

1,30 € Sale los martes

Motor16.com

G.P. DE AUSTRIA DE F-1
ROSBERG PONE
EMOCIÓN A LA
'FÓRMULA MERCEDES'



Prueba: Audi A6
Allroad 3.0 TDI
Biturbo 320 CV



Nº 1.648
Del 23 al 29 de junio
de 2015

RENAULT LAGUNA YA RUEDA POR ESPAÑA

Exclusiva

FOTOS
ESPÍA



Hasta
270
caballos

Lo último

Peugeot 308 GTI

Mercedes GLC

Con versión híbrida enchufable



Conducimos 6 novedades



BMW X5 40e



Hyundai ix20



Hyundai i40



Mazda MX-5



Toyota Avensis



VW Sharan

Renault KADJAR


Disfruta de la carretera, aunque no estés en ella.



Atrévete a vivir


Renault Kadjar con sistema de control de adherencia Extended Grip. Explora sin límites.

Gama Renault Kadjar: consumo mixto (l/100km) desde 3,8 hasta 5,8. Emisiones CO₂ (g/km) desde 99 hasta 130.

Renault recomienda 



barcelona
world race

 YouTube renault.es

entre nosotros



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Operación Talleres

Por fin se toman en serio la persecución de los talleres ilegales. En sólo un año se ha pasado de 308 infracciones detectadas a más de 17.000

Estamos de enhorabuena. Por fin el chorriceo de una serie de talleres 'piratas' parece tocar a su fin. De hecho, la operación de más envergadura llevada a cabo por la Guardia Civil en busca de los talleres ilegales, ha tenido como resultado que 1.118 hayan tenido que regular su situación y 238 desaparezcan del mapa. Además y como resultado del protocolo firmado por el instituto armado con Anfac (fabricantes) y Ganvam (vendedores), se han realizado 6.548 inspecciones en 2014, cuando en 2011 sólo se hicieron 61. Esto ha tenido como resultado que, mientras hace cuatro años las infracciones detectadas suponían un total de 308, en el ejercicio pasado se llegó, sorprendentemente, a la cantidad de 17.070. Es en este punto en el que merece la pena repasar el tipo de transgresiones, que van desde el inadecuado tratamiento de residuos tóxicos y contaminantes, altamente peligrosos para el medio ambiente, hasta las diferentes formas de burlar a la clientela. Para este tipo de establecimientos, todo engaño significa un beneficio. No existe diferencia entre no abonar el servicio para el tratamiento de residuos o colocar piezas sin garantía obtenidas en un desguace aunque esto suponga un delito contra la seguridad vial.

Esto, junto a eludir el pago de licencias, IVA, cotizaciones a la Seguridad Social y los impuestos correspondientes, les permite tener unos precios tan competitivos como irresponsables que en la mayoría de los casos se cobran 'en negro'. De hecho, según cálculos de las asociaciones del sector, estos talleres ilegales han provocado unas pérdidas de 3.500 millones de euros para la postventa y 238 millones de fraude a la Hacienda pública desde que empezó la crisis en 2008. En este sentido, una parte de culpa también la han tenido determinados talleres, incluidos los de algunos servicios oficiales, por no haber sabido adaptarse a un mercado sobredimensionado. Sirva como ejemplo el reciente informe dado a conocer por 'The Hub Automotive', según el cual el 77 por ciento de los automovilistas españoles son fieles a su taller, siempre que obtengan su confianza.

visto en internet

INICIATIVAS SOLIDARIAS

La solidaridad cotiza al alza; y los fabricantes de automóviles dedican esfuerzos e iniciativas para ayudar a los más desfavorecidos. Podríamos enumerar una lista interminable de acciones de pequeño y gran calado: Citroën y el Banco de Alimentos, las 24 Horas de Ford, Land Rover Discovery Challenge, las acciones de Skoda con los niños que padecen cáncer... Son sólo algunos ejemplos. Hay muchos más y entre ellos, nos ha llamado la atención uno por su sencillez; una iniciativa que no se desarrolla en España, por ahora, pero que nos parece curiosa.

