

1,30 € Sale los martes

Motor16.com

G.P. DE CANADÁ DE F-1: HAMILTON GANA DE NUEVO, SAINZ NO PUNTÚA Y ALONSO SIGUE SIN COCHE



Al volante: Volkswagen Golf TSI BlueMotion, Mazda CX-3, Mitsubishi L200



Nº 1.646
Del 9 al 15 de junio de 2015

PROBAMOS EL **KADJAR** RENAULT DA EN EL BLANCO

Al volante



Nuevo **Al volante**
Opel Astra
Máster en tecnología



**TAN DIVERTIDOS
COMO LÓGICOS**

Prueba

**205
CV**



**340
CV**

Prueba



Peugeot 308 GT 1.6 THP ▲

BMW 435i M Performance ▶



GOBIERNA LAS CARRETERAS

NUEVO JAGUAR XE UN NUEVO CONCEPTO DE BERLINA DEPORTIVA

Presentamos un nuevo Jaguar XE. La berlina deportiva más avanzada, eficiente y refinada jamás fabricada por Jaguar. Con la misma potencia en los genes que el F-TYPE, todos los motores de la gama ofrecen un nivel de rendimiento y eficiencia excepcional. Por 298 € al mes, el nuevo XE llega dispuesto a rugir.

Entrada: 11.044,74 € / 36 cuotas de 298 €. Última cuota 15.936,13 € / TAE 8,59%*

JAGUAR.ES



THE ART OF PERFORMANCE

*Cuota correspondiente a un Jaguar XE Pure 2.0D Manual 180cv. PVP Recomendado: 33.551,78 €. Incluye IVA/IGIC, transporte, impuesto de matriculación (IEDMT) y descuento promocional. IEDMT calculado al tipo general; no obstante, el tipo aplicable puede variar en función de la Comunidad Autónoma de residencia. Gastos de matriculación no incluidos. Importe total del crédito: 22.507,04 €. Tin 6,99%. Comisión de Apertura (3%): 675,21 € al contado. Precio total a plazos: 38.384,08 €. Importe total adeudado: 27.339,34 €. Financiación ofrecida por FCA Capital España, E.F.C., S.A.U. Precio promocionado en exclusiva para unidades financiadas con FCA Capital España E.F.C., S.A.U. según condiciones contractuales, con un importe mínimo a financiar de 20.000 €, a un plazo mínimo de 37 meses y una permanencia mínima de 24 meses. El vehículo mostrado puede no coincidir con el ofertado. Oferta válida hasta el 31/07/2015. Gama Jaguar XE: consumo combinado desde 3,8 hasta 8,1 l/100 km. Emisiones de CO₂ desde 99 hasta 194 g/km.

Línea Jaguar 902 44 00 99.

entre nosotros



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Esto marcha

Las ventas de coches, nuevos y usados, el aumento del tráfico en las autopistas... El sector del automóvil sigue mejorando

La recuperación del mercado del automóvil continúa por el camino del habitual suma y sigue. Hay un evidente crecimiento de las ventas de los coches nuevos, gracias a la mejora de la situación económica, las ayudas a la compra (PIVE 8), y de tener el parque más envejecido de la UE después de Grecia. De hecho, en los cinco primeros meses del año, se han matriculado 443.919 coches, lo que representa un 21,7 por ciento más que durante el mismo periodo de 2014. Además, si tenemos en cuenta esa máxima que dice que un mercado sano es aquél en el que la compra de particulares tiene que ser como mínimo del 55 por ciento, estamos muy cerca, con un 50,7 por ciento. Otro dato también muy positivo es que junto al ascenso de ventas de coches nuevos, también continúa creciendo el mercado de los vehículos de ocasión (V.O.). En 2014 se vendieron 1,68 millones de unidades, un 4,3 más por ciento que en 2013, con una cifra de negocio de 9.360 millones de euros. Unos datos que en lo que va de 2015, se han incrementado un 13 por ciento con respecto al mismo periodo del ejercicio anterior, alcanzando 741.000 unidades y una facturación que supera los 4.100 millones de euros.

Esta pujanza tiene su mejor escaparate en la decimonovena edición del Salón del Vehículo de ocasión que se celebra durante esta semana en Ifema, Madrid. En esta muestra se ponen a la venta 4.000 vehículos seminuevos, presentados por 55 empresas que han cuidado y revisado hasta el último detalle antes de ponerlos en la exposición. Todo ello supone una oferta muy variada de modelos, precios y facilidades de financiación que permite adaptarse a los diferentes bolsillos. De ahí que según estadísticas uno de cada 15 visitantes a esta feria acabe adquiriendo un automóvil. Otra cifra que revela que esto está cambiando es el repunte del tráfico de las autopistas de peaje, ya que en lo que va de 2015 con 14.041 vehículos diarios, ha aumentado el movimiento diario un 6,8 por ciento respecto al año pasado. En definitiva, que esto marcha, ahora sólo hace falta que el actual juego de tronos en forma de pactos no afecte el sector industrial más importante de este país.

visto en internet

EL NUEVO PAPAMÓVIL

El Papa Francisco ya es un clásico en esta página, en la que ha aparecido en varias ocasiones, al lado de su flamante Renault 4, regalo de un cura de Verona, o cuando aceptó poner su firma en una Harley-Davidson que posteriormente fue subastada para obras sociales. También cuando durante su viaje a Corea del Sur eligió un Kia Soul para transportarle, lo que disparó las ventas del original modelo coreano.

Pero parece que Francisco no se resigna y ahora nos muestra su nuevo Papamóvil. Se trata de un Hyundai Santa Fe descapotable especialmente creado por

la firma coreana para la ocasión. Con ello parece que Jorge Bergoglio sigue dando muestras de que no es un Papa al uso y elige una marca popular como Hyundai en lugar de otras más fastuosas... Y de paso crea tendencia, porque

este podría ser el primer todoterreno descapotable... antes que el anunciado Range Rover Evoque Convertible.



Si quieres saber más del Hyundai Papamóvil entra en...
www.m16.in/1864

no te lo pierdas

SENSACIONES AL VOLANTE

Esta semana coinciden dos pruebas de dos modelos con un mismo aire, un mismo toque deportivo, pensado para ofrecer las máximas sensaciones al volante. Bajo unas carrocerías aparentemente inofensivas, tanto el BMW 435i M Performance como el Peugeot 308 GT son capaces de sacar la mejor de las sonrisas a sus conductores. Divertidos de conducir, rápidos, dinámicos, seguros... Dos coches que recuerdan aquellos tiempos, cada vez más lejanos, en los que los GTI eran los coches más admirados y más deseados. Esta semana, en estas páginas, tanto BMW como Peugeot demuestran que al volante aún se puede disfrutar; y mucho.



Síguenos en...



@motor16
/Motor16

Motor16.tv
Motor16



QUÉ PASA

6
BMW X1

La nueva generación

BMW muestra la segunda generación de su SUV más compacto, que cambia por completo. Por ejemplo, comparte plataforma con el Serie 2 Active

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.



Tourer, de manera que las versiones sDrive con un solo eje motriz dejan de ser 'propulsión' para pasar a ser 'tracción delantera'. Llegará en octubre.

EN PORTADA

8

OPEL ASTRA

Máster tecnológico

El nuevo Opel Astra se posiciona como uno de los futuros protagonistas del segmento más importante del mercado europeo. Diseño eficiente, nuevas tecnologías y máxima conectividad son sus principales argumentos.

10

RENAULT KADJAR

Con un gran futuro

El Renault Kadjar ya está aquí. Con 4,45 metros y cinco plazas es la apuesta de la marca francesa entre los SUV, permite elegir entre el motor de gasolina TCe de 130 CV y los diésel dCi de 110 y 130 CV, ofrece versiones con tracción total y cambio EDC, adopta tecnologías innovadoras y arranca en 19.850 euros.

CUATRO RUEDAS

20

MITSUBISHI L200

Todopoderoso Mitsubishi actualiza su L200, un pick-up que gana confort y equipamiento, pero que no pierde un ápice de su funcionalidad o robustez. Y además es más eficiente.

CUATRO RUEDAS

18

MAZDA CX3

Va a dar que hablar El CX-3 debuta en el segmento de mayor crecimiento con argumentos como el diseño, la dinámica, la eficiente tecnología SKYACTIV o una generosa dotación en materia de seguridad. El nuevo modelo de Mazda llega al mercado con dos motores de gasolina de 120 y 150 CV y un diésel de 105 caballos.



30
IVECO DAILY HI MOTION
Con genes de Maserati El cambio automático ZF de 8 marchas que incorpora la nueva Iveco Daily es el mismo que utiliza Maserati en su Ghibli pero adaptado a las especiales características de este polifacético vehículo.

22
PEUGEOT 308 GTI 1.6 THP
Casi un GTI A la espera de que llegue el 308 GTI las versiones GT presumen de una deportiva personalización y un eficaz comportamiento. Esta vez probamos la variante de gasolina, con 205 CV y brío suficiente para disfrutar al volante.

26
BMW 435i
Con traje de M4 Para aquel al que el BMW M4 se le haga demasiado radical, BMW ofrece otras alternativa, como este 435i con Pack Performance. Ofrece 340 caballos

CUATRO RUEDAS

16
VW GOLF TSI BLUEMOTION

Nunca un Golf ahorró tanto...

... en gasolina. Porque el nuevo Golf TSI BlueMotion con motor tricilíndrico de 105 caballos ofrece un gasto medio de sólo 4,3 l/100 km. Y todo ello sin dejar de lado unas prestaciones y una dinámica a la altura de lo que se espera de un Golf. Esta nueva variante estará disponible, a partir de 20.050 euros en la versión compacta y también con carrocería familiar y Sportsvan.



22
PEUGEOT 308 GTI 1.6 THP

Casi un GTI A la espera de que llegue el 308 GTI las versiones GT presumen de una deportiva personalización y un eficaz comportamiento. Esta vez probamos la variante de gasolina, con 205 CV y brío suficiente para disfrutar al volante.

26
BMW 435i

Con traje de M4 Para aquel al que el BMW M4 se le haga demasiado radical, BMW ofrece otras alternativa, como este 435i con Pack Performance. Ofrece 340 caballos



30
IVECO DAILY HI MOTION

Con genes de Maserati El cambio automático ZF de 8 marchas que incorpora la nueva Iveco Daily es el mismo que utiliza Maserati en su Ghibli pero adaptado a las especiales características de este polifacético vehículo.



+ INTERESANTE

31

ALDECOMOTION TOUR

Objetivo, mínimo consumo

Realizar una conducción eficiente puede suponer rebajar en buena medida el consumo de un vehículo. Eso es lo que consigue demostrar cada año la compañía de renting y gestión de flotas ALD con su Ecomotion Tour.

DE CARRERAS

36

G.P. CANADÁ FÓRMULA 1

Todo sigue igual El Gran Premio de Canadá colocó cada cosa en su sitio, de nuevo.

Hamilton volvió a vencer tras dos carreras sin hacerlo; McLaren volvió a acabar con sus dos coches en los garajes... Al menos, para los españoles, la actuación de Carlos Sainz nos volvió a demostrar que tiene mucho futuro por delante; aunque esta vez no pudiera puntuar.

40

A TODO GAS

Últimas noticias del deporte del motor

SABER COMPRAR Y VENDER

44

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

De principio a fin

Qué pasa	6
En portada	8
Cuatro ruedas	16
+ Interesante	31
A la última	32
La semana	34
De carreras	36
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

BMW	6, 26
IVECO	30
MAZDA	18
MITSUBISHI	20
OPEL	10
PEUGEOT	22
RENAULT	10
VOLKSWAGEN	16

66

EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Con tracción delantera o tracción total En octubre llega la segunda generación del BMW X1

Unas ventas de 730.000 unidades dicen mucho en favor del primer X1, cuya vida comercial llega a su fin porque desde octubre BMW ofrecerá la segunda generación de su SUV más compacto, que cambia por completo. Por ejemplo, comparte plataforma con el Serie 2 Active Tourer, de manera que las versiones sDrive con un solo eje motriz dejan de ser 'propulsión' para pasar a ser 'tracción delantera'. Los primeros representantes son el sDrive20i, con motor de gasolina de 192 CV, aceleración de 0 a 100 km/h en 7,7 segundos y consumo de 5,9 l/100 km, y el sDrive18d, con un diésel de 150 CV, paso de 0 a 100 km/h en 9,2 segundos y consumo de 4,1 litros –4,3 el automático–, mientras que la oferta inicial con tracción total inteligente será mayor: en gasolina, el xDrive25i de 231 CV y el xDrive20i de 192 CV –6,4 y 6,3 l/100 km, respectivamente–, y en diésel, el xDrive25d de 231 CV y el xDrive20d de 190 CV –5,0 y 4,9 litros, respectiva-

mente–. En comparación con su antecesor, el nuevo X1 es 53 milímetros más alto, lo que sirve para situar a los ocupantes más arriba: 36 mm delante y 64 detrás. Crece también el hueco para las rodillas –sobre todo con los asientos traseros correderos 13 centímetros que ofrecerá en opción–, así como el maletero, que de cubica 505 litros, 85 más que antes. De hecho, abatiendo la segunda fila, con división 40:20:40, alcanza los 1.505 litros. El chasis, renovado también, ofrecerá opciones como la dirección deportiva variable, el control dinámico de la amortiguación DDC o la suspensión deportiva M.

▶▶ De serie llevará mando iDrive, sensor de lluvia, Servotronic y función Driving Experience Control.

▶▶ El cliente del X1 podrá elegir entre las líneas de estilo Advantage, Sport Line, xLine y M Sport.



PEUGEOT 2008 BLUEHDI 100 CV S&S

El 2008 acaba de adoptar el motor diésel 1.6 BlueHDI 100, que ayudado por la función de ahorro S&S homologa un gasto de 3,6 l/100 km y emisiones de 95 g/km. Sus precios arrancan en 17.950 euros.



Pedro Martín | pmartin@motor16.com

RENAULT TWINGO LIMITED... EN FRANCIA

La firma del rombo lanza –sólo en Francia, por ahora– el Twingo Limited, serie limitada basada en el completo nivel Zen que se combina con los motores Sce 70 y TCe 90, y ve personalizado tanto su exterior como el interior.



PARA PENSAR

40

kilos se ahorran en el Kadjar sólo por el uso de la nueva plataforma CMF C/D

Y el SUV de Renault se aligera también con el proceso de fabricación con embutición en caliente, que eleva la temperatura de la chapa a 900 grados antes de prensarla, y con un acero más fino ofrece idéntica resistencia.

EL PUNTAZO

Mansory sorprende con su especial visión del Mercedes-Benz AMG 6x6, al que eleva la potencia de 544 a 840 CV y dota de una imagen y un equipamiento aún más exclusivos.



Es el 'best seller' de Chevrolet El nuevo Cruze será desvelado el 24 de junio

El 31 de diciembre Chevrolet dejará de comercializar vehículos nuevos en Europa, pero la firma americana sigue con su plan de expansión en el resto del planeta, basado en productos como el Cruze, que se vende actualmente en 115 países –los mercados preferentes son Estados

Unidos, Canadá, China y Brasil– y acumula ya 3,5 millones de unidades matriculadas desde su llegada en 2009, cuando General Motors reemplazó nada menos que 15 modelos compactos que vendía en todo el mundo con la gama Cruze.

Ahora, la segunda generación llama a la puerta, y el 24 de junio Chevrolet desvela el nuevo Cruze, que será más grande pero más ligero, y estrenará motores y tecnologías que redundarán en un menor consumo y una mayor seguridad. Además, será uno de los primeros Chevrolet que ofrezcan Android Auto y Apple CarPlay.

Preparación de JE Design Un Seat León SC con puertas estilo 'Lambo'

Será difícil pasar desapercibido con el Seat León SC modelado por JE Design (www.je-design.de), que introduce como seña de identidad las puertas laterales de estilo Lamborghini –el prestigioso preparador alemán denomina al sistema 'bisagras LSD'–, acompañadas por otras transformaciones, como las llantas de 19 pulgadas, un kit aerodinámico creado a la medida del coche español y unas suspensiones con una puesta a punto más deportiva. Y es que el chasis del León SC debe adaptarse a las ma-

yores prestaciones, pues JE Design también aumenta la potencia de los motores. Por ejemplo, el 1.8 TSI pasa de 180 a 230 CV, y de 25,5 a 33,7 mkg, lo que eleva la velocidad punta a 231 km/h –224 el de serie– y deja el paso de 0 a 100 km/h en 6,9 segundos. Y el 2.0 TDI de 184 CV sube a 220 CV, y el par, de 38,8 a 45,9 mkg, de forma que las prestaciones también mejoran: velocidad máxima de 233 km/h –228 el de serie– y aceleración de 0 a 100 km/h en 7,2 segundos.



◀◀ El trabajo de JE Design incluye también llantas de 19 pulgadas, cuatro escapes y una aerodinámica especial.





Si quieres saber más del Opel Astra entra en...
www.m16.in/1686



El pilar C, en color negro, amplía visualmente el tamaño de la luneta trasera. Los nuevos montantes del parabrisas y el reposicionamiento de los retrovisores mejoran la visibilidad



▲▼ En opción, faros IntelliLux full LED Matrix. El nuevo Astra es casi 3 cm más bajo que el modelo actual. La longitud pasa de 4,42 a 4,37 m, y los voladizos son más cortos.



Máster tecnológico

Meses antes de su comercialización, el nuevo Opel Astra se posiciona como uno de los futuros protagonistas del segmento más importante del mercado europeo. Diseño eficiente, nuevas tecnologías y máxima conectividad son sus principales argumentos.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

Opel se decanta por las tecnologías más depuradas para hacer del nuevo Astra su modelo más avanzado: reducción del peso desde 120 hasta 200 kilos según versiones, con una plataforma radicalmente revisada; sistema de info-entretenimiento IntelliLink R 4.0 compatible con Apple CarPlay y Android Auto; conectividad OnStar; coeficiente aerodinámico Cx inferior a 0,30;

asientos con función de masaje y ventilación... En el nuevo Astra se puede tener de todo, sin olvidar unas características dinámicas que prometen ser de primer nivel (ver primeras impresiones en Motor 16 N° 1.642)

Opel sigue sin anunciar los consumos del nuevo modelo. Seguramente se espera a dar ¿la campanada? en el Salón de Fráncfort. Entretanto confirma los moto-

res que ofrecerá inicialmente: diésel 1.6 CDTI desde 110 CV (capaz de llegar en su desarrollo hasta 160 CV); gasolina 1.0 de 3 cilindros ECOTEC turbo e inyección directa 105 CV; y gasolina 1.4 de 4 cilindros ECOTEC turbo e inyección directa 145 CV (al que acompañará una versión de 120); el tope de gama en gasolina será el 1.6 de 200 CV. Y un ejemplo relativo al aligeramiento: el bloque del motor 1.4, ahora en

aluminio, es 10 kilos más ligero que el actual 1.4 en acero.

En 4,37 m de longitud y 2,66 de distancia entre ejes, la nueva generación Astra integra todo un compendio de refinamientos, disponibles según acabados u opcionalmente. Por ejemplo, permite conectar simultáneamente hasta 7 dispositivos como teléfonos móviles o tabletas para acceder a numerosas aplicaciones y a través de dos sistemas operativos: Android Auto (para teléfonos con sistema operativo Android Lollipop 5.0 o superior) incluye, de momento, Whatsapp, Skype, Google Play Music, Google Maps, Google Now, etc; Apple Car Play (para teléfonos iPhone 5 o superior) incluye las aplicaciones de los iPhone. Todas ellas se controlan desde la pantalla táctil de la consola central, desde los mandos del volante o mediante órdenes vocales. El elenco completo de las apli-

caciones se puede consultar en Android.com/auto y en Apple.com/ios/carplay. El sistema OnStar proporciona acceso móvil a internet Wi-Fi 4G LTE, asistencia en carretera, y llamada automática al 112 con localización del vehículo si se activa uno de los airbags.

Estilo exterior y estilo interior marcan la diferencia con el modelo actual. El diseño de la carrocería se inspira del concepto Monza con un frontal bajito y nuevo libro de estilo para los laterales en los que desaparecen las nervaduras inauguradas en el Insignia, mientras que el pilar C va pintado en negro, ampliando la sensación de tamaño de la luneta posterior.

En el interior, el diseño del salpicadero marca un giro radical a base de fluidas líneas horizontales y una gran pantalla central. Los excelentes asientos que caracterizan a los últimos modelos de Opel dan

un paso adelante en este segmento, incorporando funciones de masaje, ventilación y regulación del ancho de la banqueta. Todo ello, con una mejora en la habitabilidad longitudinal respecto a su predecesor.

El eslogan de la marca, 'tecnología asequible', se completa con una opción vanguardista: el sistema de iluminación adaptativa matricial LED. En carretera, las luces largas ofrecen hasta 40 metros de iluminación adicional en los laterales de la carretera; y permanecen conectadas sin deslumbrar a los vehículos que circulan delante o de frente, enmascarando su silueta. Ello es posible mediante una desconexión selectiva de los LEDs, 8 por cada faro, individualmente.

El nuevo Opel Astra se presenta en septiembre en el Salón de Fráncfort, y estará disponible en el mercado español a finales de año.



▲▶ La multitud de botones de la anterior generación desaparece para dejar paso a una consola central sencilla y elegante, de control bien táctil, bien desde el volante o por órdenes vocales.



EQUIPADO A TOPE OFRECERÁ LA MÁXIMA CONECTIVIDAD, ASIENTOS CON FUNCIÓN DE MASAJE Y VENTILACIÓN, FAROS INTELLILUX LED...

El 10 de junio se inicia la comercialización del Kadjar, un equilibrado modelo de 4,45 metros y cinco plazas con el que Renault refuerza su presencia en el segmento de los SUV compactos. Permite elegir entre el motor de gasolina TCe de 130 CV y los diésel dCi de 110 y 130 CV, ofrece versiones con tracción total y cambio EDC, adopta tecnologías innovadoras y arranca en 19.850 euros.



