuatro placas de grill y de inducción, una freidora y neveras con capacidad para almacenar 750 litros de carga, 400 para los alimentos y 350 para líquidos. Para que no falte de nada, hay una ca-

fetera profesional y espacio en el exterior para unos 30 comensales. La historia de Peugeot está muy relacionada con la gastronomía, ya que la marca en sus orígenes fabricó molinillos de café y de pimienta y en la actualidad produce utensilios de menaje. De hecho, comenzará a comercializar en breve un molinillo doble para sal y pimienta bautizado con el nombre de Milán.

ENSEÑAN A CONDUCIR SIN MIEDO PREMIO PARA CEA

La Fundación CEA ha recibido el premio Ponle Freno en la categoría de 'Mejor Acción de Seguridad Vial' por sus 'Cursos gratuitos de conducción para víctimas de tráfico que sufren amaxofobia o miedo a conducir'. Estos premios, iniciativa de Atresmedia, reconocen

unos cursos pioneros que han tenido una gran demanda entre conductores y víctimas de accidentes.



+ en www.fundacioncea.es

DEPORTE

Valencia ha sido la ciudad elegida por Volkswagen para el comienzo del **Junior Masters**, el torneo de fútbol alevín en el que participan 80 colegios y más de 1.200 niños.

+ en www.volkswagenjuniormasters.es

DESIERTO DE LOS NIÑOS OTRA EDICIÓN SOLIDARIA

La marca Hyundai ha colaborado un año más con la iniciativa Desierto de los Niños' un viaje a Marruecos en el que los más pequeños descubren este país a la vez que participan en diferentes actividades solidarias.

En esta ocasión, 22 de los 56 vehículos que componían la caravana eran de la marca Hyundai, que

estuvo representada con toda su gama 4x4: Grand Santa Fe, Santa Fe e iX35, modelo que el año próximo será sustituido por el Tucson, que se lanza a finales de este año y será la estrella de la edición 2016 del Desierto de los Niños.

En la caravana viajaron más de 200 personas, entre ellas 65 niños de entre 5 y 12 años.



▲ La caravana 4x4 del 'Desierto de los niños' estaba formada este año por 56 vehículos 4x4 y más de 200 personas

RED BULL MOTORETS MOTOCULTORES A TODA PASTILLA

Más de 50 motocultores se dieron cita en el Rally Transbetxi, una curiosa prueba de velocidad que este año acogía la primera edición del Red Bull Motorets.

Ni monoplazas, ni motos. En el Rally Transbetxi, que se celebra en Castellón desde 1988, los protagonistas son los motocultores. Son pequeñas máquinas de labranza, con motores de no más de 10 CV, que son modificadas con propulsores de moto de unos 40 CV, mejora de frenos, suspensión y neumáticos, y que pueden llegar a alcanzar los 80

km/h. Un espectáculo de velocidad de lo más divertido que este año acogía además la primera edición del Red Bull Motorets, una versión especial de esta competición.

El evento contó con la presencia del piloto castellonense de raids Joan Barreda, que probó en 'carne propia' lo que es rodar con una máquina de este tipo.



► Hasta 80 km/h pueden alcanzar estos vehículos de espectacular aspecto. Desde 1988 compiten en el Rally Transbetxi.



'ESPÍRITU DE MONTJUÏC' LOS CONCEPTS DE SEAT

Seat reunirá por primera vez 12 de sus concept cars en el evento 'Espíritu de Montjuïc' (Barcelona, del 17 al 19 de abril). Los espectadores que acudan a esta cita podrán ver de cerca prototipos como el Córdoba Cabrio (1996), Bolero (1998),

Fórmula (1999), Salsa y Salsa Emoción (2000), Tango (2001), Altea Freetrack (2007), Tribu (2007), IBE (2010), iBX (2011), IBL (2011) e Ibiza Cupster (2014).



+ en www.seat.es

CITA

Mitsubishi ha colaborado en el III Congreso Nacional de Agentes Forestales, que se celebró en Córdoba, con el **Montero** como vehículo de referencia.



Tu vehículo puede consumir menos con BP Ultimate

¿SABÍAS QUE...?

Aunque siempre se haya utilizado gasolina convencional, el empezar a utilizar BP Ultimate puede ayudar a limpiar el motor de los restos de carbonilla y otros residuos que se hayan acumulado durante los años. En general, la capacidad de limpieza de BP Ultimate Gasolina elimina de media entre el 95% y el 98% de residuos existentes que impiden el funcionamiento correcto del motor.

MERCEDES PUSO LAS COSAS EN SU SITIO. Y HAMILTON DEMOSTRÓ ESTAR EN SU MEJOR MOMENTO; NO COMO ROSBERG, MUY PRESIONADO

Mercedes comienza a ponerse rojo, y no sólo por Ferrari



▲▲◀ No dio opción a ninguno de sus rivales. Lewis Hamilton controló la prueba de principio a fin y ese dominio se refleja en la impotencia que demostró Nico Rosberg con sus declaraciones en la rueda de prensa. Por su parte, Ferrari ha mejorado y está más cerca de Mercedes, pero Vettel no tuvo en ningún momento posibilidades reales de superar a los Mercedes.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

«Es interesante escucharle, Lewis, que pensabas en ti mismo con el ritmo en cabeza, pero necesariamente eso comprometía mi carrera». Hamilton fijó la vista, escuchando detenidamente a su rival, como si no creyera lo que estaba oyendo, «rodar más despacio de lo que era necesario al comienzo de los relevos suponía que Sebastian estaba muy cerca, y le abría la oportunidad de intentar una parada rápida para adelantarme», seguía Nico Rosberg,

Aunque Ferrari confirma su progresión y capacidad para presionar a Mercedes, Hamilton ni siquiera tuvo rival en un molesto Nico Rosberg. McLaren y Fernando Alonso siguen su particular progresión con el MP4-30, aunque todavía a enorme distancia de posiciones mínimamente competitivas

«tuve que cubrirle, estaba innecesariamente cerca de Sebastian y, como resultado, me costó mucho tiempo en la carrera porque tenía que cubrirle, y mis relevos eran mucho más largos, así que no estoy

muy contento hoy...»

Cuando le pidieron respuesta a las sorprendentes y directas acusaciones de Rosberg, a Hamilton se le iluminó la cara ante ese disparo a puerta vacía que le había de-

jado su compañero en bandeja. «Mi trabajo no es... no es cuidar la carrera de Nico, mi trabajo es gestionar el coche y llevarlo a la meta en el mejor estado y lo más rápido posible, y es lo que hice. No hice nada intencionadamente para retener a ninguno de los coches...». Y luego remató a su rival: «sólo estaba concentrado en mí, si Nico quería pasar, podía haberlo intentado, pero no pudo».

Fue el primer enfrentamiento público entre ambos en la temporada 2015. Incomprensiblemente, Rosberg

puso en bandeja de plata a su compañero. El error del alemán al mostrar su descontento también le otorgó a Hamilton una victoria psicológica inesperada. Rosberg aún no ha conseguido superar a su compañero ni en entrenamientos ni en carrera. Y el incidente tras la prueba delató que la presión empezaba a pasarle factura.

Hamilton no sólo batió a su compañero de equipo en todos los terrenos. También puso a Ferrari en su sitio, y si los entrenamientos del viernes ya confirmaron la superioridad

de Mercedes, el británico acabó el domingo con las pocas opciones apuntadas por los monoplazas rojos en las simulaciones de carrera.

Con su victoria en Sepang, el equipo italiano había dejado en el aire la sensación de que Mercedes era batible sin problemas mecánicos. Pero si las singulares y calurosas condiciones ambientales habían jugado o no a favor de los monoplazas italianos estaba por confirmar. En China las temperaturas eran muy diferentes, y ya el mismo viernes se comprobó que,

sin errores estratégicos, Mercedes podría poner todo en orden de nuevo.

No sólo fueron las nueve décimas que Hamilton endosó el sábado a Vettel en los entrenamientos. El viernes, el británico rodó en las simulaciones con el neumático blando, y Rosberg con el duro, mientras que el alemán y Raikkonen llevaban a cabo un programa paralelo en Ferrari. Hamilton fue más rápido que Vettel con su compuesto, pero las diferencias eran menores con el más duro. En todos los casos parecía que el SF15

aguantaba más vueltas que el W06. Se volvían a confirmar las bondades del monoplaza italiano con los Pirelli. Pero, en esta ocasión, no parecía que sus virtudes pudieran otorgar otra victoria a la Scuderia si no mediaba fallo por parte de Mercedes.

Los reproches que Rosberg dirigió a su compañero al final de la carrera no parecían que, efectivamente respondieran a ninguna estrategia contra su compañero, porque el objetivo era cuidar la goma para neutralizar las posibles ventajas que el SF15 había seña-



RAIKKONEN ACABÓ 4º, PERO NO PUDO PELEAR CON VETTEL POR EL 3º TRAS EL PROBLEMA DE VERSTAPPEN



◀ Los Williams no pudieron plantar batalla a Ferrari en esta ocasión. El quinto puesto de Massa y el sexto de Bottas eran lo máximo a lo que podían aspirar.



▲ Grosjean logró un buen resultado para Lotus, los primeros puntos para la escudería. En cuanto a Sauber, con el motor de Ferrari, en sólo tres carreras ya ha mejorado sus resultados de todo el año pasado.

lado con el neumático en las simulaciones.

En el relevo intermedio de una carrera a dos paradas, el ritmo de Hamilton hizo que Rosberg se pegara al británico, y Vettel a su vez al alemán. Aquel tuvo que pedir al equipo que su compañero incrementara el ritmo, ya que se quedaba sin gomas al pegarse al británico. Ferrari, efectivamente, aprovechó para meter a su piloto antes que Rosberg, y Mercedes hubo de

reaccionar inmediatamente. Pero Hamilton pudo alargar su relevo, incrementó el ritmo, y cuando volvió a la pista su ventaja con Rosberg se había triplicado. Ya con gomas medias, y para sorpresa de Ferrari, ni siquiera Vettel pudo igualar el ritmo de los monoplazas alemanes.

El Gran Premio de China recuperó el orden jerárquico de la Fórmula 1 actual. Pero también confirmó que Ferrari presiona de cerca a Mer-

cedes, y su progresión está confirmada. «En algún momento de la temporada les alcanzaremos», reconocía Kimi Räikkönen al final de la carrera. El finlandés, sin embargo, no logró optimizar el potencial de su monoplaza en los entrenamientos, cayendo por detrás de los Williams, y pagando con ello un alto precio en carrera. Pero en cuanto al equipo, el propulsor italiano ha ganado considerables prestaciones, y Ferrari cuenta

con una gran baza en el SF15 para la degradación de neumáticos. La temporada no ha hecho más que empezar.

Pero tanto como se confirma el salto cualitativo de Ferrari, también resulta evidente que Williams no puede competir con el equipo italiano en estos momentos. «Hoy tuvimos una buena carrera, y conseguí sacar lo máximo del coche», reconocía Felipe Massa al final de la prueba, «aunque el equipo funcionó muy



CARLOS SAINZ / TORO ROSSO La meta como único premio

Tarde o temprano tenía que llegar una mala carrera, y fue el caso del Gran Premio de China para Carlos Sainz. El piloto español no pudo entrar en el Q3 y fue superado por su compañero de equipo. El domingo, todo se torció desde el principio.

El piloto español salió con el compuesto más duro, y sin adherencia en la pista, cometió un error en la primera vuelta que condicionó su carrera. Muy lento con el primer neumático, ni siquiera pudo optimizar la goma blanda prevista para el final, ya con depósitos más descargados. Al final terminó décimotercero por la sanción a Button

«No me esperaba tan poco

grip al principio, la pista estaba muy mal, era como conducir en agua, por eso cuando montas el neumático duro que al principio es dos segundos por vuelta más lento sufres mucho, y de ahí ese error», reconocía Sainz al final, «ha sido poner el neumático blando y volver todo a la normalidad con muy buen ritmo, incluso iba un poco más rápido que los Williams pero ya estaba fuera de posición y una vez que eres doblado, tienes que dejar de centrarte en tu carrera para mirar más por los retrovisores así que, una lástima». Además de un fallo momentáneo del cambio que le hizo perder más de un minuto.

ROBERTO MERHI / MANOR «Se me ha hecho corta»

«Es una pena que se haya acabado la carrera tan pronto. Se me ha hecho muy corta, al contrario que en Malasia». Roberto Merhi pudo completar el objetivo de llegar a meta por segunda vez en dos carreras, aunque sufrió en la primera parte de la carrera, «en el segundo relevo, con el tráfico era

muy complicado llevar el ritmo de carrera, pero en el tercero, con goma blanda, he ido bastante bien, muy rápido». Sin embargo, el castellanense fue sancionado al final de la prueba por no llevar la velocidad adecuada tras el coche de seguridad con cinco segundos y dos puntos del carné.



MCLAREN EN SHANGHAI SIGUIÓ LA EVOLUCIÓN; PERO AÚN QUEDA

FERNANDO ALONSO / MCLAREN Todavía en la Q1, y doblados

«Puede sonar extraño escuchar que estábamos a 4,5 segundos en Australia, 3-3,5 en Malasia, aquí estamos a 2,5... todo este progreso y el trabajo del equipo es increíble», nos volvía a recordar Fernando Alonso tras los entrenamientos del sábado en el Gran Premio de China. Lógicamente, había que insistir ver la positiva realidad que se transmite desde el equipo, dirigiendo la atención general al futuro más que al presente.

Cierto es también que de los dos segundos que separaban a los monoplazas británicos para escapar del Q1 en Australia se bajó a las tres décimas en el trazado chino. Ciertamente, en Shanghai continuaba la progresión del MP4-30. Sin embargo, a McLaren y Honda les separa todavía un abismo entre la posición que ocupa hoy en la Fórmula 1 y la que le corresponde por potencial e historial.

Alonso se felicitaba por haber superado las 22 vueltas de Malasia, su mayor distancia recorrida con el MP4-30 desde que llegara al equipo britá-

nico. Acabó la carrera, aunque en la duodécima posición y doblado tanto por Mercedes como por Ferrari. Y la carrera puso en evidencia las carencias de su monoplaza. «No fue nada fácil para nosotros», reconocería al final, «no fuimos muy competitivos al inicio, y luego tuvimos problemas con el comportamiento aerodinámico del coche que me ralentizó en el relevo intermedio, aunque pude tirar más con la goma media al final de la carrera».

«Tampoco hay que ser demasiado optimistas o cambiar demasiado el discurso para Bahrein», anticipaba Alonso para la siguiente carrera «prácticamente los coches serán los mismos que aquí, por tanto veremos una carrera muy parecida a la de aquí y a seguir aprendiendo, es un circuito totalmente diferente, con características diferentes por tanto, a ver si se nos da un poco mejor». El Gran Premio de España será clave para McLaren, y Ron Dennis emplazaba a Montmeló para el esperado salto a mitad de parrilla. Más vale...



trabajo mejorando el coche carrera a carrera...».