En Estados Unidos, Audi, ha decidido que cada comprador de uno de sus modelos hasta el 4 de agosto reciba unas alpargatas TOMS con el diseño de la marca. Y por cada coche vendido se regalará un par de zapa-

tillas a los niños necesitados de Estados Unidos. Un proyecto sencillo con el que la marca de los aros va a calzar a 55.000 chavales.



Si quieres ver el vídeo de la iniciativa de Audi y TOMS entra en...
www.m16.in/v659

no te lo pierdas

¡QUÉ SEMANA!

Está claro que los fabricantes no quieren dejarse nada para septiembre y que nos vayamos de vacaciones –ellos y nosotros– con los 'deberes hechos'. Sólo así se explica el aluvión de novedades y presentaciones de las últimas semanas. Y esta revista que tienes entre las manos refleja ese desenfreno de los últimos tiempos.

Modelos que no hemos podido aún conducir: Mercedes GLC y Peugeot 308 GTI; los planes de futuro de Mitsubishi o el inminente Renault Laguna son novedades a unas semanas vista.

Pero aún hay más, porque también nos hemos puesto al volante de las últimas novedades, las que ya están a la venta o lo estarán en las próximas semanas: BMW X5 XDrive 40e, los Hyundai ix20 e i40, el Mazda MX-5, el Toyota Avensis o el nuevo Volkswagen Sharan. Eso por no hablar de que hemos visitado la fábrica donde se producen los nuevos motores –con más autonomía del Renault Zoe– o que hemos hecho el Curso de la Escuela R de Volkswagen en el Circuito de Ascari. Lo dicho... ¡Qué semana!



Síguenos en...



@motor16
/Motor16

Motor16.tv
Motor16



QUÉ PASA

6

RENAULT

Para celebrar 60 años de Alpine

Renault mostró en Le Mans un nuevo concept de Alpine para celebrar el 60 Aniversario de la marca. Se trata de un 'show car' que evoca al legendario A110 -se

Edita:

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

Ángel Carhenilla - acarchenilla@motor16.com

Director general:

Alfonso J. Nieto - ajnieto@motor16.com

DIRECTOR:

Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores:

Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redactora jefe:

María Jesús Benoit - 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 parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.

ha recuperado hasta el diseño de las llantas-, pues se trata de un coupé biplaza de líneas puras subrayadas por el azul intenso de la carrocería y toques naranjas.

EN PORTADA

8

RENAULT LAGUNA

Casi a punto

Renault tiene todo preparado para intentar recuperar lo antes posible el terreno perdido en el segmento del Laguna. Para ello ha preparado un sustituto que enseñará por vez primera el próximo 6 de julio y que presentará oficialmente en el Salón de Francfort de septiembre. Esta será su imagen.

CUATRO RUEDAS

10

PEUGEOT 308 GTI

Vuelve a la carga

Con la excelente base del 308, Peugeot vuelve a crear un GTI con todas las de la ley. Dos variantes -250 y 270 caballos-, una relación peso-potencia imbatible y un consumo de sólo 6 l/100 km.

12

MERCEDES GLC

En plena forma

El GLK pasa a llamarse GLC en esta nueva generación y aunque pierde bastante personalidad se mantiene en plena forma con mejoras notables en aspectos como la amplitud, la economía de combustible, el comportamiento o la seguridad.

14

MITSUBISHI

Nueva estrategia

La nueva estrategia de Mitsubishi empieza a dar frutos. Si en Europa sus ventas crecieron un 30,5% en 2014 y en España un 53,1%. Y todo hace pensar que siga por este camino.

16

BMW X5 X DRIVE 40E

Otra dimensión de ecología

Este es el nuevo X5 xDrive40e, el primer SUV híbrido plug-in de BMW.



CUATRO RUEDAS

22

MAZDA MX-5

Pura diversión
El nuevo Mazda MX-5, el roadster más vendido de la historia, que en esta nueva entrega es más fiel que nunca al original. Llegará el próximo mes de septiembre con dos motores con tecnología Skyactiv-G de 131 y 160 caballos y dosis ingentes de sensaciones para disfrutar al volante. Su precio, a partir de 25.000 euros

El paso a los motores más 'limpios' y eficientes de la normativa Euro6, viene acompañado en el Hyundai i40 con un diseño exterior en el que destaca su atractivo frontal y mejoras de equipamiento.