Gran futuro por delante

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

La firma francesa ya estaba presente en el segmento C-SUV –el del Nissan Qashqai, para entendernos– con su Koleos, aunque este modelo, fabricado en Corea y basado

en el Samsung QM5, no ha logrado aproximarse nunca, pese a su confort, amplitud y aptitudes fuera del asfalto, a los ‘best sellers’ de la clase, donde hallamos a Hyundai ix35, Kia Sportage, Volkswagen Tiguan

o, por supuesto, el citado Qashqai. Conscientes de ello, en Renault concibieron una ofensiva para fortalecer su presencia entre los ‘crossover’, operación cuyo primer capítulo fue escrito por el Captur, derivado del Clio, y cuya segunda entrega es este Kadjar que ahora llega a los concesionarios desde la planta de Palencia, donde se fabrica para todo el mundo –70 países, por ahora– a un ritmo de 900 unidades diarias.



► Como parte del Pack Look Premium, ofrece los faros Full LED.

MOTOR	TCe 130	dCi 110	dCi 130	dCi 130 4WD
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.197	1.461	1.598	1.598
Nº de válvulas por cilindro	4	2	4	4
Potencia máxima/rpm	130/5.500	110/4.000	130/4.000	130/4.000
Par máximo/rpm	20,9/2.000	26,5/1.750 (Aut:25,5)	32,7/1.750	32,7/1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Man. 6v. o Aut. 6v.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos delanteros	Disc. vent. 296 mm	Disc. vent. 296 mm	Disc. vent. 296 mm	Disc. vent. 296 mm
Frenos traseros	Discos 290 mm	Discos 290 mm	Discos 290 mm	Discos 290 mm
Neumáticos	215/65 R16	215/65 R16	215/60 R17	215/60 R17
Peso en vacío (kg)	1.306	1.380	1.415	1.536
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.449/1.836/1.607	4.449/1.836/1.607	4.449/1.836/1.607	4.449/1.836/1.607
Capacidad del depósito (l)	55	55	55	55
Volumen del maletero (l)	472-1.478	472-1.478	472-1.478	472-1.478
De 0 a 100 km/h (s)	10,1	11,9 (Aut:11,7)	9,9	10,5
Velocidad máxima (km/h)	192	182 (Aut:181)	190	190
Consumo mixto (l/100 km)	5,6	3,8	4,3	4,8

PRECIO DESDE **19.850 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES: DE **99 A 130 G/KM**
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: **NO PAGA O 4,75%**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

- + Agrado de uso y confort. Motores progresivos. Interior amplio. Maletero. Altura al suelo. Precios.
- Tracción 4WD sólo con motor dCi 130. Cambio EDC sólo con dCi 110. Kit reparapinchazos de serie.



◀ A la izquierda, el selector del EDC, cambio de doble embrague con seis marchas que no incluye levas en el volante. En el centro, el mando del Extended Grip, de serie en las versiones X-Mod de tracción delantera, y a la derecha, la rueda para elegir el modo de tracción en los Kadjar 4WD.



Y como Renault y Nissan forman Alianza, es lógico que el Kadjar comparta bastantes cosas con el nuevo Qashqai, comenzando por la plataforma CMF C/D, que la marca del rombo usa también en el nuevo Espace. Pero sobre ella se asienta una carrocería de nuevo cuño que mide 445 centímetros de largo por 184 de ancho y 160 de alto –las cotas de su ‘primo’ de Nissan son, respectivamente, 438, 181 y 159 centímetros– y destaca por su amplitud, pues se anuncia un maletero de 472 litros con el kit de reparación de pinchazos de serie, aunque parece buena idea montar la rueda de repuesto opcional, que cuesta 100

euros. Además, es sencillo dividir el maletero en dos o tres compartimentos usando como ‘tabiques’ las piezas que forman el suelo, que podemos situar a dos alturas. El respaldo posterior, con división 60:40, puede abatirse desde el maletero gracias a los tiradores del sistema ‘Easy Break’, e incluso podemos abatir el respaldo delantero derecho para transportar objetos de hasta 2,65 metros. Pero la banqueta trasera es fija, no se desplaza longitudinalmente, y Renault deja claro que no habrá un Kadjar de siete plazas, aunque no cierra la puerta a un futuro modelo que cubra el hueco entre Kadjar y Espace.

En cuanto a amplitud y confort, delante se va realmente bien y los asientos presumen de sujeción y comodidad, mientras que detrás las cotas son correctas, aunque tres adultos irán bastante apretados. El habitáculo, no obstante, goza de otras virtudes, como una gran variedad de huecos para guardar cosas –lástima que no se use el mismo tipo de ‘guantero-cajón’ que en el Captur–, un acabado bastante bueno y, desde luego, un diseño moderno, con pantalla central táctil presidiendo la consola central y una instrumentación TFT configurable, que permite elegir entre cuatro estilos: un gran cuentavueeltas clásico de

Si quieres saber más del Renault Kadjar entra en... www.m16.in/1838



OFF ROAD EL KADJAR SE ADAPTA BIEN A LAS PISTAS GRACIAS A SUS 200 MM DE ALTURA AL SUELO. Y AÚN MEJOR CON LA TRACCIÓN TOTAL



EASY PARK ASSIST APARCA EN BATERÍA, EN DIAGONAL O EN LÍNEA



SISTEMAS DE AYUDA A LA CONDUCCIÓN Más vale prevenir

El Kadjar propone innovadoras tecnologías de asistencia al conductor, como la frenada de emergencia asistida (AEBS), que funciona de 30 a 140 km/h y opera en varias fases: primero avisa al conductor si hay riesgo de colisión con el vehículo que le precede, y si el conductor no reacciona o su respuesta es insuficiente frena automáticamente para evitar el choque o reducir su gravedad. También ofrece la alerta por cambio involuntario de carril –desde 70 km/h–, el detector de ángulo muerto lateral, la alerta por exceso de velocidad con lectura de señales de tráfico, el regulador/limitador de velocidad, la ayuda al arranque en cuesta o el Easy Park Assist, que aparca en línea o en batería –a 45 y a 90 grados– ayudado por los sensores de parking 360° y la cámara de marcha atrás.



▲ Con el detector de ángulo muerto, las maniobras de adelantamiento son más seguras, pues una señal visual en los retrovisores exteriores avisa al conductor de que llega un vehículo a más velocidad por un lado.



▲▲ El lector de señales de tráfico –arriba– indica al conductor cuál es la velocidad reglamentaria en el tramo y propone guardarla como valor para el limitador de velocidad. Y el Easy Park Assist –izquierda– identifica primero el hueco donde puede aparcarse y luego toma el control de la dirección para estacionar en la disposición que elijamos.



▲ El habitáculo es amplio y ofrece muchos huecos –suman un volumen de 30 litros, de los que 7,5 corresponden a la guantera– para colocar objetos. Las butacas delanteras son cómodas y sujetan.



▲ Con el kit reparapinchazos de serie el maletero cubica 472 litros, y puede ‘tabicarse’ con las piezas del suelo o ampliarse abatiendo respaldos; incluso el del copiloto, para cargar cosas de 2,65 metros.

aguja con velocímetro numérico en el centro, un contador ‘sport’ que sitúa el velocímetro en el centro junto a un cuentavueeltas simplificado, un contador ‘eco’ que muestra gráficos de consumo optimizado junto a un velocímetro central y una instrumentación minimalista con velocímetro y sin cuentavueeltas.

La gama inicial se articula en torno a cuatro niveles de equipamiento –ordenados de menor a mayor dotación, Life, Intens, X-Mod y Zen–, aunque no todos están disponibles con los tres motores. El Life, por ejemplo, monta control de presión de neumáticos, regulador/limitador de velocidad, radio-CD MP3 con bluetooth, freno de parking automático, luces diurnas LED y aire acondicionado, y sus precios van de 19.850 euros –con el motor TCe 130– a 21.850 euros –con el dCi 110 y cambio manual–. Si subimos al recomendable nivel Intens –21.300 euros el TCe 130, 23.100 el dCi 110 y 24.600 tanto el dCi 110 con cambio automático EDC como el dCi 130– el equipo de serie se refuerza con asientos del conductor con ajuste lumbar y de altura, climatizador bizona, sensor de lluvia, encendido automático de luces, llantas de aleación de 17 pulgadas, faros antinie-

EL FUTURO PERTENECE A LOS QUE TIENEN UN GRAN PASADO.



NUEVO ALFA ROMEO GIULIETTA *Sprint*.
INTERIOR DEPORTIVO Y ACABADO EN CARBONO, NUEVAS LLANTAS DE ALEACIÓN, NUEVO MOTOR MULTIAIR DE 150 CV. NUEVA GAMA ALFA ROMEO GIULIETTA DESDE 14.990€*, CON PLAN PIVE 7 Y 4 AÑOS DE GARANTÍA. WWW.ALFAROMEO.ES

GAMA ALFA ROMEO GIULIETTA: CONSUMO MIXTO ENTRE 4,0 Y 7,6 (L/100 KM), EMISIONES CO2 ENTRE 104 Y 177 (G/KM).

*PVP Recomendado Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 105CV Súper. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEM) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante, PIVE 7, subvención del Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España E.F.C., S.A.U. según condiciones contractuales para el Alfa Romeo Giulietta 1.4TB 105CV Súper por un mínimo de 10.000€, con un plazo mínimo de 48 meses y una permanencia mínima de 36 meses. Gastos de Matriculación no incluidos. Incluye para vehículos financiados por FCA Capital España E.F.C., S.A.U., garantía legal de 2 años sin límite de km., más 2 años adicionales de garantía comercial sin límite de km. desde la fecha de primera matriculación del vehículo sin coste adicional. Oferta válida solo para particulares, en Península y Baleares hasta el 30/06/2015 y mientras siga vigente y con fondos disponibles el Plan PIVE 7 o cualquier otro PIVE que lo sustituya. Si los fondos del PIVE se agotan sin existir otros fondos disponibles o si el importe correspondiente al nuevo PIVE es inferior al PIVE 7, se mantendrá el precio publicado mediante los descuentos que correspondan en cada caso, del fabricante y concesionario. Consultar Procedimiento y Regulaciones del PIVE 7 publicadas en la página web del Instituto IDAE. La versión visionada corresponde con el vehículo Alfa Romeo Giulietta 1.6 JTDM 105CV SPRINT con opcionales (23.100€, en las indicadas condiciones).





▲▼ Tablero moderno, con instrumentación configurable –el gran display TFT permite elegir entre cuatro diseños y cinco colores de visualización– y, en el centro, pantalla multimedia de 7 pulgadas –capacitiva, como en el nuevo Espace– para el R-Link 2. Abajo, en rojo, el Kadjar con llantas de 19 pulgadas.

bla, sensor de parking posterior, volante de cuero y tarjeta manos libres, mientras que los acabados X-Mod y Zen quedan para los amantes del lujo y la tecnología, sobre todo el segundo, cuya lista de opciones incluye avanzados asistentes de conducción.

En marcha, el Kadjar destaca por el agrado general y el confort. El motor –tuvimos ocasión de probar el progresivo TCe 130 y

el más enérgico dCi 130– apenas se oye, y el cambio manual presume de manejo suave, recorridos precisos y desarrollos bien elegidos, de forma que sin valores de potencia exagerados se logra una correcta agilidad. Así, con el diésel de 130 CV, que parece una compra lógica, anuncia 9,9 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h en el caso de la versión de tracción delantera

y 10,5 si elegimos la de tracción 4WD, que fue la que probamos a fondo por caminos y carreteras de las Bardenas Reales. Sobre asfalto, el nuevo SUV de Renault es noble y seguro, y presenta un buen equilibrio entre confort y eficacia; y si circulamos por pista, los 20 centímetros de altura libre dan bastante confianza. Además, la tracción total funciona perfectamente, y el conductor puede escoger mediante una rueda el modo de funcionamiento: 2WD para tener sólo tracción delantera, Auto para que el sistema distribuya entre ejes según la adherencia –la instrumentación muestra el reparto de par ‘en tiempo real’– y Lock para fijar el reparto en 50:50, aunque si rebasamos los 40 km/h pasa automáticamente al programa inteligente Auto.

Los ángulos de ataque –18 grados– y salida –28– permiten alguna ‘alegría’ en terrenos más rotos, aunque no es éste el escenario favorito de un Kadjar muy convincente como vehículo ‘todo uso’, pues gasta poco –homologa 3,8 l/100 km con el económico dCi 110– y por tamaño, amplitud y funcionalidad se meterá, sin duda, en la quiniela de compra de miles de familias.



Nuevo i30

Nuevo i40 CW

Ofertas únicas hasta el 25 de junio en toda la gama.

Este mes ampliamos las Ofertas Cinking, con **descuentos únicos** en toda la gama y **coches de exposición** con condiciones excepcionales. Además, seguirás disfrutando del Cinking de Hyundai con:

- 5 años de garantía sin límite de km.
- 5 años de asistencia en carretera
- 5 años de mantenimiento

Aprovecha la oportunidad con las Ofertas Cinking de Hyundai.



Hasta el 25 de junio



MADE IN PALENCIA LA PLANTA ESPAÑOLA LO FABRICA EN EXCLUSIVA



Gama i30. Emisiones de CO₂ (gr/km): 94–169. Consumo mixto (l/100 km): 3,6–7,3.

Gama i40. Emisiones de CO₂ (gr/km): 110–147. Consumo mixto (l/100 km): 4,2–6,3.

Programa sujeto a la financiación del vehículo, previo estudio y aprobación, a través de Santander Consumer, EFC, S.A. un importe mínimo de 7.440€ para el modelo i30 y de 13.000€ para el modelo i40 a un plazo mínimo de 60 meses. Oferta válida hasta 25/06/2015. Consulta en Hyundai.es



Entre el equipamiento, el sistema ECO-HMI que permite ver en la pantalla central cómo se comporta el consumo.

3 CARROCERÍAS
EL GOLF TSI
BLUEMOTION
ESTÁ TAMBIÉN
DISPONIBLE
EN VERSIÓN
VARIANT Y
SPORTSVAN



▲ 4,3 l/100 km de consumo pero con unas destacables prestaciones.



Ahorra como nunca

Nunca un Volkswagen Golf de gasolina había consumido tan poco. Y aunque los 4,3 l/100 km que gasta de media este TSI BlueMotion sorprenden, aún asombra más que ese ahorro se combina con unas prestaciones y un comportamiento a la altura de la leyenda del Golf.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Era cuestión de tiempo que un motor tricilíndrico se acoplase en el vano motor del Volkswagen Golf, un modelo que siempre ha creado tendencias. Pero también es cierto que el apellido Golf no permite hacer las cosas de cualquier manera; hay mucho prestigio y ventas en juego y, por tanto, en Volkswagen saben que cuando quieran hacer algo con el Golf tiene que estar perfecto. Cualquier otra cosa podría considerarse un borrón en una hoja de servicios intachable. Y así ha ocurrido con esta nueva versión BlueMotion. Un modelo pensado para lograr el máximo ahorro de combustible pero sin renunciar ni a las prestaciones ni al comportamiento que se espera de un Golf. Prueba superada.

El motor tricilíndrico del

Golf TSI BlueMotion es una evolución de la familia de motores EA211, donde ya se encuentran el 1.4 TSI con sistema de desactivación de cilindros y el 1.2 TSI. Con la base del 1.4 TSI de cuatro cilindros y el 1.0 MPI de tres cilindros (que utilizan modelos como el VW Polo

o el Skoda Fabia, así como sus hermanos pequeños el VW Up, Skoda Citigo o Seat Mii) se ha creado este nuevo 1.0 TSI dotado de turbocompresor que con sólo 999 c.c. de cilindrada desarrolla 115 caballos. Es un propulsor de construcción ligera, rebaja 10 kilos el peso respecto

al 1.2 TSI, que se seguirá manteniendo en la gama del compacto alemán, que integra un colector de escape en la culata para aprovechar mejor los gases de escape; incorpora un compresor compacto y ligero con un actuador eléctrico de descarga como turbocompresor para regular la apertura y cierre de la válvula de bypass y con ello mejora la respuesta del motor.

Esos detalles junto a otros como una aerodinámica mejorada con una parrilla frontal casi cerrada o la disminución de la altura del coche 15 milímetros o unos neumáticos de baja resistencia a la rodadura consiguen homologar un consumo medio de 4,3 l/100; el Golf de gasolina más ahorrador de la historia.

Pero hablábamos de unas prestaciones y comportamien-

PRECIO DESDE	20.050 €
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: 99 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Rendimiento del motor. Consumo. Acabado y equipamiento. Precio. Suavidad del motor	Sólo con cambio manual. Sonido a altas revoluciones. Sin rueda repuesto

to a la altura del Golf. Y de esto también hay; porque este tricilíndrico ofrece un empuje casi inmediato gracias a un par máximo, de 20,8 Nm entre 2.000 y 3.000 rpm –una cifra mejor que la que ofrece el Golf GTI por cada litro de cilindrada–. Y desde 1.500 rpm ya hay 17,8 mkg, lo que garantiza respuesta instantánea. Hay 115 caballos bajo el capó del Golf y se notan; no sólo en las cifras –204 km/h de velocidad máxima, 0 a 100 km/h en 9,7 segundos o una recuperación en quinta, entre 80 y 120 km/h

en 11 segundos– sino también en las sensaciones, como pudimos comprobar en un recorrido por los alrededores de Amsterdam.

Para empezar llama la atención que no tiene ninguno de los inconvenientes habituales de los tricilíndricos. No suena raro ni vibra con ese pequeño traqueteo que a veces se nota en el volante; sólo a altas revoluciones empieza a tener un cierto sonido de moto. Y cuando nos ponemos en marcha, el Golf TSI BlueMotion muestra carácter. El cambio ma-

nual de 6 marchas –a España, al menos por ahora no llegará versión DSG– está bien escalonado para ofrecer una aceleración progresiva. La sexta tal vez sea un poco larga en busca de la mejor cifra de consumo posible, pero esa velocidad permite circular a 100 km/h a menos de 2.000 vueltas; ideal para lograr una cifra de gasto ajustada, y tampoco es que el coche se quede ‘muerto’. También es cierto que las planas carreteras holandesas en nada se parece a la orografía española y tal vez aquí nuestra opinión cam-

bie cuando haya que afrontar una subida con el coche cargado, por ejemplo. El comportamiento es como el de cualquier Golf, asentado, cómodo, predecible; transmite confianza desde el primer momento, como si lleváramos toda una vida conduciéndolo.

El nuevo Golf TSI BlueMotion está ya disponible en las tres variantes de carrocería del Golf: compacto de 3 y 5 puertas, Variant y Sportsvan (en este caso el consumo homologado es de 4,5 l/100 km y las emisiones de 109 g/km de CO₂). Sólo estará disponible con el acabado Edition, pues lo que se busca es un precio rompedor, aunque ese nivel de equipamiento ya es muy completo, e incluye llantas de aleación ligera de 15 pulgadas, una parrilla de nuevo diseño casi cerrada, pantalla táctil TFT de 6,5 pulgadas, la pantalla multifunción con ECO-HMI, el freno de estacionamiento electrónico, con asistente de arranque en pendiente, control de la presión de neumáticos, bloqueo electrónico del diferencial, freno anticolisiones múltiples, climatizador, retrovisores exteriores eléctricos, dirección asistida electromecánica...

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TSI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3
Cilindrada (c.c.)	999
Nº de válvulas por cilindro	4
Potencia máxima/rpm	115/5.000-5.500
Par máximo/rpm	20,4/2.000-3.500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual 6 vel.
Frenos delanteros	Discos vent
Frenos traseros	Discos
Neumáticos	195/96 R15
Peso (kg)	1.211
Long/Anch/Alt (mm)	4255/1799/1442
Capacidad del depósito (l)	50
Volumen del maletero (l)	380/1.270
De 0 a 100 km/h (s)	9,9
Velocidad máxima km/h	204
Consumo mixto (l/100 km)	4,3

15 milímetros más bajo y una parrilla casi cerrada son los detalles más destacables del exterior de este Golf TSI BlueMotion.



PRECIOS

2.0 120 CV 2WD	20.345 €
2.0 150 CV AWD	26.280 €
1.5 D 105 CV 2WD	21.795 €
1.5 D 105 CV AWD	26.230 €

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



DESDE **20.345 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES:
105 A 150 G/KM
IMPUESTO MATRICULACIÓN:
0% A 4,75%

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Tacto general y buenos acabados. Motores eficientes. Dinámica. Equipamiento seguridad.

DEBE MEJORAR

- Sólo una alternativa diésel. Cota de anchura plazas traseras. 4x2 no disponible con 150 CV.

Se apunta a la moda

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Mazda no para y eso se refleja en el espectacular aumento de las ventas que está protagonizando. Ha renovado gran parte de su gama y aún quedan estrenos del calibre del MX-5 o de este CX-3, un modelo que presume de un atractivo especial.

Era un lujo no estar en un segmento tan exitoso como éste. De hecho, en España, las ventas de este modelo y su hermano mayor, el CX-5, representarán el 55 por ciento de toda la gama, un dato significativo.

El CX-3 es, en líneas generales, un Mazda2 'super-avitaminado'. Comparte su

El CX-3 debuta en el segmento de mayor crecimiento con argumentos como el diseño, la dinámica, la eficiente tecnología SKYACTIV o una generosa dotación en materia de seguridad.



▲ El piso del maletero se puede situar en dos niveles y la capacidad es de 350 litros.

plataforma, aunque adapta el chasis y la geometría de la dirección a su mayor tamaño y peso.

Bajo el capó presenta tres opciones. En gasolina el propulsor 2.0 SKYACTIV ofrece 120 ó 150 caballos. En diésel,

na de acceso sólo se comercializa con tracción delantera, el más potente sólo con tracción total, mientras que el diésel contempla las opciones.

Probamos el diésel con caja manual y tracción delantera, la versión que tendrá más volumen en nuestro mercado. Lo cierto es que el tacto general de la dirección y del cambio es muy agradable, la dinámica convence, el propulsor responde a bajo régimen y el consumo apenas reflejó 5,7 litros de media en un trazado que tenía un poco de todo.