Sauber también pudo optimizar al máximo sus opciones con los dos monoplazas

en los puntos. El octavo de Nasr y el décimo de Ericsson en Shanghai confirmaban la progresión del motor Ferrari, con un equipo que no lo-

gró punto alguno la pasada temporada. Pero los monoplazas suizos se vieron beneficiados por el infortunio de quien fue uno de los grandes



▲ Ricciardo fue el único de los Red Bull que pudo puntuar, pero sólo fue noveno, un puesto que sabe a poco. Para Ericsson, sin embargo, el décimo puesto con su Sauber es un gran éxito.

protagonistas de la carrera. Max Verstappen ofreció en Shanghai el impresionante futuro que atesora, y el perfil de piloto al que se enfrenta Carlos Sainz. El holandés batió al español en los entrenamientos, y salió con la goma más blanda en estrategia diferente a su compañero de equipo.

En la primera parte de la carrera realizó varios adelantamientos agresivos y espectaculares para llegar hasta la octava posición. Con un ritmo magnífico tanto con neumáticos duros como blandos y a pesar de la falta de velocidad punta del motor Renault, iba camino de un resultado espectacular cuando un problema con la transmisión le dejó fuera de combate a cuatro vueltas del final, pero su actuación no dejó a nadie indiferente. En su tercera carrera. Con sólo 17 años.

Tras China, y sin solución de continuidad, llega el Gran Premio de Bahrein, un trazado de características muy diferentes a los tres anteriores. A pesar de que Hamilton y Mercedes repitieran victoria, por lo vivido hasta el momento y con la evolución de motores abierta durante la temporada, puede que el campeonato siga un camino diferente al que la mayoría se temía en Australia.

en www.motor16.com

EL MUNDIAL	
PILOTOS	
1º. L. Hamilton (GBR) 68 puntos.	
2º. S. Vettel (A) 55 pts.	
3º. N. Rosberg (A) 51 pts.	
4º. F. Massa (BRA) 30 pts.	
5º. K. Raikkonen (FIN) 24 pts.	
6º. V. Bottas (FIN) 18 pts.	
7º. F. Nasr (BRA) 14 pts.	
8º. D. Ricciardo (AUS) 11 pts.	
9º. R. Grosjean (FRA) 6 pts.	
10º. N. Hülkenberg (A) 6 pts.	
12º. C. Sainz (E) 6 pts.	
CONSTRUCTORES	
1º. Mercedes 119 puntos.	
2º. Ferrari 79 pts.	
3º. Williams/Mercedes 48 pts.	
4º. Sauber/Ferrari 19 pts.	
5º. Red Bull/Renault 13 pts.	
6º. Toro Rosso/Renault 12 pts.	
7º. Force India/Mercedes 7 pts.	

Pedro Martín II pmartin@motor16.com

EUROFÓRMULA OPEN F3 JEREZ



Tereschenko, por delante

Konstantin Tereschenko (Campos Racing) es el líder del Eurofórmula Open de F-3 tras las dos carreras de Jerez, donde el ruso fue sexto en la primera, ganó la otra y se anotó la vuelta rápida de ambas mangas: 35 puntos en total. Segundo es el italiano Alessio Rovera (DAV Racing), con 33 puntos y vencedor en la primera carrera.

BLANCPAIN GT SERIES MONZA

En la segunda gana Ferrari

Tras la descalificación del Lamborghini Huracán ganador –su toma de repostaje no era legal–, el triunfo en la segunda cita de las Blancpain GT Series, en Monza, recayó en el Ferrari F458 de Sieder y Salikhov. Seis días antes, en la primera cita de la temporada, disputada en Nogaro, había ganado el BMW Z4 de Martin y Müller.



WEC 6 HORAS DE SILVERSTONE



Audi pudo con Porsche

Aunque los Porsche 919 Hybrid dominaron en los entrenamientos de esta primera cita del año, el triunfo en carrera fue para el Audi R18 e-tron Quattro de Fässler, Lotterer y Tréluyer, que entró con 4 segundos de ventaja sobre el Porsche de Dumas, Jani y Lieb. Tercero fue el Toyota TS040 Hybrid de Davidson, Buemi y Nakajima.

RALLYS VILLA ADEJE

La primera, para Miguel Fuster

Miguel Fuster, cuatro veces campeón de España, venció en el tinerfeño Villa de Adeje, primera cita del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto. El de Benidorm, con un Porsche 911 GT3 Cup, se impuso por 27 segundos de ventaja a Armide Martín, al volante de un Ferrari 360 Rally, mientras que el tercer puesto fue para Pedro Burgo, también con un Porsche 911 GT3 Cup, que fue el que obtuvo el mejor tiempo en más tramos de los 12 dis-



▲ Fuster se impuso en la cita inaugural con el Porsche 911.

putados: tres. Fuster, que se situó definitivamente al frente de la clasificación tras la séptima especial, logró dos 'scratches', los mismos que Enrique Cruz, Yeray Lemes y Armide Martín, mientras que el vigente campeón, Sergio Vallejo, logró sólo uno y acabó quinto con su 911.

MUNDIAL DE MOTOS AUSTIN



Marc Márquez domina en 'su' circuito y Rossi es el nuevo líder

Marc Márquez llegaba al circuito tejano con dosis extra de motivación, porque tras el problema de Qatar, donde el catalán tuvo que hacer una carrera 'a la remonta-da' por un error en la salida, había que iniciar la otra remontada: en la general. Y

Austin era un escenario propicio para que el de Honda –acompañado esta vez por Aoyama, sustituto de Pedrosa hasta su recuperación– volviese por sus fueros, pues todas las carreras de MotoGP que se han disputado en ese circuito han tenido un

mismo ganador: Márquez. La cosa parecía torcerse en los entrenamientos cuando a Marc se le estropeaba la moto a pocos minutos del final, pero el bicampeón reaccionaba a su estilo: apoyaba la máquina en el muro de recta, saltaba a boxes,



◀▶ Demostración de Márquez en carrera, pues el vigente campeón se marchó pronto de sus rivales. Y en entrenamientos también hizo 'de las suyas'.

hacia 150 metros a la carrera, se subía en la otra moto... ¡y marcaba la 'pole' en el único giro que podía completar!! Increíble.

Y en carrera, tras des- embarazarse de Dovizioso –las Ducati coren de verdad esta temporada–, Márquez se marchó del pelotón camino de la victoria. Por detrás, mucha pelea entre las Ducati y las Yamaha, saldada con 'Dovi' en la segunda posición, Rossi en la tercera –es el nuevo líder– y Lorenzo en la cuarta.

◀▶ Junto a estas líneas, el británico Sam Lowes, vencedor en la carrera de Moto2, donde Alex Rins acabó tercero. Más a la izquierda, el también británico Danny Kent, ganador en Moto3. Tercero fue Efrén Vázquez.

Greencarmonitor

LOS MODELOS MÁS VERDES EMPUJAN CON FUERZA

Siete de cada diez vehículos matriculados el pasado año en España no pagaron impuesto de matriculación por emitir menos de 120 gramos de CO₂ por kilómetro, mientras que el 80 por ciento estaba por debajo de los 130 g/km de CO₂ marcados por la Unión Europea para 2015. Lo dice el Greencarmonitor del Balance del Sector de la Automoción en 2014, el informe anual de TNS.

También se resalta el descenso de las emisiones medias de CO₂ de los coches nuevos vendidos en España que, como se puede comprobar en el gráfico, ha bajado de los 145 g/km de 2009 a los 119 g/km de 2014. Esa media nos coloca terceros de los cinco grandes mercados europeos, quinteto que, por primera vez, no supera los 130 g/km de CO₂ marcados como objetivo por la UE para este año. Además, con la excepción de Ford en Inglaterra (245.707 unidades por debajo de los 130 g/km, que suponen el 77% de sus matriculaciones), las marcas nacionales

dominan en sus países de origen: VW en Alemania (437.439 y el 74%), Renault en Francia (315.389 y 95%), Fiat en Italia (250.634 y 93%) y Seat en España (63.370 y 93%). Aunque no alcanzan un nivel significativo, las ventas de híbridos crecieron un 14% en el conjunto de los cinco grandes, con 124.000 matriculaciones. Un 53% subieron los eléctricos, aún demasiado minoritarios.

En España Seat repite como la marca con más unidades matricula-



das por debajo de 120 g/km, aunque el mayor incremento lo protagoniza Nissan (ver cuadro). Entre los modelos, los Seat León e Ibiza y el VW

Polo ocupan el podio, destacando sobre 2013 el fuerte incremento del Opel Corsa y la entrada del Ford Focus en el 'top ten'.

Marca - Modelo	Matriculaciones por debajo de los 120g/km de CO ₂	Incremento respecto 2013
León	26.740	+43%
Ibiza	23.300	+28%
Polo	23.031	+41%
Corsa	22.627	+100%
Megane	20.878	+47%
Golf	20.405	+14%
Clio	16.843	+10%
208	15.620	+2%
Focus	15.027	+54%
Fiesta	13.803	+7%

Los Seat León e Ibiza lideran las matriculaciones «green» por debajo de 120g/km CO₂

Marca	Matriculaciones por debajo de los 120g/km de CO ₂	Incremento respecto 2013
Seat	58.606	+19%
VW	57.509	+29%
VW	54.221	+27%
Mazda	50.272	+55%
Nissan	49.149	+25%
Renault	47.548	+46%
Ford	46.792	+36%
Toyota	29.016	+216%
Toyota	28.489	+20%
Seat	23.928	+43%

Seat encabeza el ranking de unidades vendidas con bajas emisiones.

Jet Wiper de Bosch

El Volvo XC90 estrena limpiaparabrisas inteligente

La cantidad de líquido precisa en el lugar que se necesita es una solución que asegura la visibilidad adecuada sin desperdiciar ni una gota de agua. Lo consigue el Jet Wiper de Bosch, el sistema de limpieza inteligente del parabrisas que equipará de serie el nuevo Volvo XC90. Se basa en un innovador brazo, que se acopla a las escobillas Aerotwin de Bosch, y es un desarrollo del grupo alemán, que confía en boquillas de pulverización integradas en el propio brazo para distribuir el líquido de manera uniforme sin que el agua afecte la visión del

conductor. Otra de las cualidades del equipo es la reducción de hasta un 50 por ciento del líquido



que se consume, puesto que no se desperdicia ni una gota. La eficacia de la limpieza también aumenta al pulverizar sólo cuando el brazo se mueve hacia arriba, lo que propicia que las escobillas recojan el agua inmediatamente y lo distribuyan de forma uniforme por todo el cristal.

Consejos Seat Ahorro y eficiencia

Con sencillas pautas es posible ahorrar hasta un 20% en combustible, según el ingeniero del Centro Técnico de Seat, Ángel Suárez. Para lograrlo, este experto recomienda circular en la marcha más larga posible (moviéndose entre 1.200 y 1.300 revoluciones), cambiar rápido, no pegar acelerones ni frenazos bruscos y no esperar con el motor en marcha ni acelerar al arrancar el coche. También es fundamental los neumáticos en buen estado y con presiones exactas, no sobrecargar el vehículo, no activar el aire acondicionado a baja velocidad y levantar el pie del acelerador en bajadas en lugar de poner punto muerto.

NOTICIAS DE EMPRESA

Estrella de Galicia apuesta por el deporte del motor

Estrella de Galicia mantiene su apuesta por el deporte del motor que este año se concreta tanto en el Mundial de Motociclismo como en el de Fórmula 1. En motos, donde la empresa cervecera lleva ya años de tra-

bajo, Estrella Galicia 0,0 se ha unido a Monlau Repsol Technical School y Marc VDS para ofrecer una estructura para participar desde el Campeonato de España de Velocidad al Mundial de Motociclismo.

Así en la categoría de Moto3, el Team Estrella Galicia 0,0 contará con Fabio Quartararo, de sólo 15 años y Jorge Navarro.

En Moto2 los pilotos serán Tito Rabat, vigente Campeón del Mundo de Moto2, y Álex Márquez, Campeón del Mundo de Moto3, serán los encargados de pelear por los puestos de honor. Y en MotoGP, Scott Redding competirá con una de las pocas Honda RC213V oficiales.

Y en Fórmula 1, el patrocinio de Toro Rosso, al que han llegado tras dos años apoyando a Carlos Sainz, hasta que el madrileño ha conseguido llegar a la máxima categoría, coloca a la firma cervecera española en el podio de las que apoyan al deporte del motor en nuestro país.



▲ En los circuitos, tanto de Fórmula 1 como de motos, la imagen de Estrella de Galicia va a estar muy presente.

'eldoze', un vino premium

'eldoze' es un vino monovarietal de uva Syrah proveniente de un solo viñedo de 6 hectáreas de extensión. Su nombre procede de una estricta selección por planta: sólo 12 racimos de cada cepa son los que llegan a ser recogidos tras la vendimia.

La filosofía de 'eldoze' se basa en la estricta selección de las mejores uvas, la mimada crian-

za en barricas de roble francés y en una óptima conservación en botella, para ofrecer un vino elaborado con uvas exclusivamente de viñedo propio.

Su finca, «Valle del Rosalejo», está situada en la vertiente sur de los Montes de Toledo, en las cercanías del Parque Nacional de Cabañeros, protegida por la Sierra de Sevilleja y la Sierra de Guadalupe. "Valle del Rosalejo" pertenece a la Cuenca Hidrológica del Guadiana y es muy rica en reservas hídricas.

La bodega creada en 2008, produce su primera añada en el 2010. eldoze se distingue a primera vista por su intenso color rojo rubí, brillante y lleno de vida, que ya se puede encontrar en El Corte Inglés y en los Gourmet Experience.



▲▼ Una elegante presentación para un vino de muy cuidada elaboración.

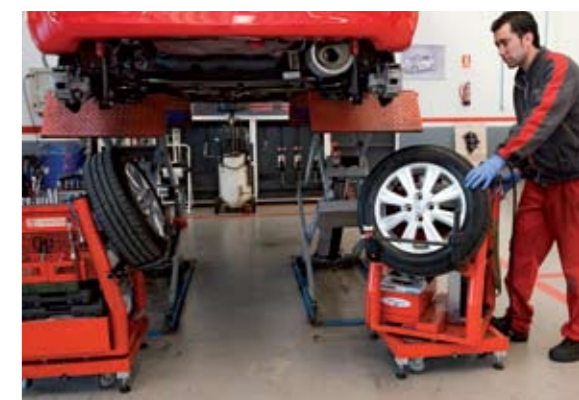
La posventa en los concesionarios Retos y soluciones en un horizonte incierto

Mejorar la rentabilidad en el área de posventa, negocio que supone el 60 por ciento de la facturación de los talleres oficiales en España, es el objetivo de marcas y concesionarios, enfrentados al reto de conseguir que los clientes vuelvan a los talleres oficiales.

Retos y soluciones a los que se enfrenta la posventa de los concesionarios, tema central de la mesa redonda organizada por la consultora Overlap y La Tribuna de Automoción, con la participación del gerente del Área de Automoción de Overlap, Pablo Rodríguez, y los directores de posventa de Ford, Javier Pardeiro, Renault, Marco Barreiros, y VW-Audi, Hernán Vázquez.

Tras cuatro ejercicios consecutivos de retroceso en la facturación, entre las amenazas destacan: un parque con el 80% de los vehículos con más de cinco años, la menor utilización del coche, la proliferación de talleres ilegales y la fuerte competencia multi-marca. Situación que impone, según Pablo Rodríguez, acciones de fidelización proactivas que, según los datos de la consultora, pueden incrementar hasta un 21% el ratio de visitas. A eso se añade el esfuerzo por lograr la máxima satisfacción del cliente. «La llave para conseguir su fidelización», apunta Vázquez, que destaca el esfuerzo que realiza

su empresa en formación. Asimismo, la calidad del servicio para «seguir vendiendo vehículos nuevos a un cliente satisfecho», es para Pardeiro esencial, mientras que Barreiros



perseveró en la importancia de la transparencia y la confianza. Por eso la batalla se centra en un servicio óptimo a precio razonable.