Más cambios de lo que parece

El Toyota Avensis se somete a una profunda renovación que salpica al diseño, a la calidad, al equipamiento y a una gama de motores más eficientes gracias a dos nuevos turbodiésel. Llegará en septiembre en carrocería sedán y Touring Sports.

26

VOLKSWAGEN SHARAN

Puesta al día

El monovolumen grande de Volkswagen protagoniza cambios

Combina un motor 2.0 TwinPower Turbo con otro eléctrico para generar 313 CV y homologar sólo 3,3 l/100 km.

18

HYUNDAI IX20

Pequeño pero grande

Con poco más de 4 metros de longitud, el Hyundai ix20 no tiene complejos para enfrentarse a modelos de mayor tamaño gracias a una excelente habitabilidad interior, propia de un vehículo de categoría superior.

20

HYUNDAI I40

Un señor coche

El paso a los motores más 'limpios' y eficientes de la normativa Euro6, viene acompañado en el Hyundai i40 con un diseño exterior en el que destaca su atractivo frontal y mejoras de equipamiento.

24

TOYOTA AVENSIS

Más cambios de lo que parece

El Toyota Avensis se somete a una profunda renovación que salpica al diseño, a la calidad, al equipamiento y a una gama de motores más eficientes gracias a dos nuevos turbodiésel. Llegará en septiembre en carrocería sedán y Touring Sports.

26

VOLKSWAGEN SHARAN

Puesta al día

El monovolumen grande de Volkswagen protagoniza cambios

CUATRO RUEDAS

28

AUDI A6 ALLROAD 3.0 TDI 320 CV

Un coche que lo tiene todo

Si no fuera porque aquí nuestro protagonista tiene un precio de partida de 74.660 euros, sería el compañero ideal para una larga temporada. Elegante, señorial, amplio, rápido y aventurero; y de cara al surtidor lo podríamos definir incluso como ahorrador. El Audi A6 Allroad 3.0 TDI es una opción perfecta para aquellos que lo quieren todo.



interesantes. Su imagen apenas varía, pero algunos de sus motores rinden más potencia, el consumo baja hasta un 14 por ciento y aparecen nuevos sistemas de seguridad y conectividad.

+INTERESANTE

32

ESCUELA VOLKSWAGEN

Experiencia R

El programa de conducción Volkswagen Driving Experience llega a España. Su objetivo es hacernos mejores conductores y conocer de 'verdad' los modernos sistemas de seguridad. Hemos hecho el curso R Motion, el más deportivo en el circuito de Ascarí.

34

FACTORÍA RENAULT CLÉON

Aquí nace el nuevo motor del ZOE

Hemos visitado la factoría de Cléon, donde Renault fabrica el nuevo

motor para el ZOE. Con sistema de gestión electrónica optimizada, el R 240 es más ligero, más compacto y con más autonomía.

DE CARRERAS

38

GP AUSTRIA FI

Rosberg le pone emoción

La 'Fórmula Mercedes' aumenta su nivel de interés tras la victoria de Rosberg en Austria, con lo que se sitúa a sólo 10 puntos de Hamilton. En el otro campeonato, Williams batió a Ferrari y entre los españoles, susto para Alonso, abandono de Sainz y puesto 14 para Merhi.

43

A TODO GAS

Últimas noticias del deporte del motor

De principio a fin

Qué pasa	6
En portada	8
Cuatro ruedas	10
La semana	30
+ Interesante	32
A la última	36
De carreras	34
Queremos saber	64
El retrovisor	66

Busca tu marca

AUDI	28
BMW	16
HYUNDAI	18, 20
MAZDA	22
MERCEDES-BENZ	12
MITSUBISHI	14
PEUGEOT	10
RENAULT	6, 8, 34
TOYOTA	24
VOLKSWAGEN	26, 32

SABER COMPRAR Y VENDER

44

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

66

EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48



UN SANDERO CON 145 CV... PARA ARGENTINA

No es un Dacia, pues en Argentina se comercializa con marca Renault, y se trata del primer modelo de Renault Sport fabricado fuera de Europa. Se trata del Renault Sandero R.S., nueva versión presentada en el Salón de Buenos Aires que equipa un motor 2.0 de gasolina con 145 CV y debutará en los concesionarios argentinos a comienzos de 2016. Tiene caja manual de seis marchas, suspensión más firme, dirección de tacto más deportivo y cuatro discos de freno.