Ya a la venta, el CX-3 es uno de los vehículos mejor dotados en materia de seguridad entre sus rivales, con elementos

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 120 CV	2.0 150 CV	1.5 D 105 CV
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998	1.499
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	120/6.000	150/6.000	105/4.000
Par máximo (mkg)/rpm	20,8 mkg/2.800	20,8 mkg/2.800	27,6/1.600-2.500
Tracción	Delantera	Total	Delantera o total
Caja de cambios	Manual 6 y aut. 6	Manual 6 y aut. 6	Manual 6 y aut. 6
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	215/60 R16	215/50 R18	215/60 R16
Peso (kg)	1.230	1.310	1.275 (AWD 1.350)
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.275/1.765/1.535	4.275/1.765/1.535	4.275/1.765/1.535
Capacidad del depósito (l)	48	44	48 (AWD 44)
Volumen del maletero (l)	350	350	350
De 0 a 100 km/h (s)	9,0 (Aut. 9,9)	8,7 (Aut. 9,6)	10,1 (Aut. AWD 11,9)
Velocidad máxima (km/h)	192 (Aut. 187)	200 (Aut. 195)	177 (Aut. AWD 172)
Consumo mixto (l/100 km)	5,9 (Aut. 5,8)	6,4 (Aut. 6,3)	4,0 (Aut. AWD 5,2)



▲▲ El interior destaca por su calidad y generoso equipamiento. Delante es de los más amplios, pero detrás la cota de anchura es algo justa.

la opción pasa por un 1.5 SKYACTIV de 105 CV. En todos los casos se pueden combinar con una caja manual o una automática, ambas de seis relaciones.

No ocurre lo mismo con el sistema de tracción. El gasoli-

como un control de cruceo adaptativo, una frenada de emergencia en ciudad, alerta de cambio involuntario de carril, control del ángulo muerto, luces de carretera inteligentes... aunque, lógicamente, muchos son opcionales.



Tus momentos de calidad merecen neumáticos de calidad.



Nuevo EfficientGrip Performance con calificación A tanto en Agarre Sobre Mojado como en Eficiencia Energética en algunas medidas*, la mejor calificación en el etiquetado europeo.



MADE TO FEEL GOOD.

* 8 medidas de 76 consiguen una calificación A en agarre sobre mojado, eficiencia energética y 68 dB) en rumorosidad externa con arreglo a la normativa (CE) nº 1222/2009. La mayoría de las medidas han alcanzado una calificación A en agarre sobre mojado, una calificación B en eficiencia energética y 68 dB) en rumorosidad externa. La calificación puede variar en determinadas medidas. Para obtener más información, visite www.goodyear.es



PRECIO **26.500 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES:
DE 169 A 189 G/KM
IMPUESTO
MATRICULACIÓN:
9,75 %

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Calidad. Equipamiento. Prestaciones. Capacidad de carga y off-road. Más seguridad.

DEBE MEJORAR

- 300 DI-D sin cambio manual ni Start&Stop. Precios altos. Comportamiento a ritmo alto.

Si quieres saber más del Mitsubishi L200 entra en...
www.m16.in/1833

Todopoderoso

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Los pick-up no atraviesan su mejor momento, pero Mitsubishi anima el mercado con su renovado L200.

Recibe pinceladas estéticas exteriores e interiores, pero lo más importante es que gana refinamiento, pues al poner en marcha su motor 2.5 DI-D, el sonido está más amortiguado gracias a una mejor insonorización, lo que redundará en confort de marcha. Aquí tienen especial importancia unas suspensiones, que aunque mantienen un eje trasero compuesto por ballestas, filtran mejor las irregularidades del asfalto. Aun así, sigue siendo un vehícu-

Mitsubishi actualiza su L200, un pick-up que gana confort y equipamiento, pero que no pierde un ápice de su funcionalidad o robustez. Y además es más eficiente.

lo ideal para el trabajo, a pesar de contar con un puesto de conducción semejante a un turismo, un habitáculo



◀▶ La caja mide 1.520 x 1.470 milímetros. Se ofrecen varias cubiertas para convertirlo en maletero. Puede cargar hasta 1.030 kilos.

siderablemente, pues todos los Mitsubishi L200 Doble-Cabina –hay una versión con Cabina Alargada– suman un total de siete airbag, incluyendo el de rodilla para el conductor.

Su mencionado propulsor eroga 154 CV, o 181 si optamos por el 300 DI-D, que además obliga a un cambio automático de 5 velocidades con levas en el volante. Anda de cine, pero su consumo se resiente. Similares prestaciones ofrece la versión de 154 CV, que sólo se vende con cambio manual de 6 marchas, que suma el sistema Auto Stop&Go, que mi-



▲ Gana calidad interior y equipamiento. El sistema Super Select 4WD se acciona desde este mando y es de serie en los Motion y Kaiteki.

amplio y un equipamiento que en su versión Kaiteki no se olvida del cuero, los faros bi-xenón, sistema de navegación o lo último en asistentes de seguridad activa.

Este apartado mejora con-

nimiza el gasto. No hay que olvidar que rozan las dos toneladas y su dinámica, no anima a ir alegres. Fuera del asfalto sorprenden gracias a sus eficaces sistemas de tracción total

FICHA TÉCNICA

MOTOR	250 DI-D	300 DI-D
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.442	2.442
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	154 / 3.500	181 / 3.500
Par máximo (mkg)/rpm	38,8 / 1.500-2.500	43,8 / 2.500
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Automático, 5 vel.
Frenos delanteros	Discos vent. 294 mm	Discos vent. 294 mm
Frenos traseros	Tambores 295 mm	Tambores 295 mm
Neumáticos	245/65 R17	245/65 R17
Peso (kg)	1.945	1.950
Longitud/Anchura/Altura (mm)	5.205/1.785/1.775	5.205/1.815/1.780
Capacidad del depósito (l)	75	75
Volumen del maletero (l)	N.D.	N.D.
De 0 a 100 km/h (s)	N.D.	N.D.
Velocidad máxima (km/h)	174	177
Consumo mixto (l/100 km)	6,4	7,2

¿LO HAS PENSADO BIEN?

15 PUNTOS Y PAGAS MENOS POR TU SEGURO DE COCHE O MOTO.



902 123 512
consultatuspuntos.com



lineadirecta.com

Una compañía
bankinter.

Como un GTI, pero sin la 'i'

Pedro Martín | pmartin@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

Basta con echar la vista atrás unos años para comprender cómo ha evolucionado el sector del automóvil. El 309, un antecesor lejano del actual 308, contó a partir de 1987 con una versión GTI cuyo motor 1.9 rendía 130 caballos. Hoy, ese valor de potencia lo encontramos ya en el tricilíndrico 1.2 PureTech con turbo, usado en el 308 como mecánica de enfoque ahorrador y turístico. Y para que un

308 del año 2015 merezca el apellido 'GTI' –esa nueva versión llega en breve–, Peugeot le dotará del motor 1.6 THP de 270 CV empleado en el RCZ-R. Más del doble de potencia que aquel 309 GTI pionero.

De hecho, la casa francesa ha establecido un escalón intermedio para aquellos que busquen un coche brioso y de imagen deportiva pero no necesiten pilotar un 'cazarrecords'. Y ese escalón viene representado por las versiones

GT, disponibles con el motor diésel BlueHDi 180 –cambio automático EAT6– y con el 1.6 THP de gasolina aquí probado, que para la ocasión rinde 205 CV y se combina, exclusivamente, con una caja manual de seis marchas. Son 65 CV menos que el inminente 308 GTI, pero hay energía más que suficiente para disfrutar al volante, como demuestran sus cifras básicas: 235 km/h de velocidad punta y 7,5 segundos para alcanzar 100 km/h desde parado. Y con

Peugeot lanzará en breve el 308 GTI, la opción más radical de su moderno compacto, pero desde hace algunos meses la gama ya ofrece las interesantes versiones GT, que presumen de una deportiva personalización y un eficaz comportamiento. Esta vez probamos la variante de gasolina, con 205 CV y brío suficiente para disfrutar al volante.



PRECIO		29.250 €	
EMISIONES DE CO2		NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES OFICIALES: 130 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 4,75 %	COMPORTAMIENTO	*****	
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
	CONSUMO	*****	
	PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN			
A FAVOR		EN CONTRA	
+	Motor enérgico y cambio de desarrollos bien elegidos. Prestaciones y tacto deportivo. Comportamiento. Calidad. Maletero. Disponible en SW.	-	Motor 1.6 THP 205 sólo con caja manual. Hueco para las piernas justo en las plazas traseras. Pocos mandos en la consola. Neumáticos de perfil 40.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



MOTOR	1.6 THP 205 S&S
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	77,0 x 85,8
Cilindrada (c.c.)	1.598
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	205 CV / 6.000
Par máximo/rpm	29,1 mkg / 1.750

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventil. 330 mm / Discos 268 mm

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Semi-independiente, de rueda tirada, con muelles y amortiguadores	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/40 R18 - 7,5x18"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.275
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.253 / 1.804 / 1.447
Capacidad maletero/déposito (l)	420-1.228 / 53

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	235 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	15,3
1.000 m salida parada	27,9
De 0 a 100 km/h	7,7 (7,5)
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	14,8
400 m desde 40 km/h en 5ª	16,5
400 m desde 50 km/h en 6ª	16,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	27,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	29,6
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	30,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	5,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	6,4
De 80 a 120 km/h en 6ª	7,9

CONSUMOS		
	l/100km	km/litro
EN CIUDAD		
A 22,9 km/h de promedio	9,4	5,9
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	6,6	15,2
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	8,3	12,0
A 140 km/h de cruceo	9,0	11,1
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	5,7	17,5
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	8,5	11,8
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	7,4 / 4,6 / 5,6	

Por su calidad y su fórmula exclusiva

Nuevos Carburantes

Pruebas realizadas con carburantes UNICOS de BP

Si quieres saber más del Peugeot 308 GT entra en...
www.m16.in/396



▲ El maletero es amplio: 420 litros. Debajo va la rueda de repuesto, salvo que pidamos la opción Pack HiFi Denon, que implica kit de reparación.



**BASTANTE RÁPIDO
ACELERA DE 0 A
100 KM/H EN 7,7
SEGUNDOS REALES
Y NECESITA SÓLO
7,9 PARA PASAR
DE 80 A 120 KM/H
USANDO LA SEXTA
PERSONALIZADO
EL INTERIOR
INCLUYE PEDALES
'SPORT' Y
APOYAPIÉS DE
ALUMINIO**



▲▼ Cuando pulsamos el botón Sport, situado junto al cambio, la instrumentación adopta un tono rojo, aparece información extra en el display central y el acelerador tiene un tacto más 'racing'.



► Sujeción y confort en los asientos delanteros, y por 1.663 euros tienen ajuste eléctrico y tapicería de cuero. Detrás, bien de ancho, correcto de alto y justo de largo.



un gasto medio oficial de sólo 5,6 litros. Meritorio.

Y hay otro dato que pone de manifiesto la carga de deportividad del 308 GT de gasolina, y es que no dista tanto de todo un Volkswagen Golf GTI, que rinde 220 CV, alcanza 246 km/h y homologa 6,0 l/100 km. En proporción, sus tarifas distan más -29.250 euros el francés y 32.655 el alemán-, y esa distancia se agranda en la práctica, pues una vez aplicados los respectivos descuentos vigentes, el 308 GT 1.6 THP 205 de 5 puertas -no hay carrocería de tres en el modelo galocuesta 5.875 euros menos que el Golf GTI 2.0 TSI 220 con ca-

ja manual -también hay DSG- y cinco puertas -Volkswagen sí ofrece de tres-. Casi un millón de las antiguas pesetas es una diferencia como para reflexionar.

Además, el 308 GT propone una imagen suficientemente diferenciada de sus 'hermanos' de gama, destacando en el exterior las llantas de 18 pulgadas -a nuestro juicio, los 225/40 R18 de serie resultan algo extremos, pues su bajísimo perfil resta confort sobre mal firme-. Sumemos a ello la doble salida de escape sobre un difusor aerodinámico también específico, el rediseño de los paragolpes, los faldones laterales y los

intermitentes activos -se encienden secuencialmente en el sentido del giro- y obtendremos ese aire de coche 'gordo' que a tantos atrae.

Pero no es sólo una cuestión de aspecto, pues al margen del motor 1.6 THP 205 -rinda esa potencia a 6.000 rpm y entrega 29,1 mkg de par máximo a sólo 1.750 vueltas- la versión GT adopta un chasis con una puesta a punto enfocada al dinamismo: amortiguadores más firmes, muelles más cortos -7 mm delante y 10 detrás-, discos de frenos de mayor diámetro... Y las gomas citadas, unas Michelin Pilot Sport 3 que optimizan el agarre. Y no queda ahí

la cosa, pues el 308 GT monta de serie el Driver Sport Pack, opcional en otras versiones y que permite al conductor, pulsando un botón, tornar más viva la respuesta del acelerador, variar la asistencia de la dirección para que tenga un tacto más deportivo e incrementar la musicalidad del motor al amplificarlo mediante los altavoces del equipo del sonido.

Metidos en una carretera de montaña, el 308 GT permite disfrutar de lo lindo, porque combina estabilidad, frenada consistente -52,3 metros para detenernos desde 120 km/h- y dirección precisa, aunque hay tres vueltas de volante entre to-

pes y las sensaciones mejorarían con media vuelta menos.

Y andar, anda. Le hemos medido 7,7 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h, que no está nada mal por más que al Golf GTI le cronometraremos en su día 6,4 en dicha maniobra. Y el 308 GT cubre el primer kilómetro en 27,9 segundos -26,4 el Golf GTI- y pasa por el mojón de los 1.000 metros a 193 km/h -a 203 el Golf-, cifras que también le definen como un compacto brioso, más próximo a un 'GTI' puro y duro que a un compacto convencional. Además, ser tan ágil tiene ventajas, incluso al viajar con la familia, pues potencia es si-

nónimo de seguridad, lo que se ve en la facilidad de nuestro protagonista para solventar adelantamientos: pasa de 80 a 120 km/h en 5,1 segundos cuando usamos cuarta, en 6,4 si lo hacemos en quinta y en 7,9 al recuperar empleando la sexta, cuyo desarrollo -37,9 km/h cada 1.000 rpm- es acertado para una versión con carácter como ésta. Aunque, una vez más, el Golf GTI le supera: 4,5 segundos para pasar de 80 a 120 km/h en cuarta, 5,6 en quinta y 6,9 en sexta.

En cuanto al consumo, durante nuestro test el 308 GT se ha ido a 8,5 l/100 km, valor alejado de la cifra oficial pero en

línea con sus rivales directos. Con una salvedad: si conducimos a ritmo tranquilo, el modelo de Peugeot sí gasta poco -de 6 a 7 litros-, y eso no siempre es posible entre sus competidores, como el citado Golf GTI.

Un buen acabado o una postura de conducción que acaba convenciendo a casi todos -volante pequeño e instrumentación sobre-elevada- son otros de los argumentos del 308 GT, cuyo equipo de serie se refuerza con elementos como los sensores de parking delante y detrás, los asientos deportivos o un sistema multimedia con pantalla táctil de 9,7 pulgadas que incluye navegador.



▲ Los 308 GT montan neumáticos 225/40 R18 Michelin Pilot Sport 3.

Con esto, ¿para qué un M4 Coupé?

Aunque no es considerado un M 'puro y duro', este BMW 435i M Performance te va a dejar ensimismado. Tiene imagen, potencia, deportividad y además presume de un comportamiento más divertido y menos exigente que el de un BMW M4 Coupé. Y encima es más 'económico'.

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

Al igual que en otros BMW, el Serie 4 Coupé ya cuenta con su línea de accesorios deportivos M Performance.

Vaya por delante que no soy partidario de algún que otro paquete estético que pro-

líferan en marcas 'premium' -S line, M Sport o AMG Line-, pues permiten que en el caso de BMW, alguien que adquiera un 316d pueda hacerlo pasar ante el ojo inexperto por un M3, y cuela, siempre que no lo arranque. Entiendo que exista demanda, pero también entiendo el mosqueo de

quien gasta 86.500 euros en un M3 'pata negra'.

Pero he dicho 'algún que otro paquete estético', y lo de este 435i M Performance es de otro planeta, pues afecta también a la mecánica. En su exterior se incrementa la deportividad a base de piezas de fibra de carbono con

más gusto que funcionalidad si hablamos del difusor delantero, que queda a escasos centímetros del asfalto y es sencillo dejarlo literalmente pegado en un bordillo.

De su exterior, personalmente prescindiría de los adhesivos laterales y me decantaría por otro diseño de



PRECIO		73.192 €	
EMISIONES DE CO ₂		NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES OFICIALES: 169 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 9,75 %	COMPORTAMIENTO	*****	
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
	CONSUMO	*****	
	PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN			
A FAVOR		EN CONTRA	
+	Dinámica y prestaciones. Precio de algunos extras M Performance. Calidad. Facilidad de conducción. Tecnología. Espacio interior.	-	Neumáticos traseros estrechos. Faldón delantero expuesto. Levas del cambio pequeñas. Precio con todas las opciones M Performance.



LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	3.0 TwinPower Turbo
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea
Diámetro x carrera (mm)	84,0 x 89,6
Cilindrada (c.c.)	2.979
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa, turbocompresor e intercooler
Potencia máxima/rpm	340 CV / 5.800-6.400
Par máximo/rpm	45,9 mkg / 1.200-5.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 8 velocidades

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

SUSPENSIÓN	
Del.: Indep. McPherson, con brazos triangulares, muelles, amortiguadores y estabilizadora	
Tras.: Indep. de cuatro brazos, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/45 R18 - 7,5x18"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.600
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.638 / 1.825 / 1.377
Capacidad maletero/depósito (l)	445 / 60

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	13,3
1.000 m salida parada	23,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,2 (5,1)

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en D	11,8
1.000 m desde 40 km/h en D	22,2
De 80 a 120 km/h en D	3,0
Recorriendo (metros)	84,3

FRENOS	
De 60 a 0 km/h (metros/segundos)	13,8/1,6
De 100 a 0 km/h (metros/segundos)	39,1/2,8
De 120 a 0 km/h (metros/segundos)	55,3/3,6

CONSUMOS		
	l/100 km	km/l litro

EN CIUDAD		
A 23,7 km/h de promedio	11,3	8,8

EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	5,9	16,9

EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	7,5	13,3
A 140 km/h de cruceo	8,4	11,9

CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	9,3	10,7

AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	595	

CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	10,2 / 5,5 / 7,2	





▲ El difusor delantero está muy expuesto. El equipo de frenos M Performance suma pinzas de cuatro pistones delante y discos perforados.



DE LADO EN CIRCUITO CERRADO SE DISFRUTA DE LO LINDO CON ESTE 435i M PERFORMANCE. PARECE UN COCHE DE DRIFT CALIDAD Y DEPORTIVIDAD EL INTERIOR GANA ENTEROS CON NUEVAS INSERCIONES EN CARBONO A PRECIOS COMEDIDOS. LA PANTALLA DE 6,5" ES DE SERIE, COMO EL CLIMATIZADOR...



▲ Si nos lo proponemos gasta lo justo. Permite seleccionar los modos Eco Pro, Confort, Sport y Sport+. El cambio automático deportivo añade las levas en el volante, que gracias a M Performance cuenta con piezas en fibra de carbono.



▲ El maletero tienen 445 litros de capacidad, y los respaldos se abaten en tres partes 40:20:40 de serie.



▲ El interior es espacioso para cuatro ocupantes. Los asientos delanteros eléctricos y el cuero son de serie en los 435i. Al sentarnos un extensor en el pilar B nos aproxima el cinturón.



TODO LO EQUIPADO	
Parrilla delantera negra	166 €
Adhesivos laterales	111 €
Carcasas de los retrovisores en carbono	646 €
Kit exterior de carbono (alerón trasero, difusor posterior, taloneras laterales y deflector delantero)	2.442 €
Volante en Alcantara y carbono	867 €
Molduras interiores en carbono	860 €
Empuñadura del freno de mano en carbono	155 €
Palanca de cambios en carbono	280 €
Moldura del cambio en carbono	156 €
Pedales y reposapiés en acero inoxidable	130 €
Llantas de 18 pulgadas en negro mate	2.602 €
Equipo de frenos	2.320 €
Silenciador	1.015 €
Embellecedores del sistema de escape	242 €
Kit de potencia (+30 CV/+50 Nm)	1.654 €

llantas o por los embellecedores del escape, también de M Performance y en acero inoxidable, en carbono... Y es que la oferta de accesorios 'delicatessen' es realmente extensa.

Y como no todo es fachada, por dentro más de lo mismo. Molduras de carbono, volante en Alcantara –hay uno impresionante con LED integrados para ver el momento óptimo del cambio–, pedales de acero inoxidable... Y lo mejor de todo es que no se resta un ápice de espacio ni de confort en un habitáculo donde cuatro adultos caben sin problemas.

Efectivamente no todo es fachada y M Performance también trabaja en lo que no se ve, pero más se siente. Un

BMW 435i Coupé es un lienzo en blanco perfecto, que esconde el corazón de los M3 y M4; un bloque de tres litros, con seis cilindros en línea y sobrealimentado con 306 CV y 40,8 mkg de par máximo. Tiene propulsión –hay opción a tracción xDrive– y en nuestro caso, un cambio Steptronic con levas en el volante. Esto parece poco para M Performance que por sólo 1.654 euros eleva el par máximo a 45,9 mkg y le deja a sólo tres caballos de un BMW M3 E46 del año 2001.

En el día a día se comporta como cualquier otro 435i Coupé. Agradable a más no poder, cómodo aun con la suspensión deportiva, permiti-

te seleccionar el modo ECO PRO para minimizar el gasto –tiene 'Start/Stop'–. Si bien, el rugido de su escape sin mariposas interiores para variar el sonido, hará que te guste subirlo de vueltas sin que sea obligatorio, pues su par máximo lo tienes a 1.200 rpm. Por ello el consumo se resiente algo, aunque gasta de media 1,1 l/100 km menos que un BMW M3 de 431 CV. Parte de la 'culpa' recae en su cambio de 8 relaciones, que permite ir a 120 km/h a 2.100 rpm.