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)
---------------------	--------	-----------------	-------------------	---------------

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.



Audi

Importador: Volkswagen Audi España, S.A. / De la Seda Edificio Central, Pinar de las Huelgas, 18600 (Pinar de las Huelgas) - Madrid - Teléfono: 91 855 700. Garantías: Dos años sin límite de km. Red de posventa: 18 puntos. Web: www.audi.es

D A114 TDI 90CV ultra Adrenalin2 3p	23.240	3,4	90
D A114 TDI 90CV ultra Adrenalin2 3p	20.400	3,4	90
D A114 TDI 90CV ultra Adrenalin2 3p	19.180	3,4	90
D A114 TDI 90CV ultra Design 3p	21.510	3,4	90
D A114 TDI 90CV ultra S tronic Adrenalin 3p	23.160	3,6	90
D A114 TDI 90CV ultra S tronic Adrenalin 3p	21.200	3,6	90
D A114 TDI 90CV ultra S tronic Adrenalin 3p	22.320	3,6	90
D A114 TDI 90CV ultra S tronic Adrenalin 3p	21.010	3,6	90
D A114 TDI 90CV ultra S tronic Design 3p	23.340	3,6	90
D A114 TDI 90CV ultra S tronic Design 3p	22.630	3,5	116
D A116 TDI 116CV Adrenalin2 3p	24.620	3,5	116
D A116 TDI 116CV Adrenalin 3p	20.550	3,5	116
D A116 TDI 116CV Design 3p	22.830	3,5	116
D A116 TDI 116CV S tronic Adrenalin 3p	24.550	3,7	116
D A116 TDI 116CV S tronic Adrenalin 3p	26.540	3,7	116
D A116 TDI 116CV S tronic Adrenalin 3p	22.330	3,7	116
D A116 TDI 116CV S tronic Design 3p	24.660	3,7	116
D A116 TDI 116CV S tronic Design 3p	19.470	4,2	95
G A110 TFSI 95CV Adrenalin 3p	21.480	4,2	95
G A110 TFSI 95CV Adrenalin 3p	18.630	4,2	95
G A110 TFSI 95CV Adrenalin 3p	17.500	4,2	95
G A110 TFSI 95CV Design 3p	19.830	4,2	95
G A110 TFSI 95CV S tronic Adrenalin 3p	21.400	4,4	95
G A110 TFSI 95CV S tronic Adrenalin 3p	23.400	4,4	95
G A110 TFSI 95CV S tronic Adrenalin 3p	20.560	4,4	95
G A110 TFSI 95CV S tronic Adrenalin 3p	19.330	4,4	95
G A110 TFSI 95CV S tronic Design 3p	21.660	4,4	95
G A114 TFSI 125CV Adrenalin 3p	22.050	4,9	125
G A114 TFSI 125CV Adrenalin 3p	24.050	4,9	125
G A114 TFSI 125CV Adrenalin 3p	19.950	4,9	125
G A114 TFSI 125CV Adrenalin 3p	22.150	4,9	125
G A114 TFSI 125CV Design 3p	22.280	4,9	125
G A114 TFSI 125CV S tronic Adrenalin 3p	23.980	4,9	125
G A114 TFSI 125CV S tronic Adrenalin 3p	25.960	4,9	125
G A114 TFSI 125CV S tronic Adrenalin 3p	21.780	4,9	125
G A114 TFSI 125CV S tronic Design 3p	24.110	4,9	125
G A114 TFSI 125CV S tronic Design 3p	23.580	4,9	125
G A114 TFSI 125CV S tronic Design 3p	25.570	4,9	150
G A114 TFSI 125CV S tronic Design 3p	21.400	4,7	150
G A114 TFSI 125CV S tronic Design 3p	23.730	4,7	150
G A114 TFSI 125CV S tronic Adrenalin 3p	25.500	4,7	150
G A114 TFSI 125CV S tronic Adrenalin 3p	27.480	4,7	150
G A114 TFSI 125CV S tronic Adrenalin 3p	23.230	4,7	150
G A118 TFSI 192CV S tronic 3p	29.000	5,6	192
G A118 TFSI 192CV S tronic Adrenalin 3p	31.220	5,6	192
D A1 Sportback 14 TDI 90 ultra Str	21.740	3,6	90
D A1 Sportback 14 TDI 90 ultra Str	23.990	3,6	90
D A1 Sportback 14 TDI 90 ultra Str	23.090	3,6	90
D A1 Sportback 14 TDI 90CV S tronic Adrenalin 3p	25.920	3,6	90
D A1 Sportback 14 TDI 90CV ultra	22.010	3,4	90
D A1 Sportback 14 TDI 90CV ultra	24.010	3,4	90
D A1 Sportback 14 TDI 90CV ultra	21.170	3,4	90
D A1 Sportback 14 TDI 90CV ultra	19.910	3,4	90
D A1 Sportback 14 TDI 90CV ultra Design 5p	22.240	3,4	90
D A1 Sportback 14 TDI 90CV ultra S tronic Design 5p	24.070	3,6	90
D A1 Sportback 16 TDI 116CV S tronic Adrenalin 5p	23.400	3,5	116
D A1 Sportback 16 TDI 116CV S tronic Adrenalin 5p	25.390	3,5	116
D A1 Sportback 16 TDI 116CV S tronic Adrenalin 5p	21.230	3,5	116
D A1 Sportback 16 TDI 116CV S tronic Adrenalin 5p	23.560	3,5	116
D A1 Sportback 16 TDI 116CV S tronic Adrenalin 5p	23.060	3,7	116
D A1 Sportback 16 TDI 116CV S tronic Adrenalin 5p	25.320	3,7	116

D A1 Sportback 16 TDI 116CV S tronic Design 5p	25.390	3,7	116
G A1 Sportback 10 TFSI 95CV Adrenalin 5p	20.240	4,2	95
G A1 Sportback 10 TFSI 95CV Adrenalin 5p	22.250	4,2	95
G A1 Sportback 10 TFSI 95CV Adrenalin 5p	19.400	4,2	95
G A1 Sportback 10 TFSI 95CV Adrenalin 5p	18.230	4,2	95
G A1 Sportback 10 TFSI 95CV Design 5p	20.560	4,2	95
G A1 Sportback 10 TFSI 95CV S tronic Adrenalin 5p	24.160	4,4	95
G A1 Sportback 10 TFSI 95CV S tronic Adrenalin 5p	20.060	4,4	95
G A1 Sportback 10 TFSI 95CV S tronic Adrenalin 5p	22.170	4,4	95
G A1 Sportback 10 TFSI 95CV S tronic Adrenalin 5p	21.320	4,4	95
G A1 Sportback 10 TFSI 95CV S tronic Adrenalin 5p	22.390	4,4	95
G A1 Sportback 10 TFSI 95CV S tronic Adrenalin 5p	22.820	5,1	125
G A1 Sportback 10 TFSI 95CV S tronic Adrenalin 5p	24.810	5,1	125
G A1 Sportback 10 TFSI 95CV S tronic Adrenalin 5p	20.680	5,1	125
G A1 Sportback 10 TFSI 95CV S tronic Adrenalin 5p	23.010	5,1	125
G A1 Sportback 10 TFSI 95CV S tronic Adrenalin 5p	26.730	4,9	125
G A1 Sportback 10 TFSI 95CV S tronic Adrenalin 5p	22.210	4,9	125
G A1 Sportback 10 TFSI 95CV S tronic Adrenalin 5p	22.510	4,9	125
G A1 Sportback 10 TFSI 95CV S tronic Adrenalin 5p	24.740	4,9	125
G A1 Sportback 10 TFSI 95CV S tronic Adrenalin 5p	24.840	4,9	125
G A1 Sportback 10 TFSI 95CV S tronic Adrenalin 5p	23.960	4,7	150
G A1 Sportback 14 TFSI 150CV S tronic Adrenalin 5p	28.250	4,7	150
G A1 Sportback 14 TFSI 150CV S tronic Adrenalin 5p	26.270	4,7	150
G A1 Sportback 14 TFSI 150CV S tronic Adrenalin 5p	24.340	4,7	150
G A1 Sportback 14 TFSI 150CV S tronic Adrenalin 5p	29.730	5,6	192
G A1 Sportback 14 TFSI 150CV S tronic Adrenalin 5p	29.320	5,8	180
G A1 Sportback 14 TFSI 150CV S tronic Adrenalin 5p	28.710	5,8	180
G A1 Sportback 14 TFSI 150CV S tronic Adrenalin 5p	34.920	6,6	180
G A1 Sportback 14 TFSI 150CV S tronic Adrenalin 5p	22.130	4,7	150
G A1 Sportback 14 TFSI 150CV S tronic Adrenalin 5p	24.460	4,7	150
G A1 Sportback 14 TFSI 150CV S tronic Adrenalin 5p	26.290	4,7	150
G A1 Sportback 14 TFSI 150CV S tronic Adrenalin 5p	31.990	5,6	192
G A1 Sportback 14 TFSI 150CV S tronic Adrenalin 5p	29.730	5,6	192
G A1 Sportback 14 TFSI 150CV S tronic Adrenalin 5p	34.955	7	231
G A1 Sportback 14 TFSI 150CV S tronic Adrenalin 5p	35.685	7	231
D A3 16 TDI 110CV clean diesel Attraction 3p	24.990	3,8	110
D A3 16 TDI 110CV clean diesel Attraction 3p	27.140	3,9	110
D A3 16 TDI 110CV clean diesel Attraction 3p	26.300	3,8	110
D A3 16 TDI 110CV clean diesel Attraction 3p	27.670	3,9	110
D A3 16 TDI 110CV clean diesel Attraction 3p	26.300	3,9	110
D A3 16 TDI 110CV clean diesel Attraction 3p	26.300	3,9	110
D A3 16 TDI 110CV clean diesel Attraction 3p	28.560	3,9	110
D A3 16 TDI 110CV clean diesel Attraction 3p	25.410	3,8	110
D A3 16 TDI 110CV clean diesel Attraction 3p	24.040	3,8	110
D A3 16 TDI 110CV clean diesel Attraction 3p	29.510	4,7	150
D A3 16 TDI 110CV clean diesel Attraction 3p	28.270	4,4	150
D A3 16 TDI 110CV clean diesel Attraction 3p	26.010	4,1	150
D A3 16 TDI 110CV clean diesel Attraction 3p	26.860	4,1	150
D A3 2.0 TDI 150CV clean diesel Attraction 3p	30.190	4,7	150
D A3 2.0 TDI 150CV clean diesel Attraction 3p	29.010	4,4	150
D A3 2.0 TDI 150CV clean diesel Attraction 3p	30.820	4,1	184
D A3 2.0 TDI 150CV clean diesel Attraction 3p	36.540	4,8	184
D A3 2.0 TDI 150CV clean diesel Attraction 3p	27.620	3,8	110
D A3 2.0 TDI 150CV clean diesel Attraction 3p	37.530	4,7	184
D A3 2.0 TDI 150CV clean diesel Attraction 3p	38.420	4,7	184
D A3 2.0 TDI 150CV clean diesel Attraction 3p	30.850	4,7	150
D A3 2.0 TDI 150CV clean diesel Attraction 3p	31.740	4,7	150

D A3 2.0 TDI clean diesel 150CV S line edition 3p	28.270	4,1	150
D A3 2.0 TDI clean diesel 150CV S tronic Advanced 3p	29.640	4,4	150
D A3 2.0 TDI clean diesel 150CV S tronic S line ed 3p	30.530	4,4	150
D A3 2.0 TDI clean diesel 184CV S line edition 3p	32.430	4,1	184
D A3 2.0 TDI clean diesel 184CV S line edition 3p	27.370	4,1	150
D A3 2.0 TDI clean diesel 184CV S line edition 3p	31.540	4,1	184
G A3 12 TFSI 110CV Advanced 3p	23.550	4,9	110
G A3 12 TFSI 110CV Advanced 3p	22.190	4,9	110
G A3 12 TFSI 110CV Advanced 3p	23.230	4,9	110
G A3 12 TFSI 110CV Advanced 3p	24.450	4,9	110
G A3 12 TFSI 110CV Advanced 3p	25.820	4,8	110
G A3 12 TFSI 110CV Advanced 3p	24.450	4,8	110
G A3 12 TFSI 110CV Advanced 3p	25.380	4,8	110
G A3 12 TFSI 110CV S tronic S line edition 3p	26.710	4,8	110
G A3 14 TFSI 125CV Advanced 3p	24.540	5,1	125
G A3 14 TFSI 125CV Advanced 3p	23.180	5,1	125
G A3 14 TFSI 125CV Advanced 3p	24.810	5,1	125
G A3 14 TFSI 125CV Advanced 3p	25.440	5,1	125
G A3 14 TFSI 125CV Advanced 3p	26.810	4,9	125
G A3 14 TFSI 125CV Advanced 3p	25.440	4,9	125
G A3 14 TFSI 125CV Advanced 3p	26.320	4,9	125
G A3 14 TFSI 125CV Advanced 3p	27.700	4,9	125
G A3 14 TFSI 125CV Advanced 3p	26.950	4,7	150
G A3 14 TFSI 125CV Advanced 3p	25.590	4,7	150
G A3 14 TFSI 125CV Advanced 3p	26.640	4,7	150
G A3 14 TFSI 125CV Advanced 3p	27.850	4,7	150
G A3 14 TFSI 125CV Advanced 3p	28.610	4,7	150
G A3 14 TFSI 125CV Advanced 3p	27.850	4,7	150
G A3 14 TFSI 125CV Advanced 3p	29.210	4,7	150
G A3 14 TFSI 125CV Advanced 3p	30.110	4,7	150
G A3 18 TFSI 180CV Advanced 3p	29.320	5,8	180
G A3 18 TFSI 180CV Advanced 3p	28.710	5,8	180
G A3 18 TFSI 180CV Advanced 3p	34.920	6,6	180
G A3 18 TFSI 180CV Advanced 3p	33.210	6,6	180
G A3 18 TFSI 180CV Advanced 3p	34.020	6,6	180
G A3 18 TFSI 180CV Advanced 3p	30.210	5,8	180
G A3 18 TFSI 180CV Advanced 3p	31.670	5,6	180
G A3 18 TFSI 180CV Advanced 3p	30.940	5,6	180
G A3 18 TFSI 180CV Advanced 3p	32.560	5,6	180
G A3 18 TFSI 180CV Advanced 3p	44.100	7	300
G A3 18 TFSI 180CV Advanced 3p	44.650	6,9	300
D A3 Sport 16 TDI 110 clean S tronic Attraction 5p	28.550	3,9	110
D A3 Sport 16 TDI 110 clean S tronic Attraction 5p	27.780	3,9	110
D A3 Sport 16 TDI 110 clean S tronic Attraction 5p	28.980	3,9	110
D A3 Sport 16 TDI 110 clean S tronic Attraction 5p	31.040	4,7	150
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean quat Attraction 5p	31.650	4,7	150
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean S tronic Attraction 5p	29.750	4,4	150
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean S tronic Attraction 5p	30.420	4,4	150
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean S tronic Attraction 5p	38.000	4,9	184
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean S tronic Attraction 5p	32.210	4,7	150
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean S tronic Attraction 5p	38.840	4,7	184
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean S tronic Attraction 5p	39.730	4,7	184
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean S tronic Attraction 5p	26.400	3,8	110
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean S tronic Attraction 5p	29.870	3,9	110
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean S tronic Attraction 5p	25.520	3,8	110
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean S tronic Attraction 5p	27.620	3,8	110
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean S tronic Attraction 5p	27.480	4,1	150
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean S tronic Attraction 5p	28.270	4,1	150
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean S tronic Attraction 5p	32.230	4,2	184
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean S tronic Attraction 5p	33.170	4,2	150
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean S tronic Attraction 5p	31.830	4,4	150
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean S tronic Attraction 5p	30.940	4,4	150
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean S tronic Attraction 5p	28.690	4,1	150
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean S tronic Attraction 5p	29.580	4,1	150
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean S tronic Attraction 5p	35.910	4,2	150
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean S tronic Attraction 5p	32.830	4,2	184
D A3 Sport 2.0 TDI 150 clean S tronic Attraction 5p	33.720	4,2	184
D A3 Sport 14 TFSI 150 COD ultra Str Attraction 5p	29.330	4,7	150
D A3 Sport 14 TFSI 150 COD ultra Str Attraction 5p	30.020	4,7	150
D A3 Sport 14 TFSI 150 COD ultra Str Attraction 5p	30.520	4,7	150
D A3 Sport 14 TFSI 150 COD ultra Str Attraction 5p	27.060	4,7	150
D A3 Sport 14 TFSI 150 COD ultra Str Attraction 5p	31.410	4,7	150
D A3 Sport 14 TFSI 150 COD ultra Str Attraction 5p	28.270	4,7	150
D A3 Sport 14 TFSI 150 COD ultra Str Attraction 5p	40.140	4,9	140
D A3 Sport 14 TFSI 150 COD ultra Str Attraction 5p	37.660	4,9	150
D A3 Sport 14 TFSI 150 COD ultra Str Attraction 5p	35.510	4,9	150
D A3 Sport 14 TFSI 150 COD ultra Str Attraction 5p	40.140	4,9	140
D A3 Sport 14 TFSI 150 COD ultra Str Attraction 5p	27.670	4,7	150
D A3 Sport 14 TFSI 150 COD ultra Str Attraction 5p	37.990	5	140
D A3 Sport 14 TFSI 150 COD ultra Str Attraction 5p	29.160	4,7	150