NUEVO MOTOR OPEL 1.4 ECOTEC TURBO

Su nombre completo es 1.4 Ecotec Direct Injection Turbo y es la moderna mecánica de gasolina que Opel presentará en septiembre, en el Salón de Frankfurt, bajo el capó del nuevo Astra. Tiene cuatro cilindros, es el 'hermano mayor' del 1.0 Turbo usado en Corsa y Adam y se ofrecerá con dos niveles de potencia: 125 y 150 CV. Rinde un par máximo de 25,0 mkg entre 2.000 y 3.500 rpm y permitirá al compacto alemán consumir sólo 4,9 l/100 km y emitir 114 g/km de CO₂.



Renault desvela el 'show car' Celebration

Alpine, de celebración por su **60 Aniversario**

«He elegido Alpine como nombre para mi firma porque representa el placer de conducir por carreteras de montaña. Cuando más he disfrutado ha sido recorriendo los Alpes con mi 4CV de cinco marchas y quise que mis clientes también se divirtieran al volante del coche que deseaba construir. Alpine es un nombre que suena bien, y es también un símbolo». Así justificaba Jean Rédélé, hace seis décadas, la elección del nombre para la nueva marca Alpine, que

entre los años 1963 y 1969 inscribió los míticos M63, M64, M65, A110, A210 y A220 en las 24 Horas de Le Mans para defender los colores de Francia en la pista.

De ahí que haya sido precisamente Le Mans, ante los 250.000 espectadores que se dieron cita en esta edición de su clásica carrera, el escenario elegido por Renault para celebrar el 60 Aniversario de la marca y echar a rodar el Alpine Celebration, un 'show car' que evoca al legendario A110 –se ha re-

cuperado hasta el diseño de las llantas–, pues se trata de un coupé biplaza de líneas puras subrayadas por el azul intenso de la carrocería y toques naranjas como los usados desde 2013 en los Alpine para pruebas de resistencia. Aire clásico, pero soluciones modernas en aerodinámica, como el spoiler, los bajos de carrocería laterales, el difusor y las entradas de aire en la parte trasera, los estilizados retrovisores exteriores o toques de carbono en diversas zonas.



▶▶ El Alpine Celebration acudirá a diversos eventos este año, como el Festival de la Velocidad de Goodwood, del 25 al 28 de junio, o la concentración de clásicos Saga Alpine, en Dieppe, del 11 al 13 de septiembre.

▼▼ Vuelta de honor al circuito de Le Mans con el Alpine Celebration precedido por el A110 Berlinette, campeón del Mundo de Rallys en 1973.



Con motores de 110 y 143 caballos Así es el **Duster Oroch**, nuevo Renault pick-up

Renault ha presentado en el Salón de Buenos Aires el Duster Oroch, un pick-up derivado del Dacia Duster que se fabricará en Curitiba (Brasil) y será comercializado desde finales de año, inicialmente en Latinoamérica. Con carrocería de doble cabina con cuatro puertas laterales y cinco plazas, el Duster Oroch anuncia una capacidad de carga de 650 kilos y presenta una caja posterior de transporte de 135 centímetros de longitud y 683 litros de volumen.

En un primer momento, la gama de motores estará compuesta por dos alternativas de gasolina de cuatro cilindros –un 1.6 de 110 CV y un 2.0 de 143 CV–, y entre el equipamiento disponible figurará el Media Nav Evolution, con pantalla táctil de 7 pulgadas, navegador, toma USB y bluetooth.

El Renault Duster Oroch ha sido desarrollado por la división LCV (Line Commercial Vehicles) de la marca del rombo, que recientemente anunció también una



◀◀ La 'bañera' trasera del Duster Oroch mide 1,35 metros de largo y tiene un volumen de 683 litros. Por delante, una cabina doble con cinco plazas.



inversión millonaria para la planta argentina de Santa Isabel, cerca de la ciudad de Córdoba, donde se fabricará otro vehículo comercial con capacidad para una tonelada.