Pero lo que más sorprende de este BMW 435i M Performance es su comportamiento y sus prestaciones. Acelerando es rápido, pues en sólo 5,2 segundos pasa de 0 a 100 km/h,



▲ Su comportamiento es excepcional. Detrás tiene unos neumáticos 225/45 R18, cuando con el paquete M 'a secas' equipa ya 255/40 R18.

lo mismo que homologaba el mencionado M3 de 2001. Es una décima más lento que un 435i Coupé, pero el culpable

lo encontramos rápido en un Launch Control que no funciona tan bien como en un M4, ya que consiente que sus ruer-

das comiencen a patinar antes de tiempo. Ruedas que puede llevar un utilitario de hoy día, pues detrás calza 225/45 R18 –un Opel Adam con 87 CV puede tener 225/35 R18–, sin duda una anchura escasa para trasladar todo su potencial al asfalto desde cero. En marcha es otro cantar con recuperaciones fulgurantes y lo más llamativo llega en el comportamiento, pues dichos neumáticos permiten perder adherencia en pleno apoyo con sólo acariciar el acelerador, previa desconexión del ESP, pues sino olvídate de ir de lado, algo que es pan comido y se controla a base de dirección, ya que el autoblocante trasero nos deja ir con el pie derecho a

fondo mientras nuestra sonrisa se amplía y las gomas traseras piden la cuenta. Parece un coche de drift, y no exige ser 'tan piloto' para ir ligero como en el caso de un M4. Ahora bien, como todo vehículo de este nivel, lo suyo es disfrutar de todo esto en circuito.

La dirección activa es un placer, sus frenos con discos perforados y pinzas de cuatro pistones delante son eficaces al aguantar el maltrato sin problemas, mientras que la suspensión es ideal para el enfoque de este deportivo que con todos estos aditamentos M Performance, incrementa la tarifa en 13.645 euros. Son 73.192 euros, 15.508 menos que un BMW M4 Coupé.



EL MEJOR DE SU CLASE EN RENDIMIENTO GRACIAS AL NUEVO CAMBIO Y AL MOTOR DE 205 CV. EL NUEVO DAILY HI-MATIC VA MUY BIEN

Con genes de Maserati

El cambio automático ZF de 8 marchas que incorpora la nueva Iveco Daily es el mismo que utiliza Maserati en su Ghibli pero adaptado a las especiales características de este polifacético vehículo.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Con un incremento de precio aún no definido pero inferior a los 3.000 euros, la laureada Daily de Iveco adopta un cambio automático de 8 marchas que modifica radicalmente la forma de afrontar un día de trabajo. Y es que en un recorrido de 10.000 kilómetros realizado con un vehículo de estas características y cambio manual, se estima que el conductor realiza entre 30.000 y 40.000 cambios, un trabajo extra que casi siempre termina por aumentar el cansancio y el estrés y que se puede evitar con el Hi-Matic.

Se trata de un cambio de convertidor de par y no manual pilotado. Su sistema de lubricación por aceite cuenta con una refrigeración específica y el cambio va apoyado en un travesaño que evita vibraciones. Además, el Hi-Matic dispone de dos configuraciones diferentes desarrolladas por los ingenieros de ZF en colaboración con los de Iveco para adaptar la respuesta del cambio a las necesidades de cada situación y nivel de carga. Se trata del programa 'ECO' (con el que se arranca por defecto) y 'Power'. En el pri-

mero los cambios se realizan a un número de revoluciones menor buscando siempre que el motor vaya desahogado y el mejor consumo. En 'Power' se

▼ El cambio automático ZF de 8 marchas tiene un desarrollo específico para el Daily.



apuran más las marchas persiguiendo las mejores prestaciones y la mayor agilidad.

En cualquier caso este cambio cuenta con un modo secuencial manual que permite subir o bajar marchas en la propia palanca y que mantiene la velocidad engranada (aunque se llegue al corte o se pise el acelerador al máximo).

El cambio Hi-Matic ahorra un 10 por ciento en mantenimiento y un 5 por ciento en consumo respecto al cambio automatizado y también ofrece tres versiones: Urban, Regional e Internacional.



▲ El salpidero del Daily incorpora la nueva palanca del cambio automático en una zona que deja libre un espacio precioso para moverse libremente por las plazas delanteras. El diseño del cuadro parece el de un coche.



El Ford Mondeo 2.0 TDCi de 180 caballos conducido por Victor Piccione y Javier Llorente redujo el consumo un 17,65 por ciento frente a lo homologado por el fabricante. A la derecha recogiendo el premio con Pedro Malla, director general de ALD



Objetivo: consumo mínimo

Realizar una conducción eficiente puede suponer rebajar en buena medida el consumo de un vehículo. Eso es lo que consigue demostrar cada año la compañía de renting y gestión de flotas ALD con su Ecomotion Tour. En esta octava edición se ha impuesto a todos un Ford Mondeo.

La octava edición del ALD Ecomotion Tour ha contado con un éxito de participación de 18 marcas y 23 vehículos entre los que se encontraban modelos tan novedosos e interesantes como el nuevo Renault Espace, el nuevo Volvo XC90, el Audi A3 e-tron, el Fiat 500 X, el Land Rover Discovery Sport o el BMW M4. Frente al complicado recorrido del año pasado con numerosos puertos de montaña y carreteras serpenteantes en las que resultaba muy complicado sacar una media de consumo razonable al margen de

ser una ruta poco representativa, este año la organización apostaba por un recorrido mucho más plano. Plano pero a su vez mucho más exigente para los copilotos con una ruta repleta de cruces, pueblos cuajados de laberínticas callejuelas y desvíos escondidos que obligaban a realizar una metódica labor de orientación y cálculo del tiempo y la velocidad necesarios para llegar a cada control de paso.

Con todo, las diferentes categorías participantes dejaban claro que una conducción eficiente permite rebajar

el consumo considerablemente incluso respecto a la cifra homologada por el fabricante, que ya es todo un logro. Es lo que ocurrió con el ganador absoluto de la prueba, un Ford Mondeo 2.0 TDCi de 180 caballos con cambio manual que redujo el consumo de combustible un 17,65 por ciento (3,61 l/100 km) sin penalizar en un solo tramo. El VW Golf GTD con cambio DSG de los representantes de Volkswagen y Motor 16 se portó como un jabato, pero algún problemilla de orientación les penalizó en la clasificación final.

Por categorías, los ganadores fueron el Toyota Auris híbrido, el Fiat Dobló Cargo, el Mazda CX-5 y el BMW M4. De las 18 marcas participantes y si tenemos en cuenta las pena-



lizaciones, 6 de ellas han conseguido rebajar el consumo frente al homologado por el fabricante, mientras que si no se tienen en cuenta esas penalizaciones habrían sido 14 las marcas que hubieran reducido ese consumo, el objetivo final de la prueba de ALD.



▲ Los participantes de los 23 vehículos de 18 marcas participantes posan en la plaza de Almagro en el ecuador de la prueba. El VW Golf GTD con el que participó Motor 16 saliendo de un control de paso. A pesar de algún despiste, gastamos sólo una décima más de la cifra homologada por el fabricante.



+ en www.drives.es/es

DS PARÍS HOMENAJE A LA MODA
La marca DS es símbolo de elegancia y exclusividad, rasgos que comparte con otra importante marca parisina: Yves Saint Laurent. Por eso, el

RENAULT-NISSAN CERO EMISIONES

La Alianza Renault-Nissan suministrará una flota de 200 vehículos eléctricos de cero emisiones para la organización de la conferencia sobre el clima de las Naciones Unidas COP21 (Climat 2015), que se celebrará del 30 de noviembre al 11 de diciembre en París.

La flota estará formada por Renault ZOE, Kangoo Z.E, Fluence Z.E, Nissan LEAF y Nissan e-NV200 en versión 7 plazas. También se instalará una red de más de 50 puntos de recarga alimentados por energías renovables.



DS World de París acogerá hasta el mes de septiembre una exposición de fotografías del diseñador Yves Saint Laurent, uno de los modistos de mayor prestigio.

BMW



Los BMW Art Cars se exhiben normalmente en el Museo de la marca, en Múnich.



La colección de BMW Art Cars está compuesta por 17 coches.

Desde 1975, son muchos los artistas que han prestado su talento para crear un BMW Art Car.

40 AÑOS DE ART CARS

Andy Warhol o Roy Lichtenstein son sólo dos de los 17 creadores que han convertido en arte algunos de los coches de competición más emblemáticos de BMW. La marca celebra este año 2015 el 40 aniversario de su colección de Art Cars con diversas exposiciones por todo el mundo.

Las celebraciones comenzaron con muestras en Hong Kong, en el Centro Pompidou de París y

en el Concorso d'Eleganza en el lago de Como, donde se pudieron ver juntos los primeros cuatro BMW Art Cars y los GT2 M3 creados por Jeff Koons. A lo largo de este año, los coches viajarán también hasta Nueva York, Miami o Shanghai.

La historia de los Art Car de BMW comenzó hace cuatro décadas, cuando el piloto francés Hervé Poulain, pidió a su amigo el artista Alexander

Calder que aplicase su talento creativo en su coche de competición. Desde entonces, la marca ha ido ampliando su colección de vehículos decorados por prestigiosos artistas. El último en incorporarse fue el BMW M3 GT2 de Jeff Koons, en el año 2010, que participó en las 24 Horas de Le Mans.

La colección se exhibe normalmente en el Museo BMW en Múnich.

CITROËN

SIGUIENDO A CONTADOR

El Citroën C5 CrossTourer, vehículo oficial del equipo Tinkoff-Saxo, ha acompañado al ciclista Alberto Contador hasta lo más alto del podio del Giro de Italia. Además, la marca Citroën prestó su apoyo a la Fundación Alberto Contador con siete vehículos, coches

de competición y para transporte de material y corredores, que fueron con sus equipos.



CON EL FÚTBOL

FC Bayern, Real Madrid, AC Milan y Tottenham disputarán este año la Audi Cup 2015, un torneo organizado por la marca automovilística que se celebrará el 4 y 5 de agosto.

PEUGEOT

ARTE FLORAL CON EL 108

El Peugeot 108 es uno de los modelos más versátiles del mercado. Lo demuestran sus numerosas opciones de personalización y también su presencia en acciones como la organizada hace unos días en Madrid. Este modelo participó en el primer mercado floral de la ciudad, donde más de diez unidades del coche fueron protagonistas de diversas decoraciones y montajes realizados

por algunas de las floristerías más conocidas. Además, el evento 'Peugeot 108 Flower Market by S Moda' congregó también a cientos de personas en diferentes talleres. El Peugeot 108 está disponible en carrocería de tres y cinco puertas y cuenta con siete temas de personalización tanto exteriores como interiores. También ofrece una variante descapotable, 108 TOP!



El Peugeot 108 participó en el primer mercado floral de Madrid.

+ en www.seat.es

EDICIÓN ESPECIAL CÉSAR MANRIQUE

EL SEAT IBIZA PONE COLOR A CANARIAS

Seat crea una edición especial del Ibiza que el artista César Manrique decoró en 1987. 96 unidades de este modelo servirán como flota de alquiler a una empresa canaria.

Hace 28 años, el artista César Manrique personalizó una serie limitada del primer Ibiza, un modelo que ahora la marca ha reeditado en otra versión especial y que la empresa de alquiler canaria Cicar/Grupo Cabrera Medina ha incorporado a su flota en las Islas. Esta compañía contará con 96 unidades del Ibiza SC 1.2 TSI de 85 CV deco-

radas con los mismos colores y dibujos que Manrique trazó en los años 80. El modelo original pintado por Manrique fue presentado en el Salón de Barcelona de 1987 y la marca regaló una unidad al propio autor, que ha sido restaurada y se exhibe desde 2013 en la Casa Museo César Manrique de Lanzarote.



César Manrique, junto a su Ibiza.



Seat reedita en una versión limitada el Ibiza que pintó el artista César Manrique. 96 unidades de este modelo se incorporarán a la flota de la empresa canaria de alquiler Cicar/Grupo Cabrera Medina.



+ en www.volkswagen.es

VOLKSWAGEN GOLF GTE

SOUCEK, EMBAJADOR

El piloto Andy Soucek es el nuevo embajador del Volkswagen Golf GTE y, por tanto, ha sido el primero en estrenar en España este híbrido enchufable. El Golf GTE es muy eficiente y, sin embargo, no pierde la deportividad propia de este modelo. Según Soucek: «Es sorprendente

que un híbrido enchufable sea capaz de transmitir esta emoción al volante. Dinámicamente, está a la altura del mítico GTI».



+ en www.skoda.es

SOLIDARIDAD

Skoda amplía su compromiso con el Hospital Sant Joan de Déu de Barcelona y ha realizado una donación a esta entidad para la construcción un nuevo hospital de día.

+ en www.nissan.es

NISSAN EN LE MANS

PILOTOS CONCIENCIADOS

Los nueve pilotos del equipo de Nissan en las 24 Horas de Le Mans han usado durante la carrera unos guantes con el distintivo de la campaña 'Red Thumb', que pretende concienciar sobre el número de accidentes que se producen en carretera cada

año mientras la gente escribe con sus móviles cuando están al volante.





Rodríguez Lagunilla Salto internacional

Su elección para dirigir la producción de las fábricas de camiones y autobuses de CNH Industrial en la región de EMEA (Europa, Oriente Medio y África) convierte a **Ángel Rodríguez Lagunilla** en el español con mayor responsabilidad en el grupo. Desde finales de 2011 dirigía la planta de Iveco de Madrid, responsabilidad que recae en **Manuel Mansilla**, que será sustituido por **Raúl Ayuso** al frente de la factoría de Valladolid.

Diésel No a la discriminación

A través de su asociación Acea, los fabricantes europeos de automóviles reclaman a Bruselas que no discrimine el diésel. La petición llega tras el anuncio de que los coches de gasoil Euro 6 no entrarán en la categoría 1 del código de colores que en Francia califica los vehículos en función de sus niveles de contaminación. Los fabricantes recuerdan los avances en la tecnología del diésel limpio, argumentando que no hay razón para discriminarla pues hay mecánicas de gasoil que emiten menos CO₂ por kilómetro que los equivalentes de gasolina.

Seguros El baremo y las aseguradoras

Siguiendo el baremo aprobado en 1995 y a punto de ser modificado, casi 50.000 millones de euros han pagado las compañías de seguros en indemnizaciones por accidentes de tráfico



ESTUDIO DE LA EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD VIAL EN ESPAÑA

Cambio de tendencia

A punto de iniciarse el periodo con más intensidad de tráfico y, por lo tanto, el más conflictivo en lo que a accidentes se refiere, preocupa el repunte de los muertos en carretera en los cinco primeros meses de 2015. Mucho más cuando venimos de un año que rompió la tendencia a la baja mantenida casi una década, puesto que 2014 cerraba con un total de 42.000 accidentes, 31 muertos y 10.268 heridos graves más que en 2013.

Para conocer las causas de ese punto de inflexión hacia el aumento de la siniestralidad, la Fundación Mutua Madrileña indica

que esa recuperación del uso del coche coincide con que los jóvenes de 18 a 24 años sean el grupo que más empeora en 2014, cuando hasta el pasado año habían reducido un 27% su siniestralidad con respecto a 2010. Cabe destacar también que los hombres causan más accidentes que las mujeres, aunque la diferencia ha bajado en el último lustro, y que el número de atropellos ha crecido casi un 15% en esos cinco años.

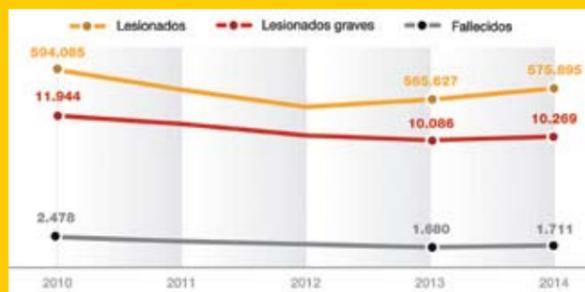
En cuanto a la severidad de las lesiones, los datos

indican una mejoría, dado que, pese al aumento del número total de heridos, el año pasado hubo menos casos graves que hace cinco, con una bajada de casi diez puntos (23,4% en 2010 y 13,7% en 2014).

Como conclusión, la Fundación y el Servicio de Estudios de la aseguradora destacan la importancia de mantener la distancia de seguridad, por estar relacionada con el 25% de los siniestros en ciudad.

El Barómetro de Averías en carretera del RACE también incide en el cambio de tendencia que experimenta la siniestralidad, porque el número de asistencias como consecuencia de un accidente ha subido un 5% en los cinco primeros meses de 2015 respecto a 2014. Incremento que se suma al alza del 1,7% en los fallecidos de enero a mayo, que señalan las estadísticas provisionales de la DGT. El deterioro de los vehículos, que tanto influye en la seguridad vial, especialmente se pone de manifiesto en

los neumáticos, con la subida del 9% en los problemas derivados de las ruedas, que requieren un 7% más de intervenciones por pinchazo y roturas, especialmente por el cada vez peor estado de las gomas.



en los últimos 20 años, lo que supone unos seis millones diarios. Son datos de la Asociación Empresarial del Seguro (Unespa), que también estima que unas 6.500 personas han padecido secuelas externas, que han costado a los seguros 1.450 millones de euros. La Memoria Social de 2014 de Unespa también recoge que el sector asegurador atendió a 9,2 millones de afectados, con un 36,6% de los casos con secuelas permanentes; de ellos, la mitad tenían entre 18 y 35 años en el momento

del siniestro. Es decir, 1,7 millones de los 3,4 millones de secuelas eran jóvenes.

Multas Desprotección ante los ayuntamientos

La pasividad generalizada de los ayuntamientos en la tramitación de recursos contra multas e impuestos tiene en Las Palmas, Sevilla y Orense sus máximos exponentes. Retrasos y rechazos sistemáticos que,

denuncia Facua, hacen que se acaben pagando sanciones aplicadas de forma indebida. La asociación de defensa de los consumidores también resalta Sevilla y Valladolid como las ciudades donde más recursos se presentan.

Eléctricos Vía libre en autopistas catalanas

A partir del 15 de septiembre los coches eléctricos no

pagarán en las autopistas catalanas, por la bonificación del 100% del coste del peaje previsto por la Generalitat. La medida beneficiará a unos 3.100 vehículos y se aplicará en la C-16 (incluidos los túneles de Vallvidrera), la C-32 en el tramo del Maresme y el Garraf y el peaje de la C-33 de Mollet del Vallès. Lo anunciaba el conseller catalán de Territorio y Sostenibilidad, Santi Vila, asegurando que habrá otras iniciativas de apoyo al coche eléctrico relacionadas con el aparcamiento y la matriculación

el puntazo

Más de cien conductores escapan cada día sin pagar en la gasolinera

Llenar el depósito y huir sin pagar es una práctica creciente, que en los últimos tres años acumula más de 115.000 incidencias, con una media diaria de más de cien 'sinpas' (fugas sin pagar por repostar). Las petroleras cifran el impacto económico en cinco millones de euros anuales, más otros dos por coste de denuncias. Contra ese delito la Asociación Española de Operadores Productos Petrolíferos (AOP) reclama agilidad en denuncias e identificación de infractores.

la imagen

BMW al servicio de la comunidad

La experiencia y conocimientos que BMW ha adquirido a lo largo del tiempo en el desarrollo y fabricación de vehículos especiales va a estar ampliamente representada en la reunión más importante para servicios de bomberos y auxiliares, que se celebra cada cinco años en Hannover (Alemania). Sin duda destacarán el BMW i3, que celebra su estreno mundial como coche de mando del servicio de bomberos, el X3 xDrive20d adaptado a ese servicio y la BMW R 1200 RT Firexpress, preparada para dar la primera respuesta a los incendios.



la frase

Jürgen Stackmann. Presidente de Seat

«Si podemos llegar a nuevos clientes, que gasten más dinero, la marca tendrá un futuro estable garantizado. El resto es lo normal y prosaico: controlar los gastos y ser eficientes».

en breve

MENOS PRODUCCIÓN
Toyota, Nissan y Honda redujeron la fabricación en el primer trimestre del año, mientras Mazda, Mitsubishi y Fuji Heavy Industries (Subaru) subieron sus cifras en el mismo periodo.

ÁREA DE DESCANSO
Áreas de reunión más confortables y relajantes instalará Audi en sus plantas de producción alemanas para mejorar los tiempos de descanso de los 27.000 empleados que trabajan en ellas.

ROBO DE VEHÍCULOS
El Comité de Vehículos Sustraidos de Centro Zaragoza y la Secretaría General de Interpol han renovado el compromiso que los une en la prevención y lucha contra el tráfico ilícito de vehículos.

NUEVO IMPUESTO
El Gobierno catalán planea un tributo autonómico para penalizar los turismos y comerciales de hasta 3,5 toneladas, que emitan más de 120 y 140 g/km de CO₂, respectivamente.

la cifra

25

millones de toneladas de carburantes de automoción se consumieron en España el pasado año. Suponen un 1,4 por ciento más que en 2013 y es la primera subida desde 2007, rompiendo el descenso que se inició en 2008 y acumula un -25%. En el reparto de 2014 el 82% corresponde a diésel y el 18% a gasolina.



Schillaci Fichado por Nissan

Como vicepresidente ejecutivo responsable mundial de ventas y marketing y miembro del comité ejecutivo, que dirige Carlos Ghosn, Nissan ha contratado a **Daniele Schillaci**, desde 2012 vicepresidente senior de ventas y marketing de Toyota Motor Europe. La incorporación se efectuará el 15 de julio y Schillaci, que desde 2006 y 2009 fue vicepresidente y director de operaciones de Toyota en España, trabajará en la sede central de Nissan en Yokohama con la responsabilidad de potenciar Nissan, Infiniti y Datsun. Otros nombramientos recientes han sido la designación de **Enric Pifarré** para dirigir la posventa de VW-Audi España.

Competencia Multitazo a los concesionarios del grupo VW

Cuarenta millones de euros es la multa impuesta por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) a 95 concesionarios de Audi, Seat y VW por prácticas anticompetitivas, constitutivas de un delito de cártel al fijar precios y condiciones e intercambiar información comercial sensible. Al ser Seat quien interpuso la denuncia, los concesionarios propios del grupo se libran de la multa. Por la misma causa ya fueron sancionados concesionarios de Toyota, Hyundai, Opel y Land Rover.