VOLVO
XC60: la oportunidad se llama **Premium Edition**

Si el pedido se realiza antes de que acabe el mes hay una oferta excepcional para disfrutar del nuevo XC60 D3. Se trata del Premium Edition, una versión especial que combina excelente equipamiento con precio interesante, pues con financiación y PIVE el todocamión sueco D3 Kinetic

de 136 caballos, con cambio manual, se consigue por 30.430 euros. Precio que incluye equipo de sonido Sensus Connect de alto rendimiento, con bluetooth, pantalla color de 7 pulgadas y acceso a Internet, sistema de navegación integrado, faros Xenón

activos, control de distancia de aparcamiento trasero, retrovisores retractables eléctricos, pack iluminación interior, control de velocidad constante...

HASTA EL 30 DE ABRIL


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 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 1135i 3p	44.300	7,5	320	
G 1135i xDrive 3p	48.900	7,8	320	
G 1135i 5p	45.700	7,5	320	
G 1135i xDrive 5p	50.100	7,8	320	
D 216d Active Tourer 5p	28.050	3,8	116	
D 218d 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 220i 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 218d 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 218i 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	31.000	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 xDrive 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 316d Touring 5p	35.400	4,7	116	
D 318d Touring 5p	37.000	4,7	143	
D 318d xDrive Touring 5p	40.950	5,1	143	
D 320d EfficientDynamics Touring 5p	38.000	4,3	163	
D 320d 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 xDrive Touring 5p	51.700	5,1	258	
D 330d xDrive Touring 5p	54.300	5,4	258	
D 335d xDrive Touring 5p	56.950	5,6	313	
D 316i Touring 5p	33.800	6,2	136	
D 320i Touring 5p	38.500	6,5	184	
D 320i xDrive Touring 5p	42.600	6,9	184	
D 328i Touring 5p	43.500	6,5	245	
D 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	5,5	258	
D 430d xDrive 2p	54.250	5,4	258	
D 430d xDrive 2p	59.400	5,5	258	
D 435d xDrive 2p	60.850	5,6	313	
D 435d xDrive 2p	67.400	5,9	313	
D 420i 2p	39.550	6,3	184	
D 420i 2p	46.400	6,8	184	
G 428i 2p	44.550	6,7	245	
G 428i 2p	52.000	7,1	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	5,1	184	
D 430d Gran Coupe 5p	51.650	5,3	258	
D 430d xDrive Gran Coupe 5p	54.250	5,5	258	
D 435d xDrive Gran Coupe 5p	60.850	5,6	313	
D 420i Gran Coupe 5p	39.550	6,6	184	
D 428i Gran Coupe 5p	44.550	6,7	245	
D 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 4 2p	88.700	8,3	431	
G M4 4 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	5,1	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 xDrive Gran Turismo 5p	59.100	5,7	313	
D 320i Gran Turismo 5p	39.700	6,3	184	




CHEVROLET

Autotodo
Príncipe de Vergara 221, Madrid.
91 563 04 69
Ctra. Fuencarral-Alcobendas km 1, Madrid.
91 344 69 21



Chevrolet
Importador: Chevrolet España, S.A. Avda. Europa, 27 Parque Empresarial La Moraleja, 28046 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 912 39340. *Asesorías: 910000000. **Red de postventa: 100 puntos. Web: www.chevrolet.es

G SPARK 1.0i 16v LS 5p	9.325	5	68
G SPARK 1.2i 16v LT 5p	10.905	5	68
G SPARK 1.2i 16v LT 5p	11.625	5	68
G SPARK 1.2i 16v LT 5p	12.175	5	68
G M6 2p	150.050	9,9	560
G M6 2p	160.450	10,3	560
D 640d Gran Coupe 4p	102.450	5,7	313
D 640d xDrive Gran Coupe 4p	106.050	6,1	313
D 640i Gran Coupe 4p	101.050	7,8	320
D 640i xDrive Gran Coupe 4p	104.650	8,3	320
G 650i Gran Coupe 4p	116.950	8,8	450
G 650i xDrive Gran Coupe 4p	122.750	9,4	450
G M6 Gran Coupe 4p	154.450	9,9	560
D 730d 4p	93.250	6,6	258
D 730d xDrive 4p	97.650	6,9	258
D 740d 4p	100.050	5,7	313
D 740d xDrive 4p	103.450	6,1	313
D 750d xDrive 4p	126.050	6,4	381
E ActiveHybrid 7 4p	106.050	6,8	354
G 740i 4p	100.050	7,9	320
G 750i 4p	120.050	8,6	450
G 750i xDrive 4p	131.450	9,3	450
G 760i 4p	166.050	12,8	544



Citroën
Fabricante e Importador: Citroën España S.A. Doctor Ecuaredo 62, 28001 Madrid. Teléfono: 915891000. Garantía: 3 años o sin límite de km. Más de 100000 puntos de venta de elementos de la suspensión. Red de postventa: 1275 puntos. Web: www.citroen.es

E C-ZERO Suction 5p	30.190	6,7	82
G C1 PureTech 82 Feel 3p	11.800	4,3	82
G C1 VTI 68 Live 3p	10.250	4,1	69
G C1 Airscape PureTech 82 Feel 5p	13.400	4,3	82
G C1 Airscape PureTech 82 Shine 5p	14.150	4,3	82
G C1 Airscape VTI 68 ETG Feel 5p	13.950	4,2	69
G C1 PureTech 82 Feel 5p	12.100	4,3	82
G C1 PureTech 82 Shine 5p	13.150	4,3	82
G C1 VTI 68 ETG Feel 5p	12.800	4,2	69
G C1 VTI 68 Live 5p	10.550	4,1	69
D C3 E-HDI 90 ETG Exclusive 5p	20.300	3,6	92
D C3 HDI 70 Attraction 5p	15.100	3,8	68
D C3 HDI 70 Collection 5p	16.850	3,8	68
D C3 HDI 70 Tonic 5p	16.300	3,8	68
D C3 HDI 90 Collection 5p	17.850	4,2	92
D C3 HDI 90 Exclusive 5p	19.300	4,2	92
G C3 PureTech 68cv Attraction 5p	13.500	4,3	68
G C3 PureTech 68cv Tonic 5p	14.700	4,3	68
G C3 PureTech 82cv Collection 5p	16.000	4,6	82
G C3 PureTech 82cv S&S ETG Collection 5p	16.900	4,3	82

WAZYPARK

APARCAMIENTO SEGURO
La aplicación que utiliza la colaboración ciudadana para encontrar aparcamiento en la calle amplía el servicio con un sistema de alertas en tiempo real. Eso permite a los usuarios estar informados de las incidencias que afectan a sus vehículos, como ventanillas bajadas, luces encendidas...



FORD C-Max en liquidación
La llegada del nuevo C-Max propicia la adquisición de la versión anterior a buen precio. Son 500 las unidades en stock que liquida Ford con hasta 7.000 euros de descuento, siempre que la operación se realice antes de que termine abril, se acoja al PIVE y se financie la compra a través de la campaña

'Vente a Ford Credit Classic'. La promoción no es compatible con otros descuentos, como los 2.150 que contempla la campaña base de este mes para el C-Max, un modelo equipado con el EcoBoost, que ofrece lo mejor de un diésel a precio de gasolina y proporciona la potencia que se espera de un motor de

1.6 litros, utilizando un 20 por ciento menos de combustible.

500 unidades con 7.000 € de descuento



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 C3 PureTech 82cv Tonic 5p	15.450	4,6	82	
G C3 VTI 120cv Exclusive 5p	19.230	4,7	110	
G C3 VTI 120cv Exclusive 5p	18.930	5,7	120	
G C3 VTI 95cv GLP Suction 5p	17.850	8,1	91	
D C3 PICASSO E-HDI 90cv CMP Suction 5p	20.600	4,3	92	
D C3 PICASSO HDI 115cv FAP Airream Exclusive 5p	22.470	4,6	114	
D C3 PICASSO HDI 115cv FAP Collection 5p	21.190	4,6	114	
D C3 PICASSO HDI 90cv Airream Exclusive 5p	17.560	4,1	92	
D C3 PICASSO HDI 90cv Airream Suction 5p	21.460	4,1	92	
D C3 PICASSO HDI 90cv Collection 5p	20.180	4,1	92	
D C3 PICASSO HDI 90cv Tonic 5p	18.660	4,2	92	
G C3 PICASSO PureTech 110 Collection 5p	19.040	5,1	110	
G C3 PICASSO PureTech 110 Live 5p	18.580	5,1	110	
G C3 PICASSO VTI 120cv CMP Suction 5p	19.450	5,7	120	
G C3 PICASSO VTI 120cv Collection 5p	19.190	6,4	120	
G C3 PICASSO VTI 120cv Exclusive 5p	20.470	6,4	120	
G C3 PICASSO VTI 120cv Exclusive 5p	18.730	6,3	120	
G C3 PICASSO VTI 120cv Exclusive 5p	15.850	6,3	95	
G C3 PICASSO VTI 95cv Collection 5p	18.470	6,3	95	
G C3 PICASSO VTI 95cv Suction 5p	18.010	6,1	95	
G C3 PICASSO VTI 95cv Tonic 5p	16.950	6,1	95	
D C4 CACTUS BlueHDi 100 Airream Business 5p	19.500	3,1	100	
D C4 CACTUS BlueHDi 100 Feel 5p	17.000	6,6	117	
D C4 CACTUS BlueHDi 100 Feel Cool 5p	20.580	3,4	100	
D C4 CACTUS BlueHDi 100 Feel Fine 5p	19.730	3,4	100	
D C4 CACTUS BlueHDi 100 Live 5p	18.150	3,4	100	
D C4 CACTUS BlueHDi 100 Shine 5p	21.400	3,4	100	
D C4 CACTUS BlueHDi 100 Shine Edition Urban 5p	22.100	3,5	100	
D C4 CACTUS e-HDI 92 ETG6 Feel 5p	19.400	3,5	92	
D C4 CACTUS e-HDI 92 ETG6 Feel Fine 5p	20.480	3,5	92	
D C4 CACTUS e-HDI 92 ETG6 Shine 5p	19.630	3,5	92	
D C4 CACTUS e-HDI 92 ETG6 Shine Edition Moonlight 5p	21.200	3,5	92	
G C4 CACTUS PureTech 110cv S&S Feel 5p	18.800	4,7	110	
G C4 CACTUS PureTech 110cv S&S Feel Cool 5p	19.880	4,7	110	
G C4 CACTUS PureTech 110cv S&S Shine 5p	20.700	4,7	110	
D C4 CACTUS PureTech 82cv Feel 5p	17.300	4,6	82	
G C4 CACTUS PureTech 82cv Feel Cool 5p	18.380	4,6	82	
G C4 CACTUS PureTech 82cv Feel Fine 5p	17.550	4,6	82	
G C4 CACTUS PureTech 82cv Live 5p	15.950	4,6	82	
G C4 CACTUS PureTech 82cv S&S ETG Feel 5p	18.200	4,3	82	
G C4 CACTUS PureTech 82cv S&S ETG Shine 5p	20.100	4,3	82	
D C4 1.6 e-HDI 115cv Collection 5p	22.900	3,8	114	
D C4 1.6 e-HDI 115cv ETG6 Collection 5p	23.750	3,9	114	
D C4 1.6 e-HDI 115cv ETG6 Exclusive 5p	25.650	3,9	114	
D C4 1.6 e-HDI 115cv Cross Tourer 5p	24.800	3,8	114	
D C4 1.6 e-HDI 115cv Suction 5p	22.250	3,7	114	
D C4 1.6 e-HDI 115cv Tonic 5p	21.600	3,7	114	
D C4 1.6 e-HDI 115cv White Attraction 5p	21.785	3,7	114	
D C4 1.6 e-HDI 115cv White Millennium 5p	23.905	3,8	114	
D C4 1.6 HDI 90cv Business 5p	19.750	4,1	92	
D C4 1.6 HDI 90cv Collection 5p	21.600	4,2	92	
D C4 1.6 HDI 90cv Suction 5p	20.950	4,2	92	
D C4 1.6 HDI 90cv Tonic 5p	20.300	4,2	92	
D C4 1.6 HDI 90cv White Attraction 5p	20.485	4,2	92	
D C4 1.6 HDI 90cv White Millennium 5p	22.605	4,1	92	

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains car listings for brands like Dacia, DS, Ford, Fiat, etc.

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains car listings for brands like Dacia, DS, Ford, Fiat, etc.