HAMILTON VOLVIÓ AL CAMINO DE LA VICTORIA TRAS DOS CARRERAS BATIDO POR ROSBERG. SU CARRERA FUE MONÓTONA PERO PERFECTA



Dos Mercedes y un Williams. Por primera vez este año, Ferrari faltaba a la cita del podio.



El Gran Premio de Canadá fue una carrera más mansa de lo que acostumbra a ofrecer en su historia el circuito de la Isla de Notre Dame. Mercedes confirmó que el título será nuevamente tema de Hamilton y Rosberg. Ferrari no llega al equipo alemán, y McLaren ni siquiera lo hace a la meta.



▲ Nico Rosberg no pudo poner en riesgo, en ningún momento, la victoria de su compañero. Ambos dominaron de principio a fin.

◀ Gran carrera de Bottas, que supo aprovechar el error de Raikkonen para subir al podio por primera vez esta temporada.

Hamilton, a toda vela

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

«Tras Mónaco, fue muy difícil para el equipo manejarlo, estuvimos expuestos a enormes críticas, parecía que todas las victorias y los campeonatos se habían olvidado, de repente un grupo de idiotas gestionaba este equi-

po. Y luego también tuvimos nuestros altibajos dentro. El resultado ha sido muy satisfactorio después de lo que pasó en Mónaco».

La victoria de Lewis Hamilton en el Gran Premio de Canadá no sólo aplicó un bálsamo al espíritu del piloto británico. Lo fue tanto o

más para Toto Wolff y la cúpula del equipo alemán, desbarbolado por las reacciones ante una decisión —en Mónaco— en la que, como se pudo comprobar después, también había tomado parte el propio piloto con sus dudas.

La carrera canadiense no cumplió con los tópicos que

la han singularizado en el pasado, en la esperanza de ayudar a quebrar el monopolio de Mercedes. Una pista tradicionalmente exigente para pilotos y máquinas siempre rompía la cintura de un monoplaza por algún sitio. Sin olvidar el coche de seguridad o la meteorología. Ninguna de las premisas entró en juego este año.

Y ni los monoplazas alemanes sufrieron problemas mecánicos, ni tampoco Ferrari presentó la batalla esperada. La modificación del propulsor italiano con tres 'tokens' creaba ciertas expectativas no cuajadas, con el equipo italiano pegándo-

se varios tiros en el pie. A la postre, el Gran Premio de Canadá 2015 fue una de las carreras más monótonas de sus últimas ediciones que permitió a Mercedes lamerse las heridas. En McLaren-Honda se abrieron más si cabe.

Los entrenamientos del viernes ya apuntaban que el W06 no tenía rival. Quedaba la duda para el sábado, ante la estrategia de Ferrari, más conservador en las sesiones libre del primer día. Al final se confirmó la tendencia y parte de la carrera se iba a dirimir en los clasificatorios del sábado entre los dos pilotos de Mercedes

Hamilton logró la pole nú-

mero 44 de su carrera el gran premio se redujo a una pugna entre ambos para controlar el consumo por parte de Hamilton y los frenos por la de Rosberg durante toda la prueba. El primero por rodar delante, 'navegando a vela' para ahorrar combustible, el segundo por hacerlo en 'aire sucio'. Las virtudes y los defectos de cada posición con un ritmo de carrera muy similar para ambos, uno por delante del otro. El resto estaba en otro mundo.

«Sólo necesitaba responder a los tiempos que Nico hacía», explicaba Hamilton al final de la prueba, «si podía bajar una o dos déci-

mas, iba bien. Así que es lo que intenté hacer, manejar la diferencia y terminar sin problemas». Fácil de decir, no tanto de llevar a cabo bajo la presión constante de Nico Rosberg. Pero el británico no cometió el menor error.

Para Rosberg, al margen de la presión constante sobre Hamilton, se trataba de manejar el reparto de frenada para no 'achicharrar' los frenos ante la dificultad de refrigerarlos, «la parte más complicada de la carrera». La estrategia del alemán fue sencilla: «Intenté presionarle durante toda la prueba, pero no cometió el menor error, así que una victoria justa»,

admitiría después en el podio. En un circuito donde se requiere precisión y agresividad en la frenada como en ningún otro, Hamilton confirmó su maestría en este apartado. De hecho, desde 2007 esta fue su cuarta victoria.

«No creo que necesite sentirme aliviado», reconocía el británico tras la prueba en relación a Mónaco, «fui el más rápido durante todo el fin de semana anterior también, obviamente tuvimos el problema que permitió ganar a Nico pero, aún así, tuve un gran ritmo durante las dos últimas carreras, es bueno continuar con la misma fortaleza, que el equipo si-

CARLOS SAINZ VOLVIÓ A DEMOSTRAR SU CALIDAD. EN UNA PISTA NADA FAVORABLE, DOBLEGÓ A SU COMPAÑERO Y AL RED BULL DE RICCIARDO



▲ Gran oportunidad perdida por Raikkonen. Un error del finlandés le dejó sin podio, superado por su compatriota Valtteri Bottas.

▼ Séptimo puesto para Maldonado, en la segunda carrera que acaba, en dos años en Lotus. El venezolano fue el mejor de su equipo.



▲ La penalización a Vettel le hizo salir el último, pero el alemán hizo una gran remontada hasta el quinto puesto, a sólo 5 segundos de su compañero.

▼ El octavo puesto de Nico Hulkenberg vuelve mostrar el gran aprovechamiento de recursos en Force India.



Massa salía desde muy atrás, pero logró un meritorio sexto puesto.

que siendo fuerte y sigue hacia delante». Toto Wolff y la dirección de Mercedes sí que respiró aliviada. Porque otro error en Montreal, técnico o estratégico, hubiera echado más sal a la herida abierta en el Principado

«No hemos visto el verdadero ritmo de Ferrari», ad-

mitía el propio Hamilton al término de la prueba. La Scuderia salió del Gilles Villeneuve frustrada tanto en el frente de Vettel como en el de Raikkonen, y Maurizio Arrivabene reconocía al final de la misma que «se había perdido un podio». Por primera vez en 2015, ningun-

no de sus pilotos acompañó a los de Mercedes.

El piloto alemán fue penalizado por adelantar el sábado a Roberto Merhi con bandera roja, y neutralizado por la pérdida de potencia de su propulsor en el Q1. Con los obstáculos de partir desde última línea llevó a cabo una

gran remontada, pero cometió varios errores al intentar superar a Fernando Alonso en dos ocasiones. Sufrió otro incidente con Nico Hulkenberg, pero que a la postre terminara a cinco segundos de Kimi Raikkonen confirmaba hasta qué punto Ferrari había fracasado en Montreal.

Porque el finlandés rodó durante buena parte de la prueba en tercera posición, hasta que cometió un absurdo error al salir de boxes que dio al traste con su casi segura posición en el podio. Por una razón u otra, parece que el finlandés falla una y otra vez por errores de concentración.

«No tenía nada que ver con los neumáticos, sino con la parada, mapas de motor y esas cosas, es algo que sabemos y quizás deberíamos haber sido más listos y evitarlo». Raikkonen pisaba el pedal y se encontraba con una inesperada potencia, «no había forma de poder controlarlo, algo estúpido, pero ocurrió, así que tenemos que aprender de ello». Quizás su futuro cada vez sea más cuestionado en Ferrari, precisamente por quien le arrebató el podio en Montreal.

«Fue un pilotaje impecable», sentenció por la radio Rob Smedley a Valtteri Bottas cuando el finlandés volvía hacia boxes con el tercer puesto en el bolsillo, logrando el primer podio para el finlandés y Williams esta temporada. Su primer relevo con los superblandos le permitieron una sola parada en boxes, estrategia inicialmente no prevista, y capitalizar así el error de Raikkonen. «Hoy maximizamos todo lo que era posible», reconocía al final de la carrera, aliviando a Williams del desastre de Mónaco, y abriendo la puerta ahora «a pistas que son más favorables para nosotros».

En cuanto a Massa, terminó sexto tras una gran remontada, también obligada por sus problemas mecánicos en los entrenamientos clasificatorios, que le dejaron atrapado en el Q1. Desde la decimoquinta posición de salida confirmó el gran ritmo de Williams, «con muchos magníficos adelantamientos, con el coche que tenía hoy podía haber luchado por el podio», reconocía el brasileño al final de la carrera, y ante la próxima visita a Austria,



CARLOS SAINZ / TORO ROSSO «Una carrera muy dura»

«No creo que pudiéramos haberlo hecho mucho mejor, hoy. Sabíamos que ésta iba a ser la carrera más dura de la temporada hasta ahora y que sería difícil luchar por los puntos. Fue una carrera decente». Si para Toro Rosso fue la peor hasta el momento en 2015, al menos para Carlos Sainz le mantiene por delante de Max Verstappen en su particular lucha con el holandés.

Sainz no entró en el Q3 por 36 milésimas. Salió desde la undécimo, pero perdió algunas posiciones en la primera vuelta. A partir de ahí, «una carrera muy dura», donde ahorrar gasolina se convirtió en el objetivo para poder atacar al final de la prueba.

No ayudó que «no pasara nada» con los pilotos de delante, la única oportunidad para entrar en los puntos que tenía en Montreal. Al final, cayó Ricciardo, y a punto estuvo de hacerlo también Checo Pérez.

«Se lleva diciendo todo el año pero hacía falta que llegase un circuito de éstos para que se viese claramente la diferencia enorme que hay. El de Austria debería ser un circuito más favorable porque, aunque hay muchas rectas, hay curvas rápidas en las que podemos recuperar. A ver qué se puede hacer allí», declaraba al final de la carrera el madrileño.



ROBERTO MERHI / MANOR El primer abandono

Roberto Merhi, tras superar netamente a su compañero Will Stevens, tuvo que abandonar por primera vez esta temporada. «De nuevo estaba siendo consistentemente más rápido que mi compañero de equipo, y hubiera vuelto a terminar por delante de él una vez más». El español, pese al abandono,

se muestra confiado: «Es momento de mirar ya hacia Austria, una pista que conozco bien y que me gusta mucho. En Manor estamos haciendo un gran trabajo y personalmente estoy muy contento del rumbo que está tomando la temporada una vez que ya me voy asentando».



LA PAZ EN MCLAREN PARECE QUE SE ACABA. ALONSO PIDE MÁS



FERNANDO ALONSO / MCLAREN ¿Sólo una mala racha?

«¡No funciona nada!». Fernando Alonso se refería a su monoplaça en el momento de abandonar en el Gran Premio de Canadá, pero podría haberse hecho extensible al comportamiento general de MP4-30 en el Gilles Villeneuve Canadá. El caso de Jenson Button fue aún peor. Desde su época de Minardi, el español nunca había acumulado tres abandonos consecutivos ni cosechado cero puntos a estas alturas de temporada.

«Es lo que toca. Sé que desde fuera hay esta sensación de querer aplastarnos. Tenemos una mala racha y bueno, no podemos hacer otra cosa que seguir trabajando», explicaba Alonso con aire casi indefenso al acabar la carrera, intentando poner la cara ante el complicado presente de McLaren, empeorado por el desastre técnico

en Montreal. Ni potencia, velocidad máxima o aceleración. Se sabía de antemano que el trazado canadiense iba a resultar duro para el monoplaça británico. Pero ni siquiera se mantuvo la fiabilidad que, al menos parecía ser la premisa básica en todo proceso de evolución y desarrollo.

En toda la temporada había quedado tanto en evidencia la impotencia de Alonso como cuando recibió las órdenes de ahorrar combustible en los primeros compases de carrera, luchando contra otros rivales, más a la defensiva que otra cosa. «No quiero, no quiero, tengo problemas ahora, luchando con estos (pilotos) y pareciendo aficionados», contestaba a los mensajes por radio, «así que ahora pelearé y más tarde me concentraré en la gasolina». Ninguno de los

donde logró la pole el pasado año. Montreal proporcionó a Lotus la mejor carrera de la temporada y una buena cosecha de puntos. Sobre todo para Pastor Maldonado que, por increíble que suene, terminó una carrera por segunda vez desde que llegara a Lotus el pasado año. Con 53 vueltas en su segundo juego de neumáticos se mostró tranquilo y paciente, sin co-

meter errores, y acabó séptimo. Al final, el único punto logrado por Romain Grosjean supo a poco el domingo tras su magnífico ritmo durante todo el fin de semana. El absurdo error al superar al doblado Will Stevens le supuso cinco segundos de penalización y puntos en la clasificación general.

El Gilles Villeneuve también golpeó a Red Bull y a

los motores de Renault con un Daniel Ricciardo, inusualmente perdido durante todo el fin de semana. El australiano terminó decimotercero, por detrás de Carlos Sainz y reconocía tras la carrera que si «el sábado habíamos alcanzando un punto bajo, en la prueba lo hemos superado», justificándose en que «Red Bull se había perdido» con las últimas actualizaciones.

Pero Christian Horner no estaba tan de acuerdo. «Kvyat hizo un trabajo super, ha mantenido su estado de forma desde Mónaco y esa confianza ha seguido aquí, sacó todo lo que el coche tenía», en relación al noveno puesto final del ruso. Y también señalaba al australiano, a quien acusaba de su desorientación y no al equipo. «Dijo que se sentía un poco como en 2013, cuando sufrió en comparación a Jean Eric Vergne, simplemente, no ha encontrado una puesta a punto que haya funcionado para él». De hecho, la puesta a punto del australiano «daño y gastó los neumáticos de forma diferente a los de Kvyat». El piloto ruso superó por segunda vez al australiano desde que recibiera la bronca de Helmut Marko tras el Gran Premio de España.

«Un gran fin de semana, el 'shock' de Mónaco se ha terminado», sentenciaba Niki Lauda tras el Gran Premio de Canadá. Cualquiera lo diría. En aquella carrera, Mercedes había logrado la primera y tercera posición. En Canadá se comprobó, efectivamente, que el fabricante alemán tampoco tiene rivales en 2015. Que pregunten, desgraciadamente, en Maranello. En Woking, que ni se molesten.

EL MUNDIAL

PILOTOS

1º. L. Hamilton (GBR)	151 puntos.
2º. N. Rosberg (A)	134 pts.
3º. S. Vettel (A)	108 pts.
4º. K. Raikkonen (FIN)	72 pts.
5º. V. Bottas (FIN)	57 pts.
6º. F. Massa (BRA)	47 pts.
7º. D. Ricciardo (AUS)	35 pts.
8º. D. Kvyat (RUS)	19 pts.
9º. R. Grosjean (FRA)	17 pts.
10º. F. Nasr (BRA)	16 pts.
13º. C. Sainz (E)	9 pts.

CONSTRUCTORES

1º. Mercedes	285 puntos.
2º. Ferrari	180 pts.
3º. Williams/Mercedes	104 pts.
4º. Red Bull/Renault	54 pts.
5º. Lotus/Mercedes	23 pts.
6º. Sauber/Ferrari	21 pts.
7º. Force India/Mercedes	21 pts.

Pedro Martín II pmartin@motor16.com

BLANCPAIN SPRINT SERIES ZOLDER



Nueva victoria del Audi R8

Laurens Vanthoor y Robin Frijns se impusieron con el Audi R8 LMS del Belgian Audi Club Team WRT en las dos mangas de Zolder, con lo que amplían su ventaja al frente de las Blancpain Series. En la primera carrera, el segundo puesto fue para el Ferrari de Seefried y Siedler, y en la segunda, para el Bentley de Buhk y Abril.

FÓRMULA E MOSCÚ

Nelson Piquet, suma y sigue

El brasileño Nelson Piquet Jr. (NexTev TCR) ganó la carrera de la Fórmula E celebrada en Moscú, con 2 segundos de ventaja sobre su compatriota Lucas di Grassi (Audi Sport ABT) y 11 sobre el alemán Nick Heidfeld (Venturi). Tras este resultado, Piquet es líder, con 128 puntos, seguido por di Grassi, con 111, y el suizo Buemi, con 105.



ENDURO X GAMES



Medalla de oro para Laia Sanz

Laia Sanz venció en la final femenina de Enduro X de los X Games disputados en Austin (EE UU), una 'olimpiada' de deportes extremos donde la piloto catalana ya había logrado tres medallas de oro en ediciones previas. Sanz, que suma 16 títulos mundiales en Trial y Enduro, ya es la mujer con más 'oros' en la historia de los X Games.

WTCC MOSCÚ

Una para Citroën, otra para Honda

Yvan Muller (164 puntos) se acerca en la general a su compañero José María 'Pechito' López (199) tras la cita en el Moscú Raceway, en la que el piloto francés sumó muchos más puntos que el argentino. Así, en la primera carrera se imponía Muller, justo por delante de López, mientras que a espaldas de los dos Citroën C-Elysée



▲▲ Sobre estas líneas, el Civic de Tiago Monteiro. Más arriba, el C-Elysée de Yvan Muller.

pasaba por meta el Honda Civic de Gabriele Tarquini. Y en la segunda manga, en la que Muller terminaba sexto y López no sumaba puntos, el triunfo era para el Honda de Tiago Monteiro, acompañado en el podio por Rob Huff (Lada Vesta) y Norbert Michelisz (Honda Civic).

GT OPEN SILVERSTONE



Los portugueses Parente y Ramos conseguían el primer triunfo del año con el McLaren 650S de Teo Martín.

Parente y Ramos, nuevos líderes tras llevar el McLaren a la victoria

Los portugueses Miguel Ramos y Álvaro Parente (Teo Martín Motorsport) son líderes del International GT Open tras conseguir en Silverstone la primera victoria del McLaren 650S del equipo español. Fue en la primera carrera, y el coche británico entraba en meta con un pelotón de seis Ferrari 458 Italia inmediatamente por detrás, siendo la segunda plaza para el de Scuderia Villorba Corse pilo-

tado por Alessandro Balzan y Nicola Benucci, y la tercera para el de AF Corse con Pasin Lathouras y Michele Ru-



▲ El argentino Companc y el italiano Giammaria ganaron la segunda manga con su Ferrari 458.

golo. En la segunda carrera, con cuatro Ferrari copando los primeros puestos, ganó el de AF Corse en manos de



▲ Triunfo de Kanamaru en la primera carrera de F-3 y del líder, Tereschenco, en la segunda.

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 121i 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 228i 2p		37.900	6,3 245	
G 228i 2p		43.600	6,6 245	
G M235i 2p		50.100	7,6 326	
G M235i 2p		55.500	7,9 326	
G M235i xDrive 2p		54.900	7,8 326	
D 316d 4p		32.000	4,5 116	
D 318d 4p		34.000	4,5 143	
D 318d xDrive 4p		37.800	4,8 143	
D 320d 4p		36.900	4,6 184	
D 320d EfficientDynamics 4p		31.000	4,1 163	
D 320d xDrive 4p		40.800	4,9 218	
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		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	5,2 143	
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	
G 420i 2p		39.550	6,3 184	
G 420i 2p		46.400	6,8 184	
G 428i 2p		44.550	6,7 245	
G 428i 2p		52.000	7, 245	
G 428i xDrive 2p		47.150	6,9 245	
G 428i xDrive 2p		54.600	7,2 245	
G 435i 2p		55.850	8,1 306	
G 435i 2p		63.400	8,4 306	
G 435i xDrive 2p		58.450	8,4 306	
G 435i xDrive 2p		66.000	8,7 306	
D 418d Gran Coupe 5p		40.150	4,7 143	
D 420d Gran Coupe 5p		42.550	4,9 184	
D 420d xDrive Gran Coupe 5p		45.150	5,1 184	
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	
G 420i Gran Coupe 5p		39.550	6,6 184	
G 428i Gran Coupe 5p		44.550	6,7 245	
G 428i xDrive Gran Coupe 5p		47.150	6,9 245	
G 435i Gran Coupe 5p		55.850	8,1 306	
G 435i xDrive Gran Coupe 5p		58.450	8,5 306	
G M4 2p		88.700	8,3 431	
G M4 2p		98.700	9,1 431	
G M4 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	
G 320i Gran Turismo 5p		43.900	6,6 184	
G 328i Gran Turismo 5p		47.000	6,5 245	
G 328i xDrive Gran Turismo 5p		49.100	6,9 245	
G 335i Gran Turismo 5p		53.700	7,7 306	
G 335i xDrive Gran Turismo 5p		56.300	8,1 306	
D 518d 4p		41.750	4,5 150	
D 520d 4p		44.350	4,5 190	
D 520d xDrive 4p		50.250	4,9 190	
D 525d 4p		50.850	5,1 218	
D 525d xDrive 4p		55.850	5,3 218	
D 530d 4p		57.550	5,3 258	
D 530d xDrive 4p		58.750	5,6 258	
D 535d xDrive 4p		64.850	5,8 313	
E ActiveHybrid 5 4p		70.050	6,8 340	
G 520i 4p		44.850	6,6 184	
G 528i 4p		49.350	6,8 245	
G 528i xDrive 4p		53.650	6,6 245	
G 535i 4p		60.350	8,2 306	
G 535i xDrive 4p		65.650	7,8 306	
G 535i xDrive 4p		88.850	9,3 449	
D 518d Touring 5p		46.250	5 150	
D 518d xDrive Touring 5p		47.070	4,9 150	
D 520d Touring 5p		48.950	5 190	
D 520d xDrive Touring 5p		49.668	4,9 190	
D 525d Touring 5p		54.050	5,4 190	
D 525d Touring 5p		53.850	5,6 218	
D 525d xDrive Touring 5p		59.050	5,8 218	
D 530d Touring 5p		60.250	5,7 258	
D 530d xDrive Touring 5p		62.050	6 258	
D 535d xDrive Touring 5p		67.650	6,2 313	
G 520i Touring 5p		47.550	7,2 184	
G 525d Touring 5p		53.250	7,4 245	
G 528i Touring 5p		53.881	6,8 245	
G 528i xDrive Touring 5p		57.550	7,2 245	
G 535i Touring 5p		64.450	8,5 306	
G 535i xDrive Touring 5p		69.750	8,5 306	
D M550d xDrive 4p		93.150	6,2 381	
G M5 4p		120.850	9,9 560	
D M550d xDrive Touring 5p		95.950	6,3 381	
D 520d Gran Turismo 5p		54.550	5,5 184	
D 530d Gran Turismo 5p		66.550	5,8 258	
D 530d xDrive Gran Turismo 5p		72.000	6,2 258	
D 535d xDrive Gran Turismo 5p		77.100	6,4 313	
G 535i Gran Turismo 5p		68.100	6,2 306	
G 535i xDrive Gran Turismo 5p		71.000	6,5 306	
G 550i xDrive Gran Turismo 5p		95.650	6,6 450	
D 640d 2p		99.750	5,5 313	
D 640d xDrive 2p		109.050	5,6 313	
D 640d xDrive 2p		107.450	5,8 313	
D 640d xDrive 2p		114.650	6 313	
G 640i 2p		98.150	7,7 320	
G 640i 2p		107.650	7,8 320	
G 640i xDrive 2p		101.650	8,1 320	
G 640i xDrive 2p		111.450	8,2 320	
G 650i 2p		114.750	8,8 450	
G 650i 2p		125.450	9,2 450	
G 650i xDrive 2p		118.650	9,3 450	
G 650i xDrive 2p		129.650	9,5 450	
G M6 2p		150.050	9,9 560	
G M6 2p		160.450	10,3 560	
D 640d Gran Coupe 4p		102.450	5,7 313	
D 640d xDrive Gran Coupe 4p		106.050	6 313	
D 640i Gran Coupe 4p		101.050	7,8 320	
D 640i xDrive Gran Coupe 4p		104.650	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	6 258	
D 740d 4p		100.050	5,7 313	
D 740d xDrive 4p		103.450	6 313	
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	
D 730d 4p		96.450	5,6 258	
D 750d xDrive 4p		130.050	6,4 381	
E ActiveHybrid 7 4p		110.050	6,8 354	
G 740i 4p		104.050	7,9 320	
G 750i 4p		124.050	8,6 450	
G 750i xDrive 4p		135.450	9,3 450	
G 760i 4p		170.050	12,9 544	
G 24sDrive18i 2p		39.300	6,8 156	
G 24sDrive20i 2p		42.300	6,8 184	
G 24sDrive28i 2p		49.300	6,8 245	
G 24sDrive35i 2p		54.300	9 306	
E i8 2p		129.900	21 362	
D X1 sDrive16d 5p		30.100	5 116	
D X1 sDrive18d 5p		31.850	5 143	
D X1 sDrive20d 5p		34.850	5 184	
D X1 sDrive20d EfficientDynamics Edition 5p		34.100	4,5 163	
D X1 sDrive18d 5p		34.050	5,4 143	
D X1 sDrive20d 5p		37.050	5,4 184	
D X1 sDrive25d 5p		40.450	5,5 218	
G X1 sDrive18i 5p		31.650	7,9 150	
G X1 sDrive20i 5p		34.750	7,1 184	
G X1 sDrive20i 5p		36.950	7,7 184	
G X1 sDrive28iA 5p		43.850	7,3 245	
D X3 sDrive18d 5p		39.600	4,8 150	
D X3 sDrive20d 5p		44.950	4,8 190	
D X3 sDrive30d 5p		52.250	5,9 258	
D X3 sDrive35d 5p		62.100	6 313	
D X3 sDrive40i 5p		44.200	7 184	
D X3 sDrive20i 5p		42.700	6,9 184	
D X3 sDrive30i 5p		52.600	7,3 245	
D X3 sDrive35i 5p		61.200	8,3 306	
D X4 xDrive20d 5p		48.400	5,2 190	
D X4 xDrive30d 5p		60.000	5,9 258	
D X4 xDrive28i 5p		65.200	6 313	
D X4 xDrive20i 5p		48.700	7,2 184	
D X4 xDrive28i 5p		56.400	7,3 245	
D X4 xDrive35i 5p		65.000	8,3 306	
D X5 M50d 4p		103.650	6,6 381	
D X5 sDrive25d 5p		58.950	5,7 218	
D X5 sDrive35d 5p		61.950	5,9 218	
D X5 sDrive30d 5p		67.800	6 258	
D X5 sDrive40d 5p		72.900	6 313	
D X5 sDrive35i 5p		67.650	8,5 306	
D X5 M50d 4p		106.600	6,6 381	
D X6 xDrive25d 5p		75.300	6 258	
D X6 xDrive40d 5p		79.000	6,3 313	
D X6 xDrive35i 5p		74.800	8,6 306	
D X6 xDrive50i 5p		99.600	9,7 450	
D AVEO 1.2 LT 4p		13.965	5,1 86	
D 750Ld xDrive 4p		13.965	5,1 86	
E ActiveHybrid 7 4p		15.365	6,2 100	
G 740L 4p		104.050	7,9 320	
G 750L 4p		124.050	8,6 450	

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

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

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes Lexus, Lada, Lamborghini, Lancia, and Mazda sections.

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



Mercedes

Importadora Mercedes-Benz España, S.A. Avda de Biscaya, 30, 28010 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 914961000. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 80 puntos de asistencia en carretera España. Web: www.mercedes-benz.es

Table with columns: Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists Mercedes-Benz models and their specifications.

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



Mini

Importadora: BMW Vía S.A. Avda de Biscaya, 18, 28010 Madrid. Teléfono: 912 25 910. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 80 puntos de asistencia en carretera España. Web: www.mini.es

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



Mitsubishi

Importadora: MM Automóviles, S.A. Francisco Genés, 4, 28018 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 912 200180. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 80 puntos. Web: www.mitsubishi-motors.es

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



Nissan

Fabricante/Importador: Nissan Motor España, S.A. Torre Nissan, Pta. Central de General Arriarte, 4-10, 08004 Barcelona. Teléfono: 93 981801. Garantía: 3 años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 80 puntos. Web: www.nissan.es

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

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 Prem Pack Dyn 5p	21.100	4,3 98	
G	NOTE 5p 1.26 DIG-S 98CV Tekna Prem Xtr P Dyn 5p	22.400	5,1 98	
G	NOTE 5p 1.26 DIG-S 98CV Tekna Sport Pack 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	23.000	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	JUKE 1.5 dci N-TEC 4x2 5p	21.250	4 110	
D	JUKE 1.5 dci TEKNA 4x2 5p	22.650	4 110	
D	JUKE 1.5 dci TEKNA PREMIUM 4x2 5p	25.100	4 110	
D	JUKE 1.5 dci TEKNA S 4x2 5p	23.500	4 110	
G	JUKE 1.2 DIG-T Acenta 4x2 5p	18.500	5,6 115	
G	JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2 5p	19.600	5,6 115	
G	JUKE 1.2 DIG-T TEKNA 4x2 5p	21.000	5,6 115	
G	JUKE 1.2 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 5p	23.450	5,6 115	
G	JUKE 1.2 DIG-T TEKNA S 4x2 5p	21.850	5,6 115	
G	JUKE 1.6 94CV Visia 4x2 5p	16.500	6 94	
G	JUKE 1.6 DIG-T 214 CV XTRONIC NISMO RS 4x4 5p	32.900	7,4 214	
G	JUKE 1.6 DIG-T 218 CV NISMO RS 30 ANVI 4x2 5p	29.650	7,2 218	
G	JUKE 1.6 DIG-T 218 CV NISMO RS 4x2 5p	26.950	7,2 218	
G	JUKE 1.6 DIG-T TEKNA 4x2 5p	22.850	6 190	
G	JUKE 1.6 DIG-T TEKNA PREMIUM 4x2 5p	25.300	6 190	
G	JUKE 1.6 DIG-T TEKNA S 4x2 5p	23.700	6 190	
G	JUKE 1.6 DIG-T XTRONIC TEKNA 4x4 5p	26.350	6,5 190	
G	JUKE 1.6 DIG-T XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x4 5p	28.800	6,5 190	
G	JUKE 1.6 DIG-T XTRONIC TEKNA S 4x4 5p	27.200	6,5 190	
G	JUKE 1.6 XTRONIC N-TEC 4x2 5p	20.450	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA 4x2 5p	21.850	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	24.300	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	25.900	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	27.500	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	29.100	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	30.700	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	32.300	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	33.900	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	35.500	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	37.100	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	38.700	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	40.300	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	41.900	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	43.500	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	45.100	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	46.700	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	48.300	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	49.900	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	51.500	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	53.100	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	54.700	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	56.300	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	57.900	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	59.500	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	61.100	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	62.700	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	64.300	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	65.900	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	67.500	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	69.100	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	70.700	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	72.300	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	73.900	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	75.500	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	77.100	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	78.700	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	80.300	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	81.900	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	83.500	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	85.100	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	86.700	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	88.300	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	89.900	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	91.500	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	93.100	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	94.700	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	96.300	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	97.900	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	99.500	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	101.100	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	102.700	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	104.300	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	105.900	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	107.500	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	109.100	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	110.700	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	112.300	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	113.900	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	115.500	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	117.100	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	118.700	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	120.300	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	121.900	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	123.500	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	125.100	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	126.700	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	128.300	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	129.900	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	131.500	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	133.100	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	134.700	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	136.300	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	137.900	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	139.500	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	141.100	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	142.700	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	144.300	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	145.900	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	147.500	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	149.100	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	150.700	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	152.300	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	153.900	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	155.500	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	157.100	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	158.700	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	160.300	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	161.900	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	163.500	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	165.100	6,3 117	
G	JUKE 1.6 XTRONIC TEKNA PREMIUM 4x2 5p	166.700		

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 MACAN Turbo 5p		93.686	89 400	
G CAYENNE Diesel 5p		75.144	6,6 262	
G CAYENNE S Diesel 5p		96.072	8 385	
G CAYENNE S E-hybrid 5p		85.179	34 416	
G CAYENNE 5p		77.067	9,2 300	
G CAYENNE GT 5p		114.398	9,8 440	
G CAYENNE S 3p		93.900	9,5 420	
G CAYENNE Turbo 5p		148.879	11,2 520	
G CAYENNE Turbo S 5p		192.590	11,5 570	
Renault				
Fabricante: Renault España Comercial, Avda. Buges, 84, 28050 Madrid. Teléfono: 900 100500. Garantía: Dos años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 190 puntos en España. Web: www.renault.es				
G TWINGO Intens S Ce 70cv S&S 5p		12.125	4,2 71	
G TWINGO Zen Energy T Ce 90cv S&S 5p		13.925	4,3 90	
G TWINGO Zen S Ce 70cv S&S 5p		13.025	4,2 71	
D CLO Authentique dCi 75 eco2 5p		14.350	3,6 75	
D CLO Business dCi 75 eco2 5p		15.715	3,6 75	
D CLO Business Energy dCi 90 S&S eco2 5p		16.615	3,6 90	
D CLO Business Energy dCi 90 S&S Ecoleader 5p		16.760	3,1 90	
D CLO Dynamique dCi 90 EDC eco2 5p		19.000	3,7 90	
D CLO Dynamique Energy dCi 90 S&S eco2 5p		17.600	3,6 90	
D CLO Expression dCi 75 eco2 5p		15.950	3,6 75	
D CLO Expression dCi 90 EDC eco2 5p		18.400	3,7 90	
D CLO Expression dCi 90 S&S eco2 5p		16.850	3,6 90	
D CLO Technofeel dCi 90 eco2 5p		17.550	3,6 90	
G CLO Authentique 1.2 16v 75 5p		12.700	5,5 75	
G CLO Business 1.2 16v 75 5p		14.065	5,5 75	
G CLO Dynamique Energy T Ce 90 S&S eco2 5p		15.950	4,5 90	
D CLO Expression 1.2 16v 75 5p		14.300	5,5 75	
D CLO Expression Energy T Ce 90 S&S eco2 5p		15.200	4,5 90	
G CLO GT 1.2 120 EDC 5p		19.250	5,2 120	
D CLO Technofeel T Ce 90 eco2 5p		15.900	4,9 90	
L CLO Business 1.2 16v 75 GLP 5p		14.965	7,2 72	
D CLO Renault Sport Dynam Energy 5p		25.500	6,3 200	
D CLO Sport Tour. 2000. EDC dCi 90 EDC eco2 5p		19.600	3,7 90	
D CLO Sport Tour. Dynam. Energy dCi 90 S&S eco2 5p		18.200	3,6 90	
D CLO Sport Tour. Exp. dCi 90 EDC eco2 5p		19.050	3,6 90	
D CLO Sport Tour. Exp. Energy dCi 90 S&S eco2 5p		17.500	3,6 90	
D CLO Sport Tourer Authentique dCi 75 eco2 5p		15.050	3,6 75	
D CLO Sport Tourer Expression dCi 75 eco2 5p		16.600	3,6 75	
D CLO Sport Tour. Dynam. Energy T Ce 90 S&S eco2 5p		16.550	4,5 90	
G CLO Sport Tour. Exp. Energy T Ce 90 S&S eco2 5p		15.850	4,5 90	
G CLO Sport Tourer Authentique 1.2 16v 75 5p		13.400	5,5 75	
G CLO Sport Tourer Expression 1.2 16v 75 5p		14.500	5,5 75	
ZOE Intens 5p		23.300	88	
ZOE Life 5p		21.500	88	
ZOE Zen 5p		23.300	88	
ZOE Zen Adventure dCi 90 S&S eco2 5p		19.920	3,7 90	
D CAPTUR Helly Hansen dCi 90 EDC eco2 5p		22.400	4,1 90	
D CAPTUR Helly Hansen Energy dCi 90 S&S eco2 5p		21.000	3,9 90	
D CAPTUR Intens dCi 90 EDC eco2 5p		18.700	3,6 90	
D CAPTUR Life Energy dCi 90 S&S eco2 5p		17.200	3,6 90	
D CAPTUR Zen dCi 90 EDC eco2 5p		21.200	3,9 90	
D CAPTUR Zen Energy dCi 90 S&S eco2 5p		19.800	3,6 90	
D CAPTUR Helly Hansen Energy T Ce 90 S&S eco2 5p		19.350	4,9 90	
G CAPTUR Helly Hansen T Ce 120 EDC 5p		21.450	5,5 120	
G CAPTUR Intens Energy T Ce 90 S&S eco2 5p		17.050	4,9 90	
G CAPTUR Life T Ce 120 EDC 5p		19.150	5,4 120	
G CAPTUR Life Energy T Ce 90 S&S eco2 5p		15.550	4,9 90	
G CAPTUR Zen Energy T Ce 90 S&S eco2 5p		18.150	4,9 90	
G CAPTUR Zen T Ce 120 EDC 5p		20.250	5,4 120	
G MEGANE Coupé R.S. 2.75 TROPHY 3p		36.830	7,5 275	
G MEGANE Coupé RS 2.0 16v 265 S&S 3p		31.630	7,5 265	
D MEGANE Bose EDC dCi 110 eco2 5p		25.430	4,2 110	
D MEGANE Bose Energy dCi 110 S&S eco2 5p		24.430	3,5 110	
D MEGANE Bose EDC dCi 130 S&S eco2 5p		25.230	4 130	
D MEGANE Business dCi 110 eco2 5p		21.880	4,4 110	
D MEGANE Business dCi 95 eco2 5p		20.580	4,1 95	
D MEGANE Business Energy dCi 110 S&S eco2 5p		22.480	3,5 110	
D MEGANE GT Style dCi 110 eco2 5p		22.630	4,4 110	
D MEGANE GT Style dCi 95 eco2 5p		21.330	4,1 95	
D MEGANE GT Style EDC dCi 110 eco2 5p		24.230	4,2 110	
D MEGANE GT Style Energy dCi 110 S&S eco2 5p		23.230	3,5 110	
D MEGANE Intens dCi 95 eco2 5p		19.880	4,1 95	
D MEGANE Limited dCi 110 eco2 5p		21.930	4,4 110	
D MEGANE Limited dCi 110 eco2 EDC 5p		23.530	4,2 110	
D MEGANE Limited dCi 95 eco2 5p		20.680	4,1 95	
D MEGANE Limited Energy dCi 110 S&S eco2 5p		22.530	3,5 110	
G MEGANE Bose EDC T Ce 130 5p		24.430	5,6 130	
G MEGANE Bose Energy T Ce 130 S&S 5p		22.930	5,4 130	
G MEGANE GT Style Energy T Ce 115 S&S eco2 5p		20.330	5,3 115	
G MEGANE Intens Energy T Ce 115 S&S eco2 5p		18.580	5,3 115	
G MEGANE Limited Energy T Ce 115 S&S eco2 5p		19.680	5,3 115	
D MEGANE Coupé Bose EDC dCi 110 3p		26.080	4,2 110	
D MEGANE Coupé Bose Energy dCi 130 S&S 3p		25.080	3,4 130	
D MEGANE Coupé Bose Energy T Ce 130 S&S 3p		25.880	4 130	
D MEGANE Coupé GT Style dCi 110 3p		23.280	4,4 110	
D MEGANE Coupé GT Style dCi 95 3p		21.980	4,1 95	
D MEGANE Coupé GT Style EDC dCi 110 3p		24.880	4,2 110	
D MEGANE Coupé GT Style Energy dCi 110 S&S 3p		23.880	3,5 110	
D MEGANE Coupé Limited dCi 110 eco2 3p		22.580	4,4 110	
D MEGANE Coupé Limited dCi 110 eco2 EDC 3p		24.180	4,2 110	
D MEGANE Coupé Limited dCi 95 eco2 3p		21.330	4,1 95	
D MEGANE Coupé Limited Energy dCi 110 3p		23.180	3,5 110	
D MEGANE Coupé Limited Energy dCi 130 3p		24.180	4,2 130	
D MEGANE Coupé Limited Energy dCi 130 S&S 3p		24.650	4,4 130	
D MEGANE Coupé Limited Energy dCi 110 S&S 3p		24.650	4,1 110	
D MEGANE Coupé Limited Energy T Ce 130 3p		25.950	6,4 130	
D MEGANE Coupé Limited Energy T Ce 115 3p		22.350	6,1 115	
D GRAND SCENIC BOSE dCi 110 EDC 7p 5p		29.150	4,7 110	
D GRAND SCENIC BOSE Energy dCi 110 eco2 7p 5p		27.850	4,1 110	
D GRAND SCENIC BOSE Energy dCi 130 eco2 7p 5p		29.150	4,4 130	
D GRAND SCENIC Limited dCi 110 EDC 7p 5p		27.350	4,7 110	
D GRAND SCENIC Limited Energy dCi 110 eco2 7p 5p		25.550	4,1 110	
D GRAND SCENIC Limited Energy dCi 130 eco2 7p 5p		26.050	4,1 130	
D GRAND SCENIC Limited Energy dCi 130 eco2 7p 5p		26.850	4,4 130	
D GRAND SCENIC Limited Energy dCi 130 eco2 7p 5p		27.350	4,4 130	
D GRAND SCENIC Selection Energy dCi 110 eco2 7p 5p		24.750	4,1 110	
D GRAND SCENIC Selection Energy dCi 110 eco2 7p 5p		25.250	4,1 110	
G GRAND SCENIC BOSE Energy T Ce 130 7p 5p		26.650	6,4 130	
G GRAND SCENIC Limited Energy T Ce 130 7p 5p		24.850	6,4 130	
G GRAND SCENIC Selection Energy T Ce 115 5p 5p		22.450	6,1 115	
G GRAND SCENIC Selection Energy T Ce 115 7p 5p		22.950	6,1 115	
D ESPACE Celsium dCi 150 5p		38.450	5,7 150	
D ESPACE Celsium dCi 150 Auto 5p		40.850	6,4 150	
D ESPACE Initiale dCi 175 Auto 5p		47.350	6,4 175	
D GRAND ESPACE Celsium 2.0 dCi 150 5p		39.250	5,7 150	
D GRAND ESPACE Celsium dCi 175 Auto 5p		41.650	6,4 175	
D GRAND ESPACE Initiale dCi 175 Auto 5p		48.150	6,4 175	
D KOLEOS Expression dCi 150 4x4 5p		27.350	5,7 150	
D KOLEOS Expression dCi 150 4x4 5p		29.850	6,4 150	
D KOLEOS Limited Edition dCi 150 4x4 5p		29.250	5,7 150	
D KOLEOS Limited Edition dCi 150 4x4 5p		31.750	6,4 150	
D KOLEOS Privilege dCi 150 4x4 5p		36.950	6,4 150	
D KOLEOS Phénix dCi 175 Auto 4x4 5p		39.150	7 175	
G PHANTOM Coupé 2p		491.065	14,8 453	
G PHANTOM Dropthead Coupé 2p		509.995	14,8 460	
G PHANTOM Phantom 4p		457.718	14,8 460	
G PHANTOM Largo 4p		539.226	14,9 460	
Rolls Royce				
Fabricante: Rolls Royce Motor Cars Madrid Paseo de la Habana 74, 28016 Madrid. Teléfono: 91 497 4372. Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de postventa: 2 puntos de asistencia en España. Web: www.rolls-roycemotors.com				
G PHANTOM Coupé 2p		491.065	14,8 453	
G PHANTOM Dropthead Coupé 2p		509.995	14,8 460	
G PHANTOM Phantom 4p		457.718	14,8 460	
G PHANTOM Largo 4p		539.226	14,9 460	
Seat				
Fabricante: Seat SA, Autovía A-2, km 35, 02610 Martorelles (Barcelona). Teléfono: 932 402402. Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de postventa: 600 puntos de asistencia en toda España. Web: www.seat.es				
G MILO 60cv Mii by Mango Beige Glam 3p		12.285	4,5 60	
G MILO 60cv Mii by Mango Beige Glam Auto 3p		13.035	4,4 60	
G MILO 60cv Mii by Mango Beige Glam Eco 3p		12.685	4,1 60	
G MILO 60cv Mii by Mango Negro Deep 3p		12.295	4,5 60	
G MILO 60cv Mii by Mango Negro Deep Auto 3p		13.045	4,4 60	
G MILO 60cv Mii by Mango Negro Deep Eco 3p		12.695	4,1 60	
G MILO 60cv Reference 3p		9.670	4,5 60	
G MILO 60cv Reference Auto 3p		10.420	4,4 60	
G MILO 60cv Reference Ecomotive 3p		10.070	4,1 60	
G MILO 60cv Style 3p		11.040	4,5 60	
G MILO 60cv Style Auto 3p		11.790	4,4 60	
G MILO 60cv Style Ecomotive 3p		11.440	4,1 60	
G MILO 75cv Mii by Mango Beige Glam 3p		12.785	4,5 75	
G MILO 75cv Mii by Mango Beige Glam Auto 3p		13.535	4,5 75	
G MILO 75cv Mii by Mango Negro Deep 3p		12.795	4,7 75	
G MILO 75cv Mii by Mango Negro Deep Auto 3p		13.545	4,5 75	
G MILO 75cv Mii by Mango Negro Deep Eco 3p		13.195	4,2 75	
G MILO 75cv Reference 3p		10.170	4,7 75	
G MILO 75cv Reference Start&Stop 3p		10.570	4,2 75	
G MILO 75cv Style 3p		11.540	4,7 75	
G MILO 75cv Style Auto 3p		12.290	4,5 75	
G MILO 75cv Style Start&Stop 3p		11.940	4,2 75	
G MILO 68cv Ecofuel GNC Reference S&S 3p		13.610	6,8	
G MILO 68cv Ecofuel GNC Style Start&Stop 3p		14.855	6,8	
G MILO 68cv GNC Mii by Mango Beige Gl St&S 3p		14.865	6,8	
G MILO 60cv Mii by Mango Negro D St&S 3p		13.015	4,1 60	
G MILO 60cv Mii by Mango Negro Deep Eco 5p		12.605	4,5 60	
G MILO 60cv Mii by Mango Beige Glam 5p		13.355	4,4 60	
G MILO 60cv Mii by Mango Beige Glam Auto 5p		14.105	4,4 60	
G MILO 60cv Mii by Mango Beige Glam Eco 5p		13.005	4,1 60	
G MILO 60cv Mii by Mango Negro Deep 5p		12.615	4,5 60	
G MILO 60cv Mii by Mango Negro Deep Eco 5p		13.365	4,4 60	
G MILO 60cv Reference 5p		9.981	4,5 60	
G MILO 60cv Reference Auto 5p		10.731	4,4 60	
G MILO 60cv Reference Ecomotive 5p		10.381	4,1 60	
G MILO 60cv Style 5p		11.351	4,5 60	
G MILO 60cv Style Auto 5p		12.101	4,4 60	
G MILO 60cv Style Ecomotive 5p		11.751	4,1 60	
G MILO 75cv Mii by Mango Beige Glam 5p		13.105	4,7 75	
G MILO 75cv Mii by Mango Beige Glam Auto 5p		13.855	4,5 75	
G MILO 75cv Mii by Mango Negro Deep 5p		13.115	4,7 75	
G MILO 75cv Mii by Mango Negro Deep Auto 5p		13.865	4,5 75	
G MILO 75cv Mii by Mango Negro Deep Eco 5p		13.515	4,4 75	
G MILO 75cv Mii by Mango Negro Deep Start&Stop 5p		13.125	4,2 75	
G MILO 75cv Mii by Mango Negro Deep Style 5p		13.875	4,5 75	
G MILO 75cv Mii by Mango Negro Deep Start&Stop 5p		13.525	4,2 75	
G MILO 75cv Mii by Mango Negro Deep Eco 5p		14.275	5,1 75	
G MILO 75cv Mii by Mango Negro Deep Eco 5p		14.927	5,3 105	
G MILO 75cv Mii by Mango Negro Deep Eco 5p		15.577	5,3 105	
G MILO 75cv Mii by Mango Negro Deep Eco 5p		16.227	5,3 105	
G MILO 75cv Mii by Mango Negro Deep Eco 5p		16.877	5,3 105	
G MILO 75cv Mii by Mango Negro Deep Eco 5p		17.527	5,3 105	
G MILO 75cv Mii by Mango Negro Deep Eco 5p		18.177	5,3 105	
G MILO 75cv Mii by Mango Negro Deep Eco 5p		18.827	5,3 105	
G MILO 75cv Mii by Mango Negro Deep Eco 5p		19.477	5,3 105	
G MILO 75cv Mii by Mango Negro Deep Eco 5p		20.127	5,3 105	
G MILO 75cv Mii by Mango Negro Deep Eco 5p		20.777	5,3 105	</