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G	W10 1.6i GDI City 5p	22.190	6,4	135
G	W10 1.6i GDI Essence 4p	22.340	6,4	135
G	W10 1.6i GDI Klass 4p	24.790	6,4	135
G	W10 1.6i GDI Klass 4p	24.940	6,4	135
D	W10 CW17 CRD 115cv BlueDrive Klass 5p	27.890	4,3	115
D	W10 CW17 CRD 115cv BlueDrive Klass 5p	28.040	4,3	115
D	W10 CW17 CRD 136cv BlueD. Tecno Xenon Sky 5p	32.090	4,5	136
D	W10 CW17 CRD 136cv BlueD. Tecno Xenon Sky 5p	32.240	4,5	136
D	W10 CW17 CRD 136cv BlueDrive Tecno 5p	30.490	4,5	136
D	W10 CW17 CRD 136cv BlueDrive Tecno 5p	30.640	4,5	136
D	W10 CW17 CRD 136cv Style 5p	36.790	5,1	136
D	W10 CW17 CRD 136cv Style 5p	37.190	5,1	136
D	W10 CW17 CRD 136cv Style Auto 5p	38.590	6,1	136
D	W10 CW17 CRD 136cv Style Auto 5p	38.990	6,1	136
D	W10 CW17 CRD 136cv Tecno Auto 5p	32.490	6,1	136
D	W10 CW17 CRD 136cv Tecno Auto 5p	32.640	6,1	136
D	W10 CW17 CRD 136cv Tecno Xenon Sky Auto 5p	34.090	6,1	136
D	W10 CW17 CRD 136cv Tecno Xenon Sky Auto 5p	34.240	6,1	136
G	GENESIS 3.8i GDI V6 Auto 4x4 4p	67.750	11,6	315
D	H1.2.5 CRD 136 CV 5p	31.000	7,5	136
D	H1.2.5 CRD 136 CV 5p	35.000	8,8	170
G	VELOSTER 1.6i GDI 4p	22.240	6,5	140
G	VELOSTER 1.6i GDI Sport DCT 4p	25.940	6,4	140
G	VELOSTER 1.6i Turbo Sport S 4p	29.630	6,9	186
D	IX35 1.7 CRD Essence 4x2 5p	23.240	5,3	115
D	IX35 1.7 CRD GDI 4x2 5p	27.150	5,3	115
D	IX35 1.7 CRD GDI Nav 4x2 5p	28.050	5,3	115
D	IX35 1.7 CRD GDI Plus 4x2 5p	30.700	5,3	115
D	IX35 1.7 CRD Klass 4x2 5p	24.540	5,4	115
D	IX35 1.7 CRD Klass 4x2 5p	27.770	5,3	115
D	IX35 1.7 CRD GDI V6 AWD AUTO 5p	28.450	5,3	115
D	IX35 1.7 CRD SLE 4x2 5p	25.890	5,4	115
D	IX35 1.7 CRD SLE Sky 4x2 5p	26.790	5,4	115
D	IX35 1.7 CRD Stadt 4x2 5p	23.790	5,4	115
D	IX35 1.7 CRD Stadt Sky 4x2 5p	24.690	5,4	115
D	IX35 1.7 CRD Tecno 4x2 5p	25.790	5,4	115
D	IX35 1.7 CRD Tecno 4x2 5p	26.550	5,3	115
D	IX35 1.7 CRD Tecno Sky 4x2 5p	26.690	5,4	115
D	IX35 1.7 CRD Tecno Sky 4x2 5p	27.500	5,3	115
D	IX35 1.7 CRD Tecno Sky Nav 4x2 5p	27.890	5,4	115
D	IX35 1.7 CRD Tecno Star 4x2 5p	28.050	5,3	115
D	IX35 1.7 CRD Tecno Star Sky 4x2 5p	29.000	5,3	115
D	IX35 2.0 CRD 136cv Kosmo 4x2 5p	29.470	5,4	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Kosmo 4x2 5p	31.470	5,5	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Kosmo Auto 4x4 5p	33.470	6,8	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Kosmo Plus 4x4 5p	33.600	5,5	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Kosmo Sky 4x4 5p	30.150	5,4	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Kosmo Sky 4x4 5p	32.150	5,5	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Kosmo Sky Auto 4x4 5p	34.150	6,8	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Style 4x4 5p	34.200	5,5	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Tecno 4x2 5p	28.250	5,4	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Tecno 4x2 5p	28.890	5,5	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Tecno 4x4 5p	30.250	5,5	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Tecno 4x4 5p	30.690	5,8	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Tecno Auto 4x4 5p	32.250	6,8	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Tecno Sky 4x2 5p	29.200	5,4	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Tecno Sky 4x2 5p	29.790	5,5	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Tecno Sky 4x4 5p	31.250	5,5	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Tecno Sky 4x4 5p	31.590	5,8	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Tecno Sky Auto 4x4 5p	33.200	6,8	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Tecno Sky Nav 4x2 5p	30.990	5,5	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Tecno Sky Nav 4x4 5p	32.790	5,8	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Tecno Star 4x2 5p	29.750	5,4	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Tecno Star 4x4 5p	31.750	5,5	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Tecno Star Auto 4x4 5p	33.750	6,8	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Tecno Star Sky 4x2 5p	30.700	5,4	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Tecno Star Sky 4x4 5p	32.750	5,5	136
D	IX35 2.0 CRD 136cv Tecno Star Sky Auto 4x4 5p	34.700	6,8	136
D	IX35 2.0 CRD 184cv GDI Plus Auto 4x4 5p	37.200	6,9	184
D	IX35 2.0 CRD 184cv Kosmo Plus Auto 4x4 5p	36.450	6,9	184
D	IX35 2.0 CRD 184cv SLE 4x2 5p	28.890	5,9	184
D	IX35 2.0 CRD 184cv SLE 4x4 5p	30.690	6,1	184
D	IX35 2.0 CRD 184cv SLE Sky 4x2 5p	29.790	5,9	184
D	IX35 2.0 CRD 184cv SLE Sky 4x4 5p	31.590	6,1	184
D	IX35 2.0 CRD 184cv Style Auto 4x4 5p	37.000	6,9	184
D	IX35 2.0 CRD 184cv Tecno 4x4 5p	31.200	5,9	184
D	IX35 2.0 CRD 184cv Tecno S Sky 4x4 5p	32.150	5,9	184
D	IX35 2.0 CRD 184cv Tecno S Star 4x4 5p	32.700	5,9	184
D	IX35 2.0 CRD 184cv Tecno S Star Sky 4x4 5p	33.650	5,9	184
G	IX35 1.6i GDI Essence 4x2 5p	21.940	6,8	135
G	IX35 1.6i GDI Klass 4x2 5p	22.790	6,8	135
G	IX35 1.6i GDI SLE 4x2 5p	24.990	6,8	135
G	IX35 1.6i GDI SLE Sky 4x2 5p	25.490	6,8	135
G	IX35 1.6i GDI Stadt 4x2 5p	22.390	6,8	135
G	IX35 1.6i GDI Tecno 4x2 5p	24.490	6,8	135
G	IX35 1.6i GDI Tecno 4x2 5p	24.800	6,8	135
G	IX35 1.6i GDI Tecno Sky 4x2 5p	25.390	6,8	135
G	IX35 1.6i GDI Tecno Sky 4x2 5p	25.750	6,8	135
G	IX35 1.6i GDI Tecno Star 4x2 5p	26.300	6,8	135
G	IX35 1.6i GDI Tecno Star Sky 4x2 5p	27.250	6,8	135
D	SANTA FE 2.0 CRD Essence 4x2 5p	32.800	6,1	150
D	SANTA FE 2.0 CRD Essence 4x2 7.5p	33.400	6,1	150
D	SANTA FE 2.2 CRD Klass 4x2 7.5p	36.700	5,6	197
D	SANTA FE 2.2 CRD Klass 4x4 7.5p	38.700	5,7	197
D	SANTA FE 2.2 CRD Klass Nav 4x2 7.5p	37.990	5,6	197
D	SANTA FE 2.2 CRD Klass Nav 4x4 7.5p	39.990	5,7	197
D	SANTA FE 2.2 CRD Style Auto 4x4 7.5p	46.500	6,8	197
D	SANTA FE 2.2 CRD Style Brown Edition Auto 4x4 7.5p	46.500	6,8	197
D	SANTA FE 2.2 CRD Tecno 4x4 7.5p	42.300	6,1	197
D	SANTA FE 2.2 CRD Tecno Auto 4x4 7.5p	42.300	6,8	197
D	GRAND SANTA FE 2.2 CRD Style Auto 4x4 7.5p	49.700	7,6	197
D	GRAND SANTA FE 2.2 CRD Style Brown Auto 4x4 7.5p	49.700	7,6	197

Infiniti

Importador: Infiniti Spain S.C. / Antonio Maura, 18, P.O. 28014 Madrid. Teléfono: 9132001. Red de postventa: Esparto de los Hornos, Madrid. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de asistencia: 24h. Web: www.infiniti.es

G	Q60 3.7 V6 VVEL GT COUPE AUTO 2p	53.050	10,5	320
G	Q60 3.7 V6 VVEL S COUPE AUTO 2p	55.550	10,5	320
G	Q60 3.7 V6 VVEL S PREMIUM COUPE AUTO 2p	60.260	10,5	320
G	Q60 3.7 V6 VVEL GT PREMIUM CABRIO AUTO 2p	66.700	11,4	320
D	Q50 2.2D AUTO 4p	34.900	4,4	170
D	Q50 2.2D AUTO 4p	37.675	4,8	170
D	Q50 2.2D GT 4p	38.850	4,4	170
D	Q50 2.2D GT AUTO 4p	41.475	4,8	170
D	Q50 2.2D GT PREMIUM 4p	42.250	4,4	170
D	Q50 2.2D GT PREMIUM AUTO 4p	44.875	4,8	170
D	Q50 2.2D Q DESIGN AUTO 4p	47.875	4,8	170
D	Q50 2.2D GT SPORT 4p	46.150	4,5	170
D	Q50 2.2D GT SPORT AUTO 4p	48.775	4,9	170
E	Q50 3.5 V6 HYBRID GT SPORT AWD AUTO 4p	61.120	6,8	364
E	Q50 3.5 V6 HYBRID GT SPORT RWD AUTO 4p	58.075	6,2	364
E	Q50 3.5 V6 HYBRID RWD AUTO 4p	53.900	6,2	364
D	Q70 2.2D AUTO 4p	45.465	4,9	170
D	Q70 2.2D GT PREMIUM AUTO 4p	50.175	4,9	170
D	Q70 2.2D GT SPORT AUTO 4p	53.225	4,9	170
D	Q70 2.2D GT SPORT TECH AUTO 4p	56.175	4,9	170
E	Q70 3.5 V6 GT PREMIUM TECH AUTO 4p	64.595	6,2	364
D	QX50 3.7 V6 VVEL GT SPORT TECH AUTO 4p	66.845	10,2	320
G	QX50 3.7 V6 VVEL GT AWD AUTO 5p	62.840	11,3	320
G	QX50 3.7 V6 VVEL GT PREMIUM AWD AUTO 5p	67.570	11,3	320
D	QX50 3.0 V6 AWD AUTO 5p	55.950	8,5	238
D	QX50 3.0 V6 GT AWD AUTO 5p	62.230	8,5	238
D	QX50 3.0 V6 GT PREMIUM AWD AUTO 5p	66.940	8,5	238
D	QX70 3.0 V6 GT AWD AUTO 5p	68.500	9,2	238
D	QX70 3.0 V6 GT PREMIUM AWD AUTO 5p	75.200	9,2	238
D	QX70 3.0 V6 AWD AUTO 5p	71.500	9,2	238
D	QX70 3.0 V6 S DESIGN AWD AUTO 5p	79.200	9,2	238
D	QX70 3.0 V6 S PREMIUM AWD AUTO 5p	78.200	9,2	238
G	QX70 3.7 V6 VVEL GT AWD AUTO 5p	69.000	12,1	320
G	QX70 3.7 V6 VVEL GT PREMIUM AWD AUTO 5p	75.700	12,1	320
G	QX70 3.7 V6 VVEL S AWD AUTO 5p	72.000	12,1	320
G	QX70 3.7 V6 VVEL S PREMIUM AWD AUTO 5p	78.000	12,1	320
G	QX70 5.0 V8 S PREMIUM AWD AUTO 5p	89.900	13,1	390

Jaguar

Importador: Jaguar Hispania, S.A. Paseo de la Castellana, 100 9º planta. 28046 Madrid. Teléfono: 913610100. Garantía: 3 años o 100.000 km. Red de postventa: Esparto de los Hornos, Madrid. Web: www.jaguar.es

D	XE 2.0 A200D Diesel Auto RWD XE Portfolio 4p	45.092	4,2	180
D	XE 2.0 A200D Diesel Auto RWD XE Portfolio 4p	41.788	4,2	180
D	XE 2.0 A200D Diesel Auto RWD XE Pure 4p	39.500	4,2	180
D	XE 2.0 A200D Diesel Auto RWD XE R-Sport 4p	43.466	4,2	180
D	XE 2.0 A200D Diesel RWD 180cv Portfolio 4p	42.592	4,2	180
D	XE 2.0 A200D Diesel RWD 180cv Portfolio 4p	39.288	4,2	180
D	XE 2.0 A200D Diesel RWD 180cv R-Sport 4p	40.966	4,2	180
D	XE 2.0 A200D Diesel RWD 180cv XE Pure 4p	37.000	4,2	180
G	XE 2.0i GTD (iMinus) Petrol RWD Auto Portfolio 4p	45.043	7,5	200
D	XE 2.0i GTD (iMinus) Petrol RWD Auto Portfolio 4p	41.472	7,5	200
G	XE 2.0i GTD (iMinus) Petrol RWD Auto Pure 4p	39.000	7,5	200
G	XE 2.0i GTD (iMinus) Petrol RWD Auto R-Sport 4p	43.285	7,5	200
G	XE 2.0i GTD High 240cv Auto. Auto. S 4p	50.043	7,5	240
G	XE 2.0i GTD High 240cv Auto. Prestige 4p	46.472	7,5	240
G	XE 2.0i GTD High 240cv Auto. Pure 4p	44.000	7,5	240
G	XE 2.0i GTD High 240cv Auto. R-Sport 4p	48.285	7,5	240
G	XE 3.0 A126 Supercharged 340cv Auto. S 4p	60.919	8,1	340
D	XF 2.2 Diesel Classic 4p	47.995	5,2	200
D	XF 2.2 Diesel Classic 4p	50.863	5,2	200
D	XF 2.2 Diesel Premium Luxury 4p	58.240	5,2	200
D	XF 2.2 Diesel R-Sport 4p	54.007	5,2	200
D	XF 3.0 V6 Diesel Luxury 4p	56.190	6,2	240
D	XF 3.0 V6 Diesel Premium Luxury 4p	63.567	6,2	240
D	XF 3.0 V6 Diesel R-Sport 4p	59.334	6,2	240
D	XF 3.0 V6 Diesel S Portfolio 4p	74.169	6,2	240
D	XF 3.0 V6 Diesel S Premium Luxury 4p	67.767	6,2	240
G	XF 2.0i Classic 4p	50.971	8,1	240
G	XF 2.0i Luxury 4p	53.925	8,1	240
G	XF 2.0i Premium Luxury 4p	61.608	8,1	240
G	XF 2.0i R-Sport 4p	57.194	8,1	240
G	XF 3.0 V6 S/C Portfolio 4p	78.944	9,3	240
G	XF 3.0 V6 S/C Portfolio AWD 4p	82.300	9,6	240
G	XF 3.0 V6 S/C Premium Luxury 4p	72.043	9,3	240
G	XF 3.0 V6 S/C Premium Luxury AWD 4p	75.400	9,6	240
G	XF 5.0 V8 S/C XFR 4p	10		