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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G	OTIGO 1.0 MPI 75cv Elegance 3p	12.100	4,7 75	
G	OTIGO 1.0 MPI 60cv Active 5p	10.120	4,5 60	
G	OTIGO 1.0 MPI 60cv Ambition 5p	11.380	4,5 60	
G	OTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Active 5p	10.850	4,4 60	
G	OTIGO 1.0 MPI 60cv ASG Ambition 5p	12.130	4,4 60	
G	OTIGO 1.0 MPI 75cv Ambition 5p	11.920	4,7 75	
G	OTIGO 1.0 MPI 75cv ASG Ambition 5p	12.660	4,5 75	
G	OTIGO 1.0 MPI 75cv ASG Elegance 5p	13.180	4,5 75	
G	OTIGO 1.0 MPI 75cv Elegance 5p	12.430	4,7 75	
D	FABIA 14 TDI 105cv Ambition 5p	18.020	3,5 105	
D	FABIA 14 TDI 105cv Style 5p	18.970	3,5 105	
D	FABIA 14 TDI 90cv Ambition 5p	17.320	3,4 90	
D	FABIA 14 TDI 90cv Style 5p	18.620	3,6 90	
D	FABIA 16 TDI 90cv Ambition 5p	19.570	3,6 90	
D	FABIA 16 TDI 90cv Style 5p	18.270	3,4 90	
G	FABIA 1.0 MPI 60cv Active 5p	13.120	4,7 60	
G	FABIA 1.0 MPI 60cv Ambition 5p	14.370	4,7 60	
G	FABIA 1.0 MPI 75cv Active 5p	13.620	4,8 75	
G	FABIA 1.0 MPI 75cv Ambition 5p	14.870	4,8 75	
G	FABIA 1.2 TSI 110cv Ambition 5p	16.070	4,8 110	
G	FABIA 1.2 TSI 110cv Style 5p	17.370	4,7 110	
G	FABIA 1.2 TSI 110cv DSG 5p	18.320	4,7 110	
G	FABIA 1.2 TSI 110cv DSG CR 5p	17.020	4,8 110	
G	FABIA 1.2 TSI 90cv Active 5p	14.120	4,7 90	
G	FABIA 1.2 TSI 90cv Ambition 5p	15.370	4,7 90	
G	FABIA 1.2 TSI 90cv Style 5p	16.320	4,7 90	
D	FABIA 1.4 TDI 105cv Ambition 5p	18.820	3,5 105	
D	FABIA 1.4 TDI 105cv Style 5p	19.770	3,5 105	
D	FABIA 1.4 TDI 90cv Ambition 5p	18.120	3,4 90	
D	FABIA 1.4 TDI 90cv DSG Ambition 5p	19.420	3,6 90	
D	FABIA 1.6 TDI 90cv DSG 5p	20.370	3,6 90	
D	FABIA 1.6 TDI 90cv Style 5p	19.070	3,4 90	
G	FABIA 1.0 MPI 75cv Active 5p	14.420	4,8 75	
G	FABIA 1.0 MPI 75cv Ambition 5p	15.670	4,8 75	
G	FABIA 1.2 TSI 110cv Ambition 5p	16.870	4,8 110	
G	FABIA 1.2 TSI 110cv DSG 5p	18.170	4,8 110	
G	FABIA 1.2 TSI 110cv DSG Style 5p	19.120	4,8 110	
G	FABIA 1.2 TSI 110cv Style 5p	17.820	4,8 110	
G	FABIA 1.2 TSI 90cv Active 5p	14.920	4,7 90	
G	FABIA 1.2 TSI 90cv Ambition 5p	16.170	4,7 90	
G	FABIA 1.2 TSI 90cv Style 5p	17.120	4,7 90	
D	ROOMSTER 1.2 TDI CR 75cv Ambition 5p	16.670	4,5 75	
D	ROOMSTER 1.2 TDI CR 75cv Elegance 5p	17.820	4,2 75	
D	ROOMSTER 1.6 TDI CR 105cv Elegance 5p	18.840	4,7 105	
D	ROOMSTER 1.6 TDI CR 90cv Ambition 5p	17.170	4,7 90	
D	ROOMSTER 1.6 TDI CR 90cv Elegance 5p	18.290	4,7 90	
D	ROOMSTER 1.2 TSI 105cv DSG Elegance 5p	18.300	5,7 105	
D	ROOMSTER 1.2 TSI 105cv DSG Ambition 5p	17.380	5,7 105	
D	ROOMSTER 1.2 TSI 85cv Ambition 5p	15.650	5,7 86	
D	ROOMSTER 1.2 TSI 85cv Elegance 5p	16.800	5,7 86	
D	ROOMSTER 1.6 TDI CR 105cv Scout 5p	20.350	4,7 105	
D	ROOMSTER 1.2 TSI 105cv DSG Scout 5p	20.040	5,7 105	
D	ROOMSTER 1.2 TSI 105cv Scout 5p	18.910	5,7 105	
D	RAPID 1.6 TDI 90cv Ambition Green Tec	20.040	3,9 90	
D	RAPID 1.6 TDI 90cv Elegance Green Tec	21.360	3,9 90	
D	RAPID 1.6 TDI CR 105 Active Green TEC	19.570	3,9 105	
D	RAPID 1.6 TDI CR 105 Ambition Green TEC	20.750	3,9 105	
D	RAPID 1.6 TDI CR 105 Elegance Green Tec	22.070	3,9 105	
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Active Spaceback 5p	19.260	4,4 105	
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Ambition Spaceback 5p	20.440	4,4 105	
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Elegance Spaceback 5p	21.810	4,4 105	
D	RAPID 1.6 TDI CR 90 Active Green Tec	18.850	3,9 90	
D	RAPID 1.6 TDI CR 90 Greenline	19.190	3,6 90	
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active DSG	20.210	4,5 90	
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active Spaceback 5p	18.560	4,4 90	
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Ambition DSG	21.390	4,5 90	
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Ambition Spaceback 5p	19.740	4,4 90	
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Elegance DSG	22.760	4,5 90	
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Elegance Spaceback 5p	21.110	4,4 90	
G	RAPID 1.2 TSI 105 Ambition Green Tec	19.100	5 105	
G	RAPID 1.2 TSI 105 Elegance Green Tec	20.470	5 105	
G	RAPID 1.2 TSI 105cv Active Green Tec	17.920	5 105	
G	RAPID 1.2 TSI 85cv Active Spaceback 5p	17.220	5,1 86	
G	RAPID 1.2 TSI 85cv Ambition Spaceback 5p	18.400	5,1 86	
G	RAPID 1.2 TSI 85cv Elegance Spaceback 5p	19.770	5,1 86	
G	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Active	20.370	5,8 122	
G	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Ambition	21.550	5,8 122	
G	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Elegance	22.920	5,8 122	
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Active 5p	19.720	4,4 105	
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Active Green	20.030	3,9 105	
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Active Green Tec 5p	20.930	4,4 105	
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Ambition Green Tec 5p	21.240	3,9 105	
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Elegance 5p	22.500	4,4 105	
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Elegance Green	22.760	3,9 105	
D	RAPID 1.6 TDI CR 105cv Active 5p	19.020	4,4 90	
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active DSG 5p	20.670	4,5 90	
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Active Green Tec 5p	19.320	3,9 90	
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Ambition 5p	20.230	4,4 90	
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Ambition DSG 5p	21.880	4,5 90	
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Ambition Green	20.530	3,9 90	
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Greenline 5p	21.660	3,9 90	
D	RAPID 1.6 TDI CR 90cv Greenline Tec	21.160	3,5 105	
D	RAPID 1.2 TSI 85cv Active 5p	17.680	5,1 86	
D	RAPID 1.2 TSI 85cv Elegance 5p	18.890	5,1 86	
D	RAPID 1.2 TSI 85cv Elegance 5p	20.460	5,1 86	
D	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Active 5p	20.830	5,8 122	
D	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Ambition 5p	22.040	5,8 122	
D	RAPID 1.4 TSI DSG 122cv Elegance 5p	23.600	5,8 122	
D	RAPID 1.4 TSI CR 105cv Active 5p	22.000	3,8 105	
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Active PRO (empresas) 5p	22.300	3,8 105	
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Active PRO (empresas) 5p	23.100	3,8 105	
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Ambition 5p	23.550	3,8 105	
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv DSG CR Ambition 5p	25.770	3,9 105	
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv DSG Elegance 5p	26.120	3,9 105	
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Elegance 5p	24.500	3,8 105	
D	OCTAVIA 1.6 TDI CR 105cv Ambition 5p	24.710	3,2 110	
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv Ambition 5p	25.450	4,1 150	
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv DSG Ambition 5p	27.070	4,5 150	
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv DSG Elegance 5p	28.020	4,5 150	
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv DSG L&K 5p	32.670	4,5 150	
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv Elegance 5p	26.400	4,1 150	
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv L&K 5p	31.050	4,1 150	
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 105cv Active 5p	22.800	3,8 105	
D	OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 105cv Ambition 5p	24.350	3,8 105	
D	OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 105cv DSG Elegance 5p	26.920	4 105	
D	OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 105cv DSG Elegance 5p	25.300	3,8 105	
D	OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 105cv Elegance 5p	27.100	4,5 105	
D	OCTAVIA Combi 1.6 TDI CR 110 Ambition Greenline 5p	24.970	3,2 110	
D	OCTAVIA Combi 1.6 TDI DSG CR 105cv Ambition 5p	25.970	4 105	
D	OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv Ambition 5p	26.250	4,2 150	
D	OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv DSG Ambition 5p	27.870	4,5 150	
D	OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv DSG Elegance 5p	28.820	4,5 150	
D	OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv DSG L&K 5p	33.320	4,5 150	
D	OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv Elegance 5p	27.200	4,2 150	
D	OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv Elegance 4x4 5p	29.010	4,9 150	
D	OCTAVIA Combi 2.0 TDI CR 150cv L&K 5p	31.700	4,2 150	
D	OCTAVIA 1.2 TSI 105cv Active 5p	19.870	4,9 105	
D	OCTAVIA 1.2 TSI 105cv Ambition 5p	21.420	4,9 105	
D	OCTAVIA 1.2 TSI 105cv DSG 5p	23.120	5 105	
D	OCTAVIA 1.4 TSI 140cv Ambition 5p	20.780	5,2 140	
D	OCTAVIA 1.4 TSI 140cv DSG Ambition 5p	22.270	5,2 140	
D	OCTAVIA 1.4 TSI 140cv DSG Elegance 5p	25.520	5 140	
D	OCTAVIA 1.8 TSI 180cv DSG Elegance 5p	28.140	5,7 180	
D	OCTAVIA 1.8 TSI 180cv DSG L&K 5p	32.790	5,7 180	
D	OCTAVIA 1.8 TSI 180cv Elegance 5p	26.440	5,1 180	
D	OCTAVIA 1.8 TSI 180cv L&K 5p	31.090	6,1 180	
D	OCTAVIA Combi 1.2 TSI 105cv Active 5p	20.670	5,1 105	
D	OCTAVIA Combi 1.2 TSI 105cv Ambition 5p	22.220	5,1 105	
D	OCTAVIA Combi 1.2 TSI 105cv DSG	23.920	5 105	
D	OCTAVIA Combi 1.4 TSI 140cv Ambition 5p	23.670	5,2 140	
D	OCTAVIA Combi 1.4 TSI 140cv DSG	25.370	5 140	
D	OCTAVIA Combi 2.0 TSI DSG Elegance 5p	36.080	8 200	
D	OCTAVIA Combi 2.0 TSI DSG L&K 5p	38.630	8 200	
D	OCTAVIA Combi 3.6 V6 FSI 260cv DSG 4x4 Elegance 5p	40.960	9,3 260	
D	OCTAVIA Combi 1.4 TSI 140cv Elegance 5p	24.520	5,2 140	
D	OCTAVIA Combi 1.8 TSI 180cv Elegance 5p	27.240	6,1 180	
D	OCTAVIA Combi 1.8 TSI 180cv L&K 5p	31.740	6,1 180	
D	OCTAVIA Combi 1.8 TSI DSG 180cv Elegance 5p	28.940	5,7 180	
D	OCTAVIA Combi 1.8 TSI DSG 180cv Elegance 4x4 5p	30.810	6,7 180	
D	OCTAVIA Combi 1.8 TSI DSG 180cv L&K 5p	33.440	5,7 180	
D	OCTAVIA 1.4 TSI 110cv GNC Active 5p	22.940	110	
D	OCTAVIA 1.4 TSI 110cv GNC Ambition 5p	24.490	110	
D	OCTAVIA 1.4 TSI 110cv GNC Elegance 5p	25.440	110	
D	OCTAVIA Combi 1.4 TSI 110cv GNC Active 5p	23.740	110	
D	OCTAVIA Combi 1.4 TSI 110cv GNC Ambition 5p	25.290	110	
D	OCTAVIA Combi 1.4 TSI 110cv GNC Elegance 5p	26.240	110	
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 150cv 4x4 5p	30.650	5,1 150	
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 184cv DSG 4x4 5p	33.050	5,1 184	
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 184cv DSG RS 5p	32.560	5 184	
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 184cv DSG RS 5p	33.360	5 184	
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 184cv RS 5p	30.930	4,6 184	
D	OCTAVIA 2.0 TDI CR 184cv RS 5p	31.730	4,6 184	
D	OCTAVIA 1.8 TSI 180cv DSG 4x4 5p	32.150	6,9 180	
D	OCTAVIA 2.0 TSI 220cv DSG RS 5p	33.310	6,4 220	
D	OCTAVIA 2.0 TSI 220cv DSG RS 5p	33.910	6,4 220	
D	OCTAVIA 2.0 TSI 220cv RS 5p	31.690	6,2 220	
D	OCTAVIA 2.0 TSI 220cv RS 5p	32.290	6,2 220	
D	OCTAVIA 2.0 TSI Active 5p	25.500	4,2 105	
D	SUPERB 1.6 TDI CR Active Greenline 5p	25.730	4,2 105	
D	SUPERB 1.6 TDI CR Ambition 5p	26.420	4,2 105	
D	SUPERB 1.6 TDI CR Ambition Greenline 5p	26.640	4,2 105	
D	SUPERB 2.0 TDI CR 140cv 4x4 Ambition 5p	31.190	5,3 140	
D	SUPERB 2.0 TDI CR 140cv 4x4 Elegance 5p	34.040	5,3 140	
D	SUPERB 2.0 TDI CR 140cv Active 5p	28.000	4,6 140	
D	SUPERB 2.0 TDI CR 140cv Ambition 5p	28.920	4,6 140	
D	SUPERB 2.0 TDI CR 140cv DSG Active 5p	30.210	5,1 140	
D	SUPERB 2.0 TDI CR 140cv DSG Ambition 5p	31.130	5,1 140	
D	SUPERB 2.0 TDI CR 140cv DSG Elegance 5p	33.980	5,1 140	
D	SUPERB 2.0 TDI CR 170cv Elegance 5p	31.770	5,2 170	
D	SUPERB 2.0 TDI CR 170cv DSG 4x4 Ambition 5p	31.060	4,6 170	
D	SUPERB 2.0 TDI CR 170cv DSG 4x4 Elegance 5p	35.		