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G	MICRA 5p 1.26 DIG-S (98CV) N-TEC P Ext B 5p	15.955	4,3 98	
G	MICRA 5p 1.26 DIG-S (98CV) N-TEC P Ext C 5p	15.955	4,3 98	
G	MICRA 5p 1.26 DIG-S (98CV) N-TEC P Ext H 5p	15.955	4,3 98	
G	MICRA 5p 1.26 DIG-S (98CV) TEKNA 5p	16.575	4,3 98	
G	MICRA 5p 1.26 DIG-S (98CV) TEKNA P Ext B 5p	16.705	4,3 98	
G	MICRA 5p 1.26 DIG-S (98CV) TEKNA P Ext H 5p	16.705	4,3 98	
D	NOTE 5p 1.5dci 90CV Acenta 5p	17.760	3,6 90	
D	NOTE 5p 1.5dci 90CV Acenta NC+EPH 5p	18.600	3,6 90	
D	NOTE 5p 1.5dci 90CV Naru Edition 5p	17.260	3,6 90	
D	NOTE 5p 1.5dci 90CV Tekna Premium 5p	20.210	3,6 90	
D	NOTE 5p 1.5dci 90CV Tekna Sport 5p	19.160	3,6 90	
D	NOTE 5p 1.5dci 90CV Visia 5p	16.010	3,6 90	
G	NOTE 5p 1.26 80CV Acenta 5p	16.250	4,7 80	
G	NOTE 5p 1.26 80CV Acenta NC+EPH 5p	17.350	4,7 80	
G	NOTE 5p 1.26 80CV Naru Edition 5p	15.750	4,7 80	
G	NOTE 5p 1.26 80CV Tekna Sport 5p	17.650	4,7 80	
G	NOTE 5p 1.26 80CV Tekna Sport EPH+Techo Pan 5p	18.650	4,7 80	
G	NOTE 5p 1.26 80CV Visia 5p	14.500	4,7 80	
G	NOTE 5p 1.26 DIG-S 98CV Tekna Prem Tcho Pan 5p	20.500	4,3 98	
G	NOTE 5p 1.26 DIG-S 98CV Tekna Prem Xtr P Pan 5p	21.800	5,1 98	
G	NOTE 5p 1.26 DIG-S 98CV Tekna Premium 5p	19.900	4,3 98	
G	NOTE 5p 1.26 DIG-S 98CV Tekna Premium Xtron 5p	21.200	5,1 98	
G	NOTE 5p 1.26 DIG-S 98CV Tekna Sport 5p	18.550	4,3 98	
G	NOTE 5p 1.26 DIG-S 98CV Tekna Sport Xtronic 5p	19.850	5,1 98	
G	NOTE 5p 1.26 DIG-S 98CV Tekna Sport Pack Dyn 5p	21.100	4,3 98	
G	NOTE 5p 1.26 DIG-S 98CV Tekna Sport Xtr P Dyn 5p	22.400	5,1 98	
G	NOTE 5p 1.26 DIG-S 98CV Tekna Sport Xtr P Dyn 5p	21.050	5,1 98	
G	NOTE 5p 1.26 DIG-S 98CV Tekna Sport Pack Dyn 5p	19.750	4,3 98	
D	PULSAR 1.5dci 110CV Acenta 5p	21.100	3,6 110	
D	PULSAR 1.5dci 110CV N-TEC 5p	23.300	3,6 110	
D	PULSAR 1.5dci 110CV TEKNA 5p	24.800	3,6 110	
D	PULSAR 1.5dci 110CV VISIA 5p	20.450	3,6 110	
G	PULSAR 1.2 DIG-T 115CV Acenta 5p	20.000	5 115	
G	PULSAR 1.2 DIG-T 115CV N-TEC 5p	21.700	5 115	
G	PULSAR 1.2 DIG-T 115CV N-TEC XTRONIC 5p	22.900	5,1 115	
G	PULSAR 1.2 DIG-T 115CV TEKNA 5p	23.400	5 115	
G	PULSAR 1.2 DIG-T 115CV TEKNA XTRONIC 5p	24.600	5,1 115	
G	PULSAR 1.2 DIG-T 115CV VISIA 5p	19.050	5 115	
G	PULSAR 1.6 DIG-T 110CV TEKNA 5p	26.650	5,9 110	
D	NV2001 5dci 190CV COMFORT 5p	22.692	5 90	
D	NV2001 5dci 190CV COMFORT 7p	23.446	4,9 90	
D	EVALIA 1.5dci 110CV 7Plazas 5p	25.269	4,9 110	
D	EVALIA 1.6dci 110CV 7Plazas 5p	26.024	4,9 110	
G	EVALIA 1.6dci 110CV 5Plazas 5p	24.182	7,3 110	
G	EVALIA 1.6dci 110CV 7Plazas 5p	24.967	7,3 110	
G	EVALIA Eléctrica Lease LUD0 5Plazas 5p	31.288	10,9	
G	EVALIA Eléctrica LUD0 5Plazas 5p	37.188	10,9	
G	LEAF 5p 109 CV Acenta 5p	33.700	10,9	
G	LEAF 5p 109 CV Acenta Flex 5p	27.800	10,9	
G	LEAF 5p 109 CV Tekna 5p	36.100	10,9	
G	LEAF 5p 109 CV Tekna Flex 5p	30.200	10,9	
G	LEAF 5p 109 CV Visia 5p	29.900	10,9	
G	LEAF 5p 109 CV Visia Flex 5p	24.000	10,9	
G	LEAF 5p 109 CV Visia+ 5p	31.300	10,9	
G	LEAF 5p 109 CV Visia+ Flex 5p	25.400	10,9	
G	370Z 2p 3.76 328 CV (241 kW) RoadsterGT A/T 2p	41.400	11,2 328	
G	370Z 2p 3.76 328 CV (241 kW) RoadsterGT A/T 2p	43.400	10,9 328	
G	370Z 3p 3.76 328 CV (241 kW) Coupé 3p	32.900	10,6 328	
G	370Z 3p 3.76 328 CV (241 kW) CoupéGT 3p	37.000	10,6 328	
G	370Z 3p 3.76 328 CV (241 kW) CoupéGT A/T 3p	39.900	10,5 328	
G	370Z 3p 3.76 344 CV (253 kW) CoupéNSMO 3p	44.900	10,6 344	
G	GT-R 3.8 V6 550CV Black Edition 2p	107.750	11,8 550	
G	GT-R 3.8 V6 550CV Premium Edition 2p	106.650	11,8 550	
G	GT-R 3.8 V6 600CV Nismo 2p	150.000	11,8 600	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	20.150	4 110	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	21.250	4 110	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	22.650	4 110	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	22.500	4 110	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	23.500	4 110	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	18.500	5,6 115	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	19.600	5,6 115	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	21.000	5,6 115	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	23.450	5,6 115	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	21.850	5,6 115	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	16.500	6 94	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	32.900	7,4 214	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	29.650	7,2 218	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	26.950	7,2 198	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	22.850	6 210	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	25.300	6 190	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	23.700	6 190	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	26.350	6,5 190	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	28.800	6,5 190	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	27.200	6,5 190	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	20.450	6,3 117	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	21.850	6,3 117	
D	QASHQAI 1.2 DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	24.300	6,3 117	
G	QASHQAI 1.6i DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	25.900	6 163	
G	QASHQAI 1.6i DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	27.250	5,8 163	
G	QASHQAI 1.6i DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	30.950	4,9 130	
G	QASHQAI 1.6i DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	31.750	4,9 130	
G	QASHQAI 1.6i DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	33.950	5,3 130	
G	QASHQAI 1.6i DIG-T S&S Acenta 4x2 5p	34.750	5,3 130	
D	X-TRAIL dCi 130CV (96kW) 4x4+1 Acenta 5p	31.050	5,3 130	
D	X-TRAIL dCi 130CV (96kW) 4x4+1 Acenta 5p	36.900	5,3 130	
D	X-TRAIL dCi 130CV (96kW) 4x4+1 Acenta 5p	37.700	5,3 130	
D	X-TRAIL dCi 130CV (96kW) Acenta 5p	28.050	4,9 130	
D	X-TRAIL dCi 130CV (96kW) Acenta 5p	33.900	4,9 130	
D	X-TRAIL dCi 130CV (96kW) Acenta 5p	34.700	4,9 130	
D	X-TRAIL dCi 130CV (96kW) Acenta 5p	26.450	4,9 130	
D	X-TRAIL dCi 130CV (96kW) Acenta 5p	32.650	5,1 130	
D	X-TRAIL dCi 130CV (96kW) Acenta 5p	33.450	5,1 130	
D	X-TRAIL dCi 130CV (96kW) Acenta 5p	29.750	5,1 130	
D	X-TRAIL dCi 130CV (96kW) Acenta 5p	35.600	5,1 130	
D	X-TRAIL dCi 130CV (96kW) Acenta 5p	36.400	5,1 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	27.050	4,6 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	28.150	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	28.350	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	28.550	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	28.750	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	28.950	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	29.150	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	29.350	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	29.550	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	29.750	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	29.950	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	30.150	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	30.350	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	30.550	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	30.750	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	30.950	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	31.150	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	31.350	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	31.550	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	31.750	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	31.950	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	32.150	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	32.350	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	32.550	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	32.750	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	32.950	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	33.150	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	33.350	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	33.550	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	33.750	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	33.950	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	34.150	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	34.350	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	34.550	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	34.750	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	34.950	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	35.150	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	35.350	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	35.550	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	35.750	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	35.950	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	36.150	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	36.350	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	36.550	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	36.750	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	36.950	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	37.150	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	37.350	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	37.550	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	37.750	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	37.950	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	38.150	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	38.350	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	38.550	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	38.750	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	38.950	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	39.150	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	39.350	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	39.550	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	39.750	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	39.950	4,9 130	
D	QASHQAI 1.6dci S&S Acenta 4x2 XTRONIC 5p	40.150	4,9 130	
D				