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	3,2 110	
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	
G	POLO Cross Polo 1.2 TSI 90CV BMT 5p	18.420	4,8 90	
D	BEEFLE Cabrio 1.6 TDI 105CV Karmann 2p	32.710	4,7 105	
D	BEEFLE Cabrio Beetlemania 2.0 TDI 110CV BMT 2p	27.230	4,4 110	
D	BEEFLE Cabrio Design 2.0 TDI 110CV BMT 2p	29.000	4,4 110	
D	BEEFLE Cabrio Design 2.0 TDI 150CV BMT 2p	31.680	4,6 150	
D	BEEFLE Cabrio Design 2.0 TDI 150CV DSG BMT 2p	33.590	5 150	
D	BEEFLE Cabrio Karmann 2.0 TDI 110CV BMT 2p	31.300	4,4 110	
D	BEEFLE Cabrio Karmann 2.0 TDI 150CV BMT 2p	34.070	4,6 150	
D	BEEFLE Cabrio Karmann 2.0 TDI 150CV DSG BMT 2p	35.980	5 150	
D	BEEFLE Cabrio R-Line 2.0 TDI 150CV BMT 2p	33.650	4,6 150	
D	BEEFLE Cabrio R-Line 2.0 TDI 150CV DSG BMT 2p	35.560	5 150	
D	BEEFLE Cabrio Sport 2.0 TDI 150CV BMT 2p	31.910	4,6 150	
D	BEEFLE Cabrio Sport 2.0 TDI 150CV DSG BMT 2p	33.820	5 150	
G	BEEFLE Cabrio Beetlemania 1.2 TSI 105CV BMT 2p	25.230	5,6 105	
G	BEEFLE Cabrio Design 1.2 TSI 105CV BMT 2p	27.070	5,6 105	
G	BEEFLE Cabrio Design 1.4 TSI 150CV BMT 2p	29.570	6 150	
G	BEEFLE Cabrio Design 1.4 TSI 150CV DSG BMT 2p	31.620	5,7 150	
G	BEEFLE Cabrio R-Line 1.4 TSI 150CV DSG BMT 2p	34.640	6,7 220	
G	BEEFLE Cabrio R-Line 2.0 TSI 220CV BMT 2p	36.520	6,8 220	
G	BEEFLE Cabrio Sport 1.4 TSI 150CV BMT 2p	29.970	6 150	
G	BEEFLE Cabrio Sport 1.4 TSI 150CV DSG BMT 2p	31.850	5,7 150	
G	BEEFLE Cabrio Sport 2.0 TSI 220CV BMT 2p	32.990	6,7 220	
G	BEEFLE Cabrio Sport 2.0 TSI 220CV DSG BMT 2p	34.780	6,8 220	
D	BEEFLE Beetlemania 2.0 TDI 110CV BMT 3p	23.000	4,3 110	
D	BEEFLE Connection 2.0 TDI 110CV BMT 3p	26.120	4,3 110	
D	BEEFLE Connection 2.0 TDI 150CV BMT 3p	27.570	4,6 150	
D	BEEFLE Connection 2.0 TDI 150CV DSG BMT 3p	30.750	4,8 150	
D	BEEFLE Design 2.0 TDI 110CV BMT 3p	24.880	4,3 110	
D	BEEFLE Design 2.0 TDI 150CV BMT 3p	26.510	4,6 150	
D	BEEFLE Design 2.0 TDI 150CV DSG BMT 3p	29.460	4,8 150	
D	BEEFLE R-Line 2.0 TDI 150CV BMT 3p	28.270	4,6 150	
D	BEEFLE R-Line 2.0 TDI 150CV DSG BMT 3p	31.290	4,8 150	
D	BEEFLE Sport 2.0 TDI 150CV BMT 3p	26.740	4,6 150	
D	BEEFLE Sport 2.0 TDI 150CV DSG BMT 3p	29.710	4,8 150	
G	BEEFLE Beetlemania 1.2 TSI 105CV BMT 3p	20.830	5,5 105	
G	BEEFLE Connection 1.2 TSI 105CV BMT 3p	24.080	5,5 105	
G	BEEFLE Design 1.2 TSI 105CV BMT 3p	22.790	5,5 105	
G	BEEFLE Design 1.4 TSI 150CV BMT 3p	25.620	5,8 150	
G	BEEFLE Design 1.4 TSI 150CV DSG BMT 3p	27.500	5,5 150	
G	BEEFLE R-Line 1.4 TSI 150CV BMT 3p	27.600	5,8 150	
G	BEEFLE R-Line 1.4 TSI 150CV DSG BMT 3p	29.480	5,5 150	
G	BEEFLE R-Line 2.0 TSI 220CV BMT 3p	30.200	6,5 220	
G	BEEFLE R-Line 2.0 TSI 220CV DSG BMT 3p	32.080	6,7 220	
G	BEEFLE Sport 1.4 TSI 150CV BMT 3p	25.860	5,8 150	
G	BEEFLE Sport 1.4 TSI 150CV DSG BMT 3p	27.740	5,5 150	
G	BEEFLE Sport 2.0 TSI 220CV BMT 3p	28.640	6,5 220	
G	BEEFLE 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 Bluetmotion 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 1.6 TDI 110CV 5p	23.050	3,2 110	
D	GOLF Business & Nav 1.6 TDI 110CV 5p	23.270	3,8 105	
D	GOLF Business & Nav 1.6 TDI 110CV Bluetmotion 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 Bluetmotion 5p	23.520	3,2 110	
D	GOLF Edition 1.6 TDI 105CV BMT 5p	22.370	3,8 105	
D	GOLF Sport 1.6 TDI 105CV BMT 5p	26.380	3,8 105	
D	GOLF Sport 1.6 TDI 105CV BMT DSG 5p	28.270	3,9 105	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150CV 4motion BMT 5p	30.800	4,7 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150CV BMT 5p	28.130	4,1 150	
D	GOLF Sport 2.0 TDI 150CV BMT DSG 5p	29.930	4,4 150	
G	GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT 5p	23.200	5,3 122	
G	GOLF Advance 1.4 TSI 122cv BMT DSG 5p	24.150	5 122	
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	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 1.4 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	34.340	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 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 Bluetmotion Tech 4p	32.310	4,6 140	
D	CC 2.0 TDI 140cv Bluetmotion technology 4p	34.300	4,6 140	
D	CC 2.0 TDI 140cv DSG	37.300	5,1 140	
D	CC 2.0 TDI 140cv DSG Line Bluetmotion Tech 4p	39.180	5,1 140	
D	CC 2.0 TDI 140cv R-Line Bluetmotion Tech 4p	36.040	4,6 140	
D	CC 2.0 TDI 177cv Bluetmotion Technology 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 Bluetmotion Tech 4p	41.610	5,2 177	
G	CC 1.4 TSI 160cv Bluetmotion Technology 4p	33.430	6,3 160	
G	CC 1.4 TSI 160cv DSG Bluetmotion Technology 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 BMT DSG 5p	112.130	12,5 335	
D	GOLF Variant Bluetmotion 1.6 TDI 110CV 5p	20.790	3,3 110	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 110CV BMT DSG 5p	23.730	3,4 105	
D	GOLF Variant Business & Nav 1.6 TDI 105 BMT DSG 5p	23.950	3,9 105	
D	SCIROCCO 2.0 TDI 184CV R-Line BMT 3p	31.600	4,4 184	
G	SCIROCCO 1.4 TSI 125CV R-Line BMT 3p	24.480	5,4 125	
D	SCIROCCO 2.0 TSI 180CV by R-Line 3p	28.040	6 180	
D	SCIROCCO 2.0 TSI 180CV DSG R-Line BMT 3p	29.930	6,4 180	
G	SCIROCCO 2.0 TSI 220CV DSG R-Line BMT 3p	33.690	6,4 220	
D	EOS 2.0 TDI 140cv Excellence Bluetmotion Tech 2p	38.190	4,8 140	
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	TOURAN Advance 1.6 TDI 105CV DSG 5p	30.360	5,1 105	
D	TOURAN Advance 1.6 TDI 105CV BMT 5p	29.590	4,5 105	
D	TOURAN Advance 1.6 TDI 105CV DSG BMT 5p	31.660	5,1 105	
D	TOURAN Business 1.6 TDI 105CV 5p	23.860	5,1 105	
D	TOURAN Business 1.6 TDI 105CV BMT 5p	22.680	4,6 105	
D	TOURAN Business 1.6 TDI 105CV DSG 5p	25.920	5,1 105	
D	TOURAN Business 1.6 TDI 105CV DSG BMT 5p	27.570	5,1 105	
D	TOURAN Business 1.6 TDI 105CV 5p	24.070	5,1 90	
D	TOURAN Business 2.0 TDI 140CV 5p	34.340	5,3 140	
D	TOURAN Business 2.0 TDI 140CV DSG 5p	36.920	5,7 140	
D	TOURAN Business 2.0 TDI 140CV DSG Advance Bluetmotion Tech 5p	44.980	5,7 140	
D	SHARAN 2.0 TDI 140cv DSG Sport Bluetmotion Tech 5p	48.250	5,7 140	
D	SHARAN 2.0 TDI 1			



TÉCNICAS PARA UNA CONDUCCIÓN EFICIENTE

He comenzado a utilizar el carburante BP Ultimate para mi motor y los cambios son notables, pero ¿qué puedo hacer para que mi coche sea aún más eficiente?

RESPUESTA

Además de la utilización de un carburante correcto es necesario que se pongan en marcha una serie de técnicas para que la conducción y, por tanto, el rendimiento del motor sean eficientes. Por ello, hay que evitar las aceleraciones bruscas, reducir las paradas y arranques del vehículo y el exceso de fases de ralentí, entre otras cosas.

FAROS CON TECNOLOGÍA LED Y OLED

Pedro San Juan

Hace unos días leí que Audi está investigando una nueva generación de faros con tecnología oled. Supongo que será una evolución de los led que ya hace tiempo que llevan muchos vehículos. ¿Me podrían explicar cuál es la diferencia? Gracias.

RESPUESTA

Lo cierto es que Audi es una de las marcas punteras a la hora de desarrollar nuevas tecnologías y diseños aplicados al mundo del automóvil. Si comprobamos la sofisticación, por ejemplo, de los nuevos faros Matrix led, seguramente hace sólo un lustro estaríamos hablando prácticamente de ciencia ficción.

En cuanto a tu pregunta, nada tienen que ver los faros actuales led con los denominados oled, que podrían estar disponibles en apenas unos años. Los primeros consisten



CARTA DE LA SEMANA

VEHÍCULO PEQUEÑO, TECNOLOGÍA GRANDE

Juan Tobar

Hay que destacar que en ocasiones los vehículos más pequeños son portadores de tecnologías realmente sofisticadas que no llevan automóviles más grandes o de mayor prestigio. Recuerdo que el primer Mercedes Clase A incorporó de serie el control de estabilidad, algo casi insólito hasta ese momento, y ahora el Smart Forfour contempla un asistente de viento lateral, un elemento que desconocía que existiera. La pregunta es clara: ¿Cuando incorporan esas tecnologías avanzadas, no será porque realmente las necesitan...?

RESPUESTA

Querido amigo, no te andas por las ramas, está claro. Y trataremos de responder a una consulta sobre la cual, intuimos, tú ya tienes una opinión clara al respecto. El control de estabilidad es un elemento de vital importancia, hasta el punto de que ya es obligatoria su presencia en todos los vehículos que se venden en la Comunidad Europea. En 1995 fue la Clase S de Mercedes la encargada de estrenarlo. Dos años después, durante la presentación a la prensa especializada del nuevo Clase A, este vehículo volcó al realizar la exigente prueba del alce, que trata de emular una esquivada de un obstáculo situado en nuestra trayectoria. La respuesta no se hizo esperar y los responsables de la marca alemana incorporaron de serie el control de estabilidad en toda la gama de la Clase A. Pa-

recibe claro que el modelo de acceso a Mercedes no contemplaba hacerlo en un principio, pero los hechos precipitaron los acontecimientos y provocaron su montaje de serie. Por lo tanto parece que fue más una exigencia que un guiño de cara a la galería.

Por su parte, el asistente para viento lateral que incorpora de serie el nuevo Smart Forfour reconoce anomalías en la marcha en línea recta provocadas por las ráfagas de viento laterales. Actúa como el ESP, frenando selectivamente cada rueda para estabilizar el conjunto. Este modelo lleva el motor detrás y resulta muy ligero en su parte delantera. Como diría un castizo: «tú mismo». ¿Necesidad o guiño? Lo cierto es que el Renault Twingo, su alma gemela y con el que comparte desarrollo, no lo contempla en toda su gama...

en cristales semiconductores, mientras que los oled están hechos con material orgánico. El material es una pasta que se extiende, de apenas unas micras de espesor, a la que se le aplica

voltaje para que las moléculas emitan fotones y la superficie se ilumine. Dependiendo de la electricidad aplicada se abre un nuevo universo en cuanto a iluminación y diseño se refiere.

CONSULTAS RÁPIDAS

FAROS DE XENÓN MUY 'BAJOS'

Luis Andújar

No es nada habitual, aunque sí tenemos constancia de algún que otro hecho puntual como el tuyo. Los faros de xenón son un plus en seguridad con respecto a las bombillas halógenas, pero por ley deben contemplar un sistema de autonivelación automático en función de la carga del vehículo, aunque este aspecto también depende de la intensidad lumínica del

conjunto. Lo cierto es que si en tu Ford Focus has detectado que el haz de luz se queda muy corto o escaso, puede deberse a que en un bache, por ejemplo, el software se haya estropeado. En cualquier caso deberás acudir al taller, a no ser que seas un especialista...

UN START/STOP QUE SALE BARATO

Alfredo Roca

El sistema Start/Stop se ha extendido como la pólvora en

cualquier modelo nuevo que se precie. Ahora bien, en el caso de la gama SsangYong Tivoli, que inicia ahora su comercialización, sólo está disponible en la versión diésel manual dotada con tracción total. La explicación es comprensible. Nos aseguran que no se debe al ahorro de 0,2 litros de consumo medio que protagoniza, sino a que reduce las emisiones lo suficiente como para quedar exento de tributar en el impuesto de matriculación. Por eso es la única versión que lo lleva.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿ME PODRÍAN MULTAR POR LLEVAR EL CHALECO REFLECTANTE EN EL MALETERO SI ME TENGO QUE BAJAR DEL COCHE SIN ÉL PARA PONÉRMELO?

Los conductores de turismos, de autobuses, de automóviles destinados al transporte de mercancías, de vehículos mixtos, de conjuntos de vehículos no agrícolas, así como los conductores y personal auxiliar de los vehículos piloto de protección y acompañamiento, deberán utilizar un chaleco reflectante de alta visibilidad, certificado y homologado de acuerdo con las normas que regulan las condiciones de los equipos de protección individual. Su utilización es obligatoria cuando salgan del vehículo y ocupen la calzada o el arcén de las vías interurbanas. Por tanto, si la acción descrita es bajarse del coche y dirigirse hasta el maletero para coger el chaleco y colocárselo, efectivamente, si en ese momento fuera observado por un agente denunciante o, incluso, captado por una cámara, podría ser objeto de denuncia, ya que no se habría cumplido con la norma específica, que es llevarle puesto al salir del coche y ocupar la calzada. Debemos recordar que este tipo de infracciones son consideradas graves, que pueden ser sancionadas con multa de 200 euros y, que en ocasiones podría, incluso, suponer la pérdida de 3 puntos.

BUENA PREGUNTA

SE CONSIDERA INFRACCIÓN GRAVE Y LA SANCIÓN PODRÍA SER DE 200 EUROS

¿Cuál es la multa por circular con la matrícula deteriorada o borrosa?

RESPUESTA

Las placas de matrícula siempre deben ajustarse a los modelos homologados, conservar su poder retrorreflectante y ser visibles y legibles. Debemos recordar que las dimensiones de las propias placas, así como la de los caracteres a inscribir en ellas, la separación entre ellos y, entre estos y los bordes de las placas, y sus colores están perfectamente fijados en el Anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos, siendo una regulación estricta y exhaustiva, sin que puedan permitirse otro tipo de placas que no sean las fijadas en dicha norma. Además queda expresamente prohibido que en las placas se coloquen, inscriban o pinten adornos, signos u otros caracteres distintos de los especificados en el citado anexo, así como que lleven ningún tipo de publicidad. Incluso los propios signos que estén permitidos reglamentariamente, deberán ajustarse a lo establecido en la propia normativa. Por ejemplo,

será sancionable colocar una pegatina con la bandera de la comunidad europea. Si la matrícula no tuviese ese símbolo, se debería sustituir la misma por otra homologada, pero nunca tratar de modificar con una pegatina. En este sentido debemos recordar que siempre será obligación del conductor verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impiden o dificulten su lectura e identificación. Por tanto, si no se cumple con la normativa específica y finalmente las placas de matrícula están deterioradas o borrosas, lo que supone por sí mismo un obstáculo que impide o dificulta su lectura e identificación, se estaría cometiendo una infracción considerada grave, cuya sanción final podría ser de 200 euros. Igualmente se debe recordar que la falta de iluminación de la matrícula también sería sancionable de la misma manera, como infracción grave y con multa de 200 euros, si bien, en este último caso, la responsabilidad podría recaer en el titular del vehículo y no en el conductor.



▶ mándanos tu carta a: c/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918. Leganés - Madrid
▶ mándanos tu mail a: cartasaldirector@motor16.com
▶ mándanos tu fax a: 916 857 992
▶ para números atrasados llama a: 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



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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

LEGALITAS.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.
- 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.

BMW 525i PODERÍO Y SUAVIDAD MOSTRABA EL NUEVO BMW



proyecto de Mercedes-Benz –cuyos orígenes estaban en los años 50– para reciclar elementos de los automóviles. Hoy la capacidad de reciclaje de las piezas y componentes de un coche nuevo está en el pliego de desarrollo del mismo.

Las pruebas de la semana tenían un aire muy deportivo. Por un lado un rival para los florecientes GTI de la época: el Renault 19 16V. El modelo francés ofrecía por poco más de 2.200.000 pesetas un motor de 16 válvulas con 140 caballos de potencia que le permitía acelerar de 0 a 100 km/h en 8,9 segundos y rozar los 217 km/h de velocidad máxima. Su silueta –sólo se vendía con la carrocería de 3 puertas– llamaba la atención por su alerón posterior. En la prueba destacábamos su comportamiento, la facilidad de conducción y unos frenos incansables. Nos parecía mejorable la climatización, la visibilidad posterior y unas recuperaciones demasiado tranquilas para el tipo de coche.

Otros dos deportivos se enfrentaban en nuestras páginas. El Volkswagen Corrado 16V y el Volvo 480 Turbo eran dos coupés de lo más llamativo y además, en estas versiones demostraban un poderío a la altura de su imagen. El Corrado (136 caballos y un precio de 3,5 millones de pesetas) destacaba en lo positivo por su comportamiento, la línea estética y un puesto de conducción perfecto. Y no nos gustaba su cambio lento, la mecánica perezosa ni la visibilidad trasera. En el Volvo eran datos positivos una mecánica brillante, una gran habitabilidad y una exclusividad incontestable. Pero en el debe anotábamos un eje trasero saltarín, un acabado

R19 16V: Otro GTI a la pelea

Los GTI seguían floreciendo en nuestro mercado, donde el Golf GTI, el Kadett GSi o el 309 GTI eran sinónimo de deportividad al alcance de todos los conductores. Y a ese grupo de coches se sumaba un nuevo integrante, pues Renault ya tenía listo el 19 en versión de 16 válvulas. Con un motor de 140 caballos, venía con ganas de pelea.

La nueva ley de tráfico, que había entrado en vigor en la primavera de ese año, había supuesto, entre sus novedades, el incremento considerable del número de sanciones y la cuantía de las mismas. De esta forma, se ponía, lamentablemente, de moda el tema de los recursos. Motor16 contaba en la revista de es-

te semana el proceso para recurrir una multa que podía llegar, incluso, hasta el Tribunal Supremo, algo impensable hasta la fecha. Una noticia que nos parecía, en cierto modo curiosa, daba cuenta de lo avanzado de la industria del automóvil, siempre mirando al futuro. En concreto, se refería a un

Nº 346
9 JUNIO 1990
La portada



El Renault 19 era protagonista principal de la portada y junto a él la comparativa entre VW Corrado y Volvo 480. Además, un reportaje sobre cómo recurrir las multas y los primeros 'pasos' de Carlos Sainz en el Rally Acrópolis.

mejorable y unos desarrollos largos.

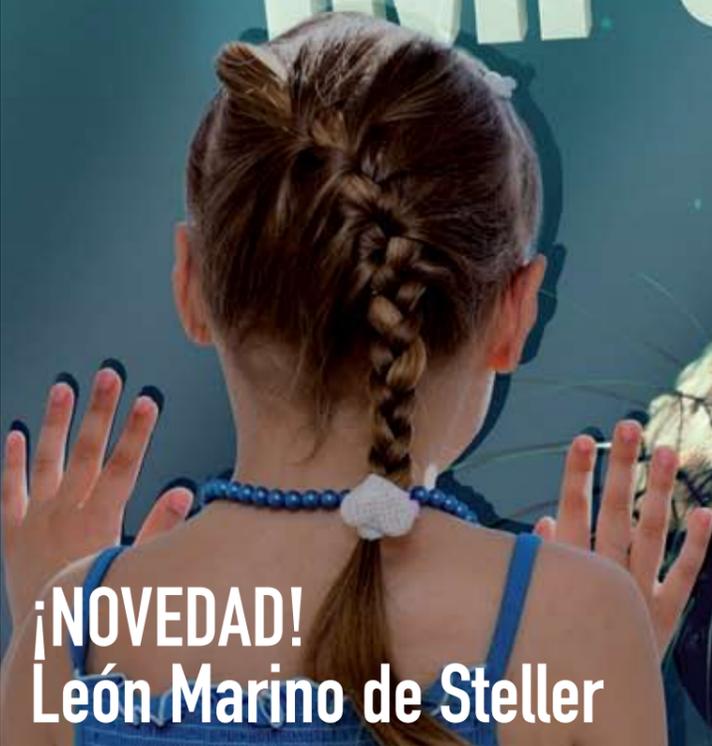
Como no todo iban a ser deportivos, también probábamos una berlina de mucho porte, el BMW 525i, que estrenaba motor de cuatro válvulas por cilindro, con el que nos garantizábamos prestaciones y progresividad; eso sí a costa de un equipamiento escaso para un modelo de más de 5 millones de pesetas.

La deportividad en esta revista se reflejaba también en la competición, con reportajes sobre las 500 Millas de Indianápolis, la Baja Portugal, el Rally de Llanes o el Acropolis, en cuyas primeras etapas dominaban los Toyota Celica, el coche de Carlos Sainz.

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



MÁS CERCA IMPOSIBLE



¡NOVEDAD!
León Marino de Steller

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

SÍGUENOS EN



TOYOTA

SIEMPRE
MEJOR

FELIZ HORA PUNTA.



Nuevo Toyota AURIS HYBRID

REENAMÓRATE DE LA CONDUCCIÓN

Por **190 €** /mes

(Entrada: 4.182 €. 48 cuotas.
Última cuota: 8.644 €. TAE: 6,89%.)



Con todo este equipamiento:



CAMBIO AUTOMÁTICO
(e-CVT)



PUSH
START

ARRANQUE
SIN LLAVE



CLIMATIZADOR
AUTOMÁTICO



SISTEMA MULTIMEDIA
TOYOTA TOUCH 2 - 7"



LLANTAS
DE ALEACIÓN 16"



SENSORES
LUZ Y LLUVIA



CÁMARA
TRASERA



Y MUCHO
MÁS

www.toyota.es



Toyota Auris hybrid Active + Pack Senso. PVP recomendado: 18.750 €. Entrada: 4.182 €. TIN: 5,75%. TAE: 6,89%. 48 cuotas de 190 € y última cuota (valor futuro garantizado): 8.644 €. Comisión de apertura financiada (2,75%): 400,62 €. Precio Total a Plazos: 21.946 €. Importe Total del Crédito: 14.968,62 €. Importe Total Adeudado: 17.764 €. Oferta financiera con el producto Pay per Drive de Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España. IVA, transporte, impuesto de matriculación, promoción, aportación del concesionario, 3 años de garantía o 100.000 km (lo que antes suceda), 3 años de asistencia en carretera y Plan PIVE- 8 incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metalizada, equipamiento opcional, cristales traseros y laterales traseros oscurecidos, llantas de aleación 17" y faros delanteros full LED no incluidos. Oferta válida hasta el 31/08/2015 en Península y Baleares. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Quedan excluidos de esta promoción los vehículos para flotas. Oferta ofrecida por Toyota España S.L.U. (Avda. Bruselas, 22. 28108 - Madrid) y su red de concesionarios. Para más información consulta en tu concesionario habitual o en www.toyota.es

Consumo medio (l/100 km): 3,6. Emisiones CO₂ (g/km): 82.

TOYOTA
HYBRID