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 1.0 TSI 95CV BlueMotion 5p	16.800	4,1 95	
G	POLO 1.4 TSI 150CV ACT Tech BlueGT 5p	21.120	4,8 150	
G	POLO 1.4 TSI 150CV ACT Tech BlueGT DSG 5p	22.610	4,7 150	
G	POLO Advance 1.0 TSI 95CV BMT 5p	15.820	4,8 75	
G	POLO Advance 1.2 TSI 90CV BMT 5p	16.690	4,7 90	
G	POLO Advance 1.2 TSI 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	24.220	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	BEEBLE Cabrio 1.6 TDI 105CV Karmann 2p	32.170	4,7 105	
D	BEEBLE Cabrio Beetlemania 2.0 TDI 110CV BMT 2p	27.230	4,4 110	
D	BEEBLE Cabrio Design 2.0 TDI 110CV BMT 2p	29.000	4,4 110	
D	BEEBLE Cabrio Design 2.0 TDI 150CV BMT 2p	31.680	4,6 150	
D	BEEBLE Cabrio Design 2.0 TDI 150CV DSG BMT 2p	33.590	5 150	
D	BEEBLE Cabrio Karmann 2.0 TDI 110CV BMT 2p	31.300	4,4 110	
D	BEEBLE Cabrio Karmann 2.0 TDI 150CV BMT 2p	34.070	4,6 150	
D	BEEBLE Cabrio Karmann 2.0 TDI 150CV DSG BMT 2p	35.980	5 150	
D	BEEBLE Cabrio R-Line 2.0 TDI 150CV BMT 2p	33.650	4,6 150	
D	BEEBLE Cabrio R-Line 2.0 TDI 150CV DSG BMT 2p	35.560	5 150	
D	BEEBLE Cabrio Sport 2.0 TDI 150CV BMT 2p	31.910	4,6 150	
D	BEEBLE Cabrio Sport 2.0 TDI 150CV DSG BMT 2p	33.820	5 150	
G	BEEBLE Cabrio Beetlemania 1.2 TSI 105CV BMT 2p	25.230	5,6 105	
G	BEEBLE Cabrio Design 1.2 TSI 105CV BMT 2p	27.070	5,6 105	
G	BEEBLE Cabrio Design 1.4 TSI 150CV BMT 2p	29.750	6 150	
G	BEEBLE Cabrio Design 1.4 TSI 150CV DSG BMT 2p	31.620	5,7 150	
G	BEEBLE Cabrio Karmann 1.2 TSI 105CV BMT 2p	29.460	5,6 105	
G	BEEBLE Cabrio R-Line 1.4 TSI 150CV BMT 2p	31.710	6 150	
G	BEEBLE Cabrio R-Line 1.4 TSI 150CV DSG BMT 2p	33.590	5,7 150	
G	BEEBLE Cabrio R-Line 2.0 TSI 220CV BMT 2p	34.640	6,7 220	
G	BEEBLE Cabrio R-Line 2.0 TSI 220CV DSG BMT 2p	36.520	6,8 220	
G	BEEBLE Cabrio Sport 1.4 TSI 150CV BMT 2p	29.970	6 150	
G	BEEBLE Cabrio Sport 1.4 TSI 150CV DSG BMT 2p	31.850	5,7 150	
G	BEEBLE Cabrio Sport 2.0 TSI 220CV BMT 2p	32.990	6,7 220	
G	BEEBLE Cabrio Sport 2.0 TSI 220CV DSG BMT 2p	34.740	6,8 220	
D	BEEBLE Beetlemania 2.0 TDI 110CV BMT 3p	23.000	4,3 110	
D	BEEBLE Connection 2.0 TDI 110CV BMT 3p	26.120	4,3 110	
D	BEEBLE Connection 2.0 TDI 150CV BMT 3p	27.750	4,6 150	
D	BEEBLE Connection 2.0 TDI 150CV DSG BMT 3p	30.750	4,8 150	
D	BEEBLE Design 2.0 TDI 110CV BMT 3p	24.880	4,3 110	
D	BEEBLE Design 2.0 TDI 150CV BMT 3p	26.510	4,6 150	
D	BEEBLE Design 2.0 TDI 150CV DSG BMT 3p	29.460	4,8 150	
D	BEEBLE R-Line 2.0 TDI 150CV BMT 3p	28.270	4,6 150	
D	BEEBLE R-Line 2.0 TDI 150CV DSG BMT 3p	31.290	4,8 150	
D	BEEBLE Sport 2.0 TDI 150CV BMT 3p	26.740	4,6 150	
D	BEEBLE Sport 2.0 TDI 150CV DSG BMT 3p	29.710	4,8 150	
G	BEEBLE Beetlemania 1.2 TSI 105CV BMT 3p	20.830	5,5 105	
G	BEEBLE Connection 1.2 TSI 105CV BMT 3p	24.080	5,5 105	
G	BEEBLE Design 1.2 TSI 105CV BMT 3p	22.790	5,5 105	
G	BEEBLE Design 1.4 TSI 150CV BMT 3p	25.620	5,8 150	
G	BEEBLE Design 1.4 TSI 150CV DSG BMT 3p	27.500	5,5 150	
G	BEEBLE R-Line 1.4 TSI 150CV BMT 3p	27.600	5,8 150	
G	BEEBLE R-Line 1.4 TSI 150CV DSG BMT 3p	29.480	5,5 150	
G	BEEBLE R-Line 2.0 TSI 220CV BMT 3p	30.200	6,5 220	
G	BEEBLE R-Line 2.0 TSI 220CV DSG BMT 3p	32.080	6,7 220	
G	BEEBLE Sport 1.4 TSI 150CV BMT 3p	25.860	5,8 150	
G	BEEBLE Sport 1.4 TSI 150CV DSG BMT 3p	27.740	5,5 150	
G	BEEBLE Sport 2.0 TSI 220CV BMT 3p	28.460	6,5 220	
G	BEEBLE Sport 2.0 TSI 220CV DSG BMT 3p	30.340	6,7 220	
D	GOLF Cabrio 1.6 TDI 105CV BMT 2p	30.790	4,4 105	
D	GOLF Cabrio 1.4 TSI 160CV DSG 2p	33.370	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	27.010	4,4 150	
D	GOLF BlueMotion 1.6 TDI 110CV 3p	22.410	3,2 110	
D	GOLF Edition 1.6 TDI 105CV BMT 3p	21.730	3,8 105	
D	GOLF Sport 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	4,4 150	
G	GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG 3p	23.510	5 122	
G	GOLF Edition 1.2 TSI 105CV BMT 3p	19.050	4,9 105	
G	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 Business & Nav 1.6 TDI 110CV BMT 5p	23.270	3,8 105	
D	GOLF Business & Nav 1.6 TDI 110CV BlueMotion 5p	23.960	3,2 110	
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 BMT 5p	30.800	4,7 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150CV BMT DSG 5p	32.130	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 1.2 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 Variant GTD 2.0 TDI 184CV BMT 5p	33.460	4,4 184	
D	GOLF Variant GTD 2.0 TDI 184CV DSG BMT 5p	35.450	4,8 184	
D	GOLF Variant 2.0 TDI 110CV BMT 4p	22.470	4 110	
D	GOLF Variant 2.0 TDI 110CV BMT 4p	24.730	4 110	
D	GOLF Variant 2.0 TDI 110CV BMT DSG 4p	25.690	4,2 110	
D	GOLF Variant 2.0 TDI 150CV BMT 4p	26.700	4,2 150	
D	GOLF Variant 2.0 TDI 150CV BMT DSG 4p	28.540	4,5 150	
G	GOLF Variant 1.2 TSI 105CV BMT 4p	20.030	5,1 105	
G	GOLF Variant 1.4 TSI 125CV BMT 4p	22.550	5,4 125	
G	GOLF Variant 1.4 TSI 150CV BMT 4p	26.690	5,1 150	
D	PASSAT Advance 1.6 TDI 120CV BMT 4p	29.940	4 120	
D	PASSAT Advance 2.0 TDI 150CV BMT 4p	32.350	4 150	
D	PASSAT Advance 2.0 TDI 150CV BMT DSG 4p	33.380	4,4 150	
D	PASSAT Edition 1.6 TDI 120CV BMT 4p	27.790	4 120	
D	PASSAT Edition 2.0 TDI 150CV BMT 4p	30.200	4 150	
D	PASSAT Sport 2.0 TDI 150CV BMT 4p	34.440	4 150	
D	PASSAT Sport 2.0 TDI 150CV BMT DSG 4p	36.920	4,4 150	
D	PASSAT Sport 2.0 TDI 190CV BMT 4Motion DSG 4p	41.620	4,9 190	
D	PASSAT Sport 2.0 TDI 190CV BMT DSG 4p	38.270	4,5 190	
D	PASSAT Sport 2.0 TDI BMT 240CV BMT 4Motion DSG 4p	45.230	5,3 240	
G	PASSAT Advance 1.4 TSI ACT 150CV BMT 4p	29.160	4,9 150	
G	PASSAT Edition 1.4 TSI 125CV BMT 4p	26.510	5,3 125	
G	PASSAT Sport 1.4 TSI ACT 150CV BMT 4p	31.250	4,9 150	
D	PASSAT Variant Advance 1.6 TDI 120CV BMT 5p	31.370	4,1 120	
D	PASSAT Variant Advance 2.0 TDI 150CV BMT 5p	33.780	4,1 150	
D	PASSAT Variant Advance 2.0 TDI 150CV BMT DSG 5p	36.270	4,5 150	
D	PASSAT Variant Edition 1.6 TDI 120CV BMT 5p	29.400	4,1 120	
D	PASSAT Variant Edition 2.0 TDI 150CV BMT 5p	31.820	4,1 150	
D	PASSAT Variant Sport 2.0 TDI 150CV BMT 5p	36.100	4,1 150	
D	PASSAT Variant Sport 2.0 TDI 150CV BMT DSG 5p	40.090	4,5 150	
D	PASSAT Variant Sport 2.0 TDI 190CV BMT 4Motion DSG 5p	43.340	5,1 190	
D	PASSAT Variant Sport 2.0 TDI 190CV BMT DSG 5p	39.920	4,6 190	
D	PASSAT Variant Sport 2.0 TDI BMT 240 BMT 4Motion DSG 5p	46.950	5,4 240	
G	PASSAT Variant Advance 1.4 TSI ACT 150CV BMT 5p	30.590	5,1 150	
G	PASSAT Variant Edition 1.4 TSI 125CV BMT 5p	28.190	5,3 125	
G	PASSAT Variant Sport 1.4 TSI ACT 150CV BMT 5p	32.900	5,1 150	
D	CC 2.0 TDI 140cv Advance BlueMotionTech 4p	32.310	4,6 140	
D	CC 2.0 TDI 140cv BlueMotion technology 4p	34.330	4,6 140	
D	CC 2.0 TDI 140cv DSG	37.200	5,1 140	
D	CC 2.0 TDI 140cv DSG Line BlueMotionTech 4p	39.180	5,1 140	
D	CC 2.0 TDI 140cv R-Line BlueMotionTech 4p	36.040	4,6 140	
D	CC 2.0 TDI 177cv BlueMotionTechnology 4p	35.830	4,8 177	
D	CC 2.0 TDI 177cv DSG	39.720	5,2 177	
D	CC 2.0 TDI 177cv DSG R-Line BlueMotionTech 4p	41.610	5,2 177	
G	CC 1.4 TSI 160cv BlueMotionTechnology 4p	33.430	6,3 160	
G	CC 1.4 TSI 160cv DSG BlueMotionTechnology 4p	36.030	6,2 160	
G	CC 2.0 TSI 210cv DSG 4p	40.390	7 210	
G	CC 2.0 TSI 210cv DSG R-Line 4p	42.350	7 210	
D	PHAEON 3.0 V6 TDI 245CV 4Motion Tiptronic 4p	88.550	8,5 245	
D	PHAEON 3.0 V6 TDI 245CV 4Motion Tiptronic 4p	94.370	11,4 280	
D	PHAEON 4.2 V8 335CV 4Motion Tiptronic 4p	112.130	12,5 335	
D	GOLF Variant Business 1.6 TDI 110CV BMT 5p	20.670	7,9 280	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 110CV BMT DSG 5p	30.130	4,5 150	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT 5p	28.350	4,2 150	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 110CV BMT 5p	33.480	4,8 184	
D	GOLF Variant Business 1.6 TDI 105CV BMT 5p	23.520	3,9 105	
D	GOLF Variant Business 1.6 TDI 105CV BMT DSG 5p	25.300	4 105	
D	GOLF Variant Business 1.6 TDI 110CV BMT 5p	24.060	3,3 110	
D	GOLF Variant Edition 1.6 TDI 105CV BMT 5p	23.030	3,9 105	
D	GOLF Variant Sport 1.6 TDI 105CV BMT 5p	27.350	3,9 105	
D	GOLF Variant Sport 1.6 TDI 105CV BMT DSG 5p	29.240	4 105	
D	GOLF Variant Sport 2.0 TDI 150CV BMT 5p	31.830	6 220	
D	EOS 2.0 TDI 140cv Excellence BlueMotion Tech 2p	40.260	5,3 140	
D	EOS 1.4 TSI 122cv Excellence 2p	33.890	6,4 122	
D	TOURAN Advance 1.6 TDI 105CV 5p	28.090	5,1 105	
D	TOURAN Advance 1.6 TDI 105CV 119 5p	27.970	4,6 105	
D	TOURAN Advance 1.6 TDI 105CV BMT 5p	28.560	4,6 105	
D	GOLF Variant Edition 1.2 TSI 105CV BMT 5p	20.380	5 105	
D	GOLF Variant Sport 1.4 TSI 140CV BMT 5p	28.310	5,3 140	
D	GOLF Variant Sport 1.4 TSI 140CV BMT DSG 5p	29.040	5 140	
D	GOLF Variant Advance 1.4 TGI 110CV BMT 5p	26.530	110	
D	GOLF Variant Advance 1.4 TGI 110CV BMT DSG 5p	28.340	110	
D	GOLF Variant Eco Busin & Nav 1.4 TGI 110CV BMT 5p	25.590	110	
D	GOLF Variant Eco Business 1.4 TGI 110CV BMT 5p	25.160	110	
D	GOLF Variant GTD 2.0 TDI 184CV BMT 5p	33.460	4,4 184	
D	GOLF Variant GTD 2.0 TDI 184CV DSG BMT 5p	35.450	4,8 184	
D	JETTA Advance 2.0 TDI 110CV BMT 4p	22.470	4 110	
D	JETTA Sport 2.0 TDI 110CV BMT 4p	24.730	4 110	
D	JETTA Sport 2.0 TDI 110CV BMT DSG 4p	25.690	4,2 110	
D	JETTA Sport 2.0 TDI 150CV BMT 4p	26.700	4,2 150	
D	JETTA Sport 2.0 TDI 150CV BMT DSG 4p	28.540	4,5 150	
G	JETTA Advance 1.2 TSI 105CV BMT 4p	20.030	5,1 105	
G	JETTA Advance 1.4 TSI 125CV BMT 4p	22.550	5,4 125	
G	JETTA Sport 1.4 TSI 150CV BMT 4p	26.690	5,1 150	
D	PASSAT Advance 1.6 TDI 120CV BMT 4p	29.940	4 120	
D	PASSAT Advance 2.0 TDI 150CV BMT 4p	32.350	4 150	
D	PASSAT Advance 2.0 TDI 150CV BMT DSG 4p	33.380	4,4 150	
D	PASSAT Edition 1.6 TDI 120CV BMT 4p	27.790	4 120	
D	PASSAT Edition 2.0 TDI 150CV BMT 4p	30.200	4 150	
D	PASSAT Sport 2.0 TDI 150CV BMT 4p	34.440	4 150	
D	PASSAT Sport 2.0 TDI 150CV BMT DSG 4p	36.920	4,4 150	
D	PASSAT Sport 2.0 TDI 190CV BMT 4Motion DSG 4p	41.620	4,9 190	
D	PASSAT Sport 2.0 TDI 190CV BMT DSG 4p	38.270	4,5 190	
D	PASSAT Sport 2.0 TDI BMT 240CV BMT 4Motion DSG 4p	45.230	5,3 240	
G	PASSAT Advance 1.4 TSI ACT 150CV BMT 4p	29.160	4,9 150	
G	PASSAT Edition 1.4 TSI 125CV BMT 4p	26.510	5,3 125	
G	PASSAT Sport 1.4 TSI ACT 150CV BMT 4p	31.250	4,9 150	
D	PASSAT Variant Advance 1.6 TDI 120CV BMT 5p	31.370	4,1 120	
D	PASSAT Variant Advance 2.0 TDI 150CV BMT 5p	33.780	4,1 150	
D	PASSAT Variant Advance 2.0 TDI 150CV BMT DSG 5p	36.270	4,5 150	
D	PASSAT Variant Edition 1.6 TDI 120CV BMT 5p	29.400	4,1 120	
D	PASSAT Variant Edition 2.0 TDI 150CV BMT 5p	31.820	4,1 150	
D	PASSAT Variant Sport 2.0 TDI 150CV BMT 5p	36.100	4,1 150	
D	PASSAT Variant Sport 2.0 TDI 150CV BMT DSG 5p	40.		



CAMBIO DE CINCO O SEIS RELACIONES

Antonio Galdós

Estoy meditando comprarme un coche nuevo próximamente. Me gusta mucho el VW Golf, pero la versión de acceso en diésel de 105 caballos sólo tiene cambio de cinco marchas. ¿Debería descartarlo? Lo malo es que el 2.0 TDI de 150 CV creo que ya es demasiado para mí. ¿Qué les parece a ustedes?

RESPUESTA

Los ingenieros valoran múltiples parámetros a la hora de montar un caja de cambios, con un determinado número de relaciones y con unos desarrollos específicos. Y se hace buscando el mayor equilibrio posible entre el rendimiento y los consumos, sabedores de que no es lo mismo moverse de forma habitual por carreteras de montaña que por largas autopistas con una orografía completamente plana. Dicho esto no debes tener problema si el coche que eliges tiene 'sólo' cinco velocidades.

Es cierto que cuantas más relaciones del cambio tengas más partido puedes sacar al motor y una sexta velocidad te ofrece desahogo de cara a lograr menores consumos, además de gozar de un mayor confort acústico, ya que se reducen las revoluciones del motor.

También es verdad que hay motores menos potentes que el del Golf 1.6 TDI de 105 CV que montan cambios de seis marchas, pero sería una temeridad apostar por el 2.0 TDI de 150 CV si realmente no los vas a aprovechar. Y menos por la caja de cambios. Una solución intermedia sería la caja DSG de siete relaciones con tu motor predilecto, para nosotros la solución más atractiva y comfortable.



CARTA DE LA SEMANA



SEAT LEÓN PERO ¿CINCO PUERTAS O ST?

Luis Hernández

Antes del verano tengo pensado comprarme un Seat León, un vehículo que me gusta y por lo que he leído siempre tiene buenos comentarios en sus pruebas. Vivo en Madrid, tengo pareja y los fines de semana nos gusta salir a realizar deportes en bicicleta, senderismo, piraguismo... Por eso me gusta más el ST, pero no sé si el consumo y, sobre todo, el aspecto dinámico, influirá demasiado. Sería con el motor diésel de 105 caballos. Gracias.

RESPUESTA

Nuestros comentarios hacia el Seat León siempre han sido positivos por una sencilla razón: se trata de un gran vehículo. El modelo español goza de un tacto de conducción muy agradable y su dinámica es excelente. Dicho esto tus dudas sobre si elegir el modelo cinco puertas o el ST (familiar) no deben ir más allá de tus necesidades de uso exclusivamente.

Te decimos esto porque parece que por tu actividad los fines de semana lo que necesitas es espacio, y en este sentido el ST te brinda la posibilidad de aumentar la capacidad de carga hasta los 587 litros, nada menos que 207 más que la versión de cinco puertas. Realmente si lo que necesitas es capacidad y versatilidad de uso no hay color.

En cuanto a tus temores sobre si hay grandes diferencias dinámicas entre ambas versiones, te aseguramos que, a no ser que ruedes en un circuito de competición con ambos al límite, será prácticamente imposible que encuentres diferencias entre los dos. Es cierto que el ST es más largo porque estira el voladizo posterior, es 45 kilos más pesado y puede introducir una carga más pesada, pero por eso monta unos tarados más firmes en el eje posterior, con el fin de que no se 'desvirtue' la dinámica. Te aseguramos que con la versión 1.6 TDI de 105 caballos a la que haces referencia no vas a notar ninguna diferencia en carretera a un ritmo de marcha legal. No tengas ningún temor en este sentido. Y el consumo es prácticamente el mismo...

CONSULTAS RÁPIDAS

PINCELADAS O PINTAR REALMENTE

Andrés Gómez

Pues sí en unos casos y no en otros. Los lápices de pintura que se venden en tiendas del automóvil son útiles para reparar pequeños arañazos en la carrocería provocados por roces de aparcamiento. Hay que buscar el código de color que sea igual al de nuestro vehículo, limpiar la zona y aplicarlo lentamente. En este caso la reparación sí que puede ser eficaz. Otra cosa es que

el arañazo sea más profundo y sea realmente un pequeño golpe. Si tocas con la uña y se hunde ya no servirá el lápiz que comentas y mucho nos tememos que tendrás que pasar por el chapista.

LUCES HOMOLOGADAS O 'DISCOTECAS'

Antonio Ruiz

No tenemos nada contra el tuning, siempre que sea legal, por supuesto. Hemos visto verdaderas obras de arte y otras preparaciones que tendrían un capítulo aparte.

Sin embargo, y como bien dices, en el artículo que publicamos hace unas semanas sobre la iluminación en Audi, comentamos que muchas tecnologías han tenido que superar barreras en cuanto a homologación se refiere. Por eso es completamente ilegal circular con luces de colores bajo el piso, en el frontal o en la zaga, actos que no consideramos siquiera tuning y que, además de mal gusto, ponen en peligro la seguridad. No lo dudes, es ilegal a 'todas luces'...

CONSULTAS RÁPIDAS

A EFECTOS DE LA PÉRDIDA DE PUNTOS PARA REALIZAR EL CURSO DE RECUPERACIÓN PARCIAL O TOTAL, ¿QUÉ SE ENTIENDE POR CONDUCTOR PROFESIONAL?

La Ley es clara en este sentido y no deja ninguna duda. En la Disposición Adicional Tercera del Real Decreto 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, se establece que se entiende por conductor profesional, toda persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas, extremo que se acreditará mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerza aquella actividad, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa.

Si se trata de un empresario autónomo, la certificación a que se hace referencia en el párrafo anterior será sustituida por una declaración del propio empresario; si bien, también se deberá acreditar con el alta en el epígrafe correspondiente al transporte, tanto en la Agencia Tributaria, como en la propia Seguridad Social.

BUENA PREGUNTA

DEBEN ESTAR HOMOLOGADAS Y CUMPLIR CON EL CONTROL METROLÓGICO CORRESPONDIENTE

He oído que las cámaras que se utilizan para captar las posibles infracciones al rebasar un semáforo en fase roja tienen que cumplir ciertos requisitos. ¿Es cierto?

RESPUESTA

La Ley de Seguridad Vial establece que los instrumentos, aparatos o medios y sistemas de medida que sean utilizados para la formulación de denuncias por infracciones a la normativa de tráfico estarán sometidos al control metrológico en los términos fijados por la Ley de Metrología y su normativa de desarrollo.

Teniendo en cuenta esta regulación, se viene utilizando para formular alegaciones, ante una denuncia por rebasar un semáforo en fase roja, que se acredite, por la administración competente, que el sistema de captación de imágenes utilizado para detectar la infracción, es un sistema homologado y que habría superado los diferentes controles fijados por la normativa metrológica correspondiente.

En este sentido, se han pronunciado ya algunos juzgados, al reconocer que, ante una petición de pruebas de este tipo, siempre que, no conste ninguna documentación acreditativa de esos extremos, en el expediente, la infracción detectada podría ser declarada nula.

En consecuencia siempre que se vayan a formular alegaciones frente a una infracción

detectada por una cámara, se deberá solicitar a la Administración que acredite, tanto la homologación del sistema utilizado como que dicho sistema ha superado el correspondiente control metrológico correspondiente, además de otras alegaciones específicas.



PUEDA OPTAR A DOS PERMISOS, PERO CON SUS LIMITACIONES

Mi hijo tiene 16 años y dice que se va a sacar un carné para conducir motos. Yo tengo entendido que hasta los 18 no es posible. ¿Me podrían resolver mi duda?

RESPUESTA

Dos son los permisos de circulación cuyo requisito exige haber cumplido los 16 años. Por un lado, el permiso de la clase AM, que se puede conseguir a partir de los 15 años y que autoriza para conducir

ciclomotores de dos o tres ruedas y cuadriciclos ligeros, si bien hasta los 18 años no permite llevar pasajeros. Y, por otro lado, el permiso de la clase A1, que autoriza para conducir motocicletas con una cilindrada máxima de 125 centímetros cúbicos, una potencia máxima de 11 kw y una relación potencia/peso máxima de 0,1 kw/kg, así como triciclos de motor cuya potencia máxima no exceda de 15 kw. Por tanto, es cierto que con 16 años su hijo ya puede obtener cualquiera de estos dos permisos, pero conociendo que sólo estará autorizado para conducir los vehículos que permite cada uno de ellos.

▶ 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.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



HAY MUCHOS SEGUROS PARA EL COCHE. SOLO UNO PARA EL CONDUCTOR.

Legálitas Defensa del Conductor es el único seguro que te cubre conduzcas el vehículo que conduzcas.

- Asesoramiento jurídico:
 - Tráfico y Seguridad Vial.
 - Trámites del vehículo.
 - Seguro.
- Vigilancia de multas de tráfico.

- Recursos de multas.
- Servicio de grúa en caso de inmovilización.
- Abogado presencial en delitos contra la seguridad vial.

- Reembolso de cursos de recuperación de puntos.
- Subsidio en caso de retirada de carné.



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

CONTRATA HOY MISMO
902 090 351
o entra en legalitas.com



LEGALITAS.COM

LUJO FRANCÉS LOS CITROËN XM DIÉSEL PROBADOS EN M16



El nuevo Seat Ibiza

Después de 6 años en el mercado, el Seat Ibiza se preparaba para su primera renovación, Y en Motor16 pillábamos in fraganti el nuevo modelo y mostrábamos cómo sería la evolución del utilitario español; la segunda generación de un coche que aún hoy sigue haciendo historia.

En la Operación Semana Santa de aquel año 1999 los conductores habían podido disfrutar de nuevos tramos de autovía recién inaugurados en la Red de Carreteras del Estado... Y también habían sufrido los rigores de la nueva Ley de Tráfico y Seguridad Vial, que sólo durante su primer día de entrada en

vigor había permitido poner más de 1.000 multas a conductores de toda España. Nada cambia aunque pase el tiempo.

El principal tema de la semana era el descubrimiento de la nueva generación del Seat Ibiza, cuya llegada al mercado estaba prevista para 1991. Sin embargo, en Mo-

tor16 habíamos podido cazar 'in fraganti' al utilitario español en su fase de pruebas y mostrábamos cómo serían las líneas y los cambios que recibiría un modelo por el que no parece pasar el tiempo, al menos en lo que se refiere a su éxito comercial.

El Mercado Único Europeo seguía siendo noticia de aquellos días. Y si unas semanas antes analizábamos cómo iba a afectar al precio de los coches, en este número aventurábamos los efectos sobre la industria española. La balanza comercial y la pérdida de empleos serían las consecuencias más probables de un proceso de convergencia europea imparable.

La prueba estrella de la semana era una prueba de gama, los diésel del exclusivo Citroën XM, el buque insignia de la marca francesa que contaba con una variante de gasóleo de 83 caballos de potencia y un diésel con turbo de 110 caballos. Con consumos medios de 7,7 y 8 litros respectivamente, el diésel (3.150.000 pesetas) destacaba por su comportamiento y equipamiento y adolecía de un motor poco potente y de un ABS que era opcional. El turbodiésel, por su parte, costaba 4 millones justos y entre sus virtudes destacábamos la brillantez de su motor y su comportamiento. El ABS también era aquí opcional, lo que criticábamos, así como un cambio un poco áspero.

Otro modelo probado era el Suzuki Samurai Mil, una versión de acceso al pequeño todoterreno japonés. Un motor con 45 caballos de sólo 970 c.c. permitía al Samurai seguir ofreciendo un gran comportamiento en campo a cambio, de un contenido precio de sólo 1.339.000 pesetas.

La tercera prueba de este

Nº 337

7 ABRIL 1990

La portada

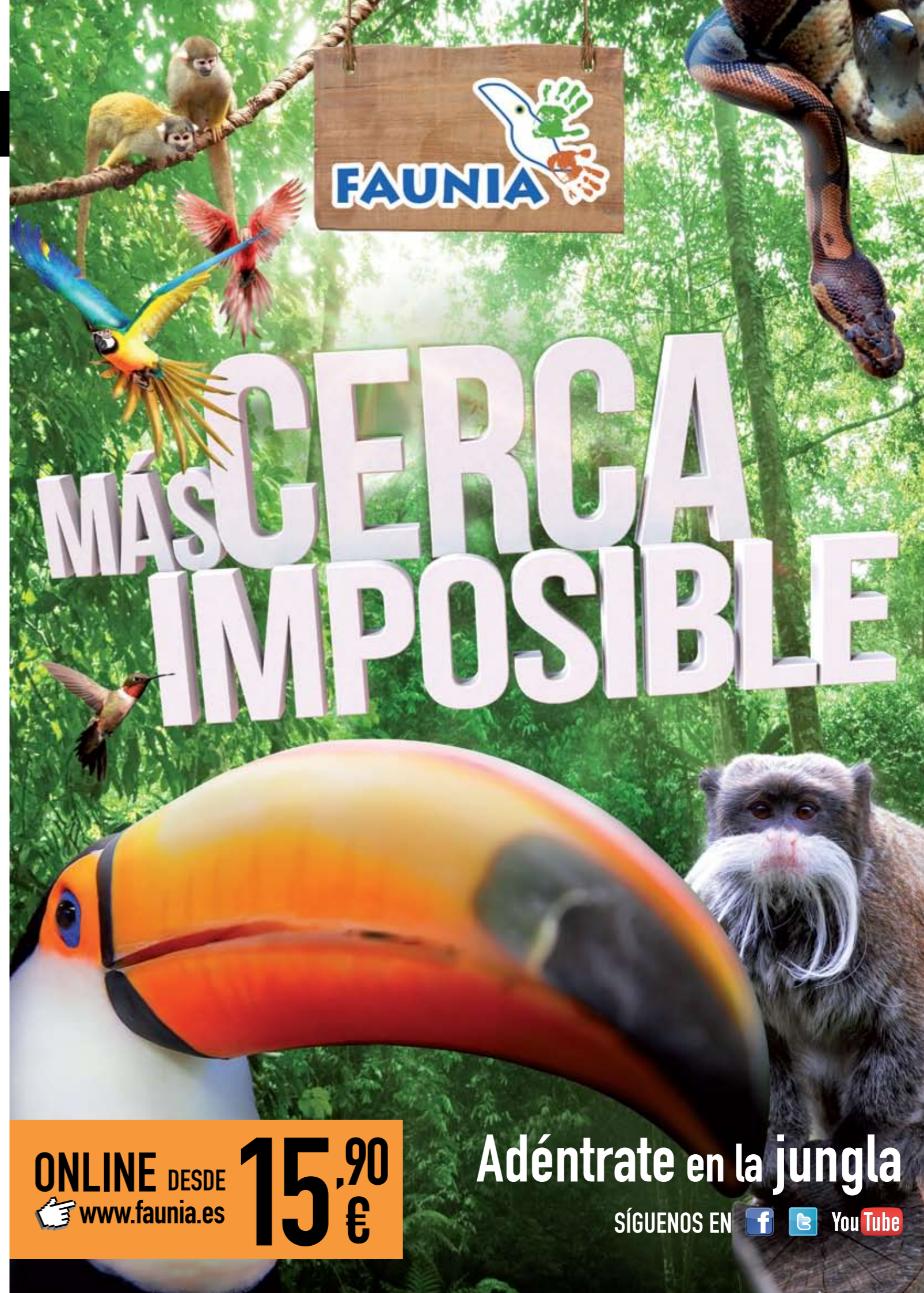


La portada de la semana destacaba, además del Seat Ibiza, las pruebas de Citroën XM y el Fiat Tempra. Y un informe tan de actualidad entonces como ahora: 'Dónde y cómo reparar barato nuestro coche'

número era para una nueva berlina de Fiat, el Tempra, que no era sino la versión 'alargada' del Fiat Tipo. El nuevo Tempra mejoraba la calidad de acabado de otros productos de la marca, lo que hacía que Motor16 definiera esta evolución un un titular: 'por el buen camino'. Con un precio que rozaba los 2 millones de pesetas, el Tempra destacaba por su equipamiento y su facilidad de conducción, mientras que los consumos y la servodirección, que era opcional, se planteaban como aspectos a mejorar.

El viaje con Alfa Romeo, en esta ocasión con el 164, continuaba esta semana con la tercera entrega, que se desarrollaba por la N-IV y recorría tierras de Ciudad Real, Córdoba, Sevilla y Cádiz.

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



ONLINE DESDE **15,90** €
www.faunia.es

Adéntrate en la jungla

SÍGUENOS EN

Aviso de miradas en el siguiente cruce.



Nuevo Volkswagen Golf Sportsvan con diseño deportivo. Extraordinario cada día.

Mantén la calma, es normal. No todos los días se pueden ver por la calle las líneas aerodinámicas, los faros Bi-Xenon, el techo panorámico y el carácter inconfundible de Golf en otro coche. Y si a eso le sumas la máxima seguridad, la tecnología más avanzada y los más de 1.500 l de capacidad, ya lo tienes. Relájate, toma la curva y deja que los demás también disfruten de lo extraordinario.

Tienes un Volkswagen Golf Sportsvan por 17.100 €* equipado con: Llantas de aleación**, luces antiniebla con luz de giro**, aire acondicionado Climatic, radio CD con reproducción MP3 y pantalla táctil de 5,8" HD a color**, detector de fatiga, sistema proactivo de seguridad Pre-Crash, unidad de frenado anti-colisiones múltiples, función Start&Stop, ESC, ABS, EDS y ASR, 7 airbags (incluye airbag de rodilla para el conductor) y 5 estrellas EuroNcap.



Das Auto.

Golf Sportsvan Edition BlueMotion Technology 1.2 TSI 110 CV/ 81 kW: consumo medio (l/100 km) de 5,1. Emisión de CO₂ (g/km) de 117.

*PVP recomendado en Península y Baleares de 17.100 € para un Golf Sportsvan Edition TSI 1.2 110 CV BlueMotion Technology (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario y Plan PIVE incluidos), para todas las operaciones con entrega a cambio de coche de más de 10 años y clientes particulares que financien un crédito mínimo de 12.000 € con una permanencia mínima de la financiación de 36 meses a través de la campaña de mantenimiento de Volkswagen Finance S.A. EFC (según condiciones contractuales). Consulta con tu Concesionario Oficial las características y condiciones específicas de la presente promoción. La oferta de financiación lleva asociada paquete de Mantenimiento Volkswagen 6 años o 90.000 kms (lo que antes suceda) contratable opcionalmente por 386 €. Oferta válida hasta 30.04.2015 o finalización del Plan PIVE. Modelo visualizado: Golf Sportsvan Sport con opcionales.
**Equipamiento opcional incluido en el paquete de lanzamiento.