El diésel 3.0 pasa de 275 a 300 CV Más tecnología, potencia y lujo para el **Jaguar XJ**

La gama 2016 del XJ, buque insignia de Jaguar, llegará en otoño a España cargada de novedades y con precios desde 86.523 euros. Cambia el diseño exterior, que incluye faros Full LED, luces diurnas dobles, parrilla más grande, paragolpes trasero con

faldón o salidas de escape ovales, y cambia también el interior, donde destaca el nuevo sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil InControl Touch Pro –con navegación 'puerta a puerta'– y equipo de audio Meridian

de 1.300 w y 26 altavoces, así como el salpicadero con display TFT configurable de 12,3 pulgadas. La dirección asistida eléctrica ha sido recalibrada y contribuye a rebajar el consumo, y llegan asistentes de conducción como el All-Surface Progress Control, que aumenta

la tracción en zonas de baja adherencia, o el control de crucero adaptativo, el detector de tráfico marcha atrás,

las cámaras periféricas de 360 grados o el estacionamiento semiautomático en línea o en batería.

▶▶ La gama XJ añadirá los niveles R-Sport y Autobiography. El diésel 3.0 V6, con 300 CV y 71,4 mkg, gasta 5,7 litros y hace el '0-100' en 6,2 segundos.



PARA PENSAR

4

horas tarda en cargarse por completo el Leaf con el cable Mennekes 32A

La versión Acenta Limited Edition del Leaf equipa de serie ese cable, opcional en el resto de la gama, además del cable Shucko de 10A, con el que el coche eléctrico de Nissan tarda 8 horas en cargar la batería al cien por cien.

EL PUNTAZO

El preparador Piecha presenta el F-Type Evolution, radical visión del coupé británico con kit aerodinámico, llantas de 21 pulgadas, y suspensión 30 milímetros más baja.



Nada puede fallar

Renault tiene todo preparado para intentar recuperar lo antes posible el terreno perdido en el segmento del Laguna. Para ello ha preparado un sustituto que enseñará por vez primera el próximo 6 de julio y que presentará oficialmente en el Salón de Francfort de septiembre.

Andrés Mas || amas@motor16.com

Fotos: Carlos García || Retoque: Álvaro Gª Martins

Ahora mismo en el Segmento D de berlinas medias parece difícil lanzar un modelo tan bueno como el VW Passat, tan equilibrado como el Opel Insignia, y tan emocionante como el BMW Serie 3. Se trata de los tres modelos más vendidos en España de ese segmento en lo que va de año. Un listado en el que el Renault Laguna aparece muy atrás dado que lleva ya 8 años sin apenas cambios y tras haber tenido que soportar la llegada entre otros de un nuevo y espectacular VW Passat, una nueva familia de motores en los Opel Insignia, un Peugeot 508 muy conseguido, un Ford Mondeo totalmente renovado con un frontal imponente, un estilizado y avanzado Mazda 6, un Skoda Octavia que quita el hipo o de unos Hyundai i40 y Toyota Avensis a los que siempre hay que tener en cuenta.

Este segmento, cuyas ventas se realizan mayoritariamente a flotas o compañías de renting, presenta históricamente constantes altibajos en las ventas, aunque no deja de tener un gran atractivo,

sobre todo por la buena imagen que una lograda berlina aporta a la compañía.

Pero diseñar y comercializar un gran sedán no es tarea fácil. Para empezar, en este segmento de marcas generalistas, un recién llegado tendría que medir alrededor de 4,8 metros de largo (por 4,69 metros del Laguna actual), pero su diseño no debería sacrificar demasiado espacio. Recordemos que el nuevo VW Passat mide 4,77 metros, que el Peugeot 508 mide 4,83 y que el Opel Insignia se va hasta los 4,84 metros. Además, el maletero tendría que pasar de los 450 litros del actual Laguna a por lo menos 500, quedándose todavía a gran distancia de los 586 del Passat.

Si tomamos como referencia el despliegue de muchos de sus rivales en cuanto a sistemas de seguridad, una berlina que llegue ahora debería ir provista, ya sea de serie o de forma opcional, de prácticamente todos los sistemas habidos y por haber y, desde luego, un sistema de infoentretenimiento de alto nivel. Y todo ello en un envoltorio atractivo.

El día 6 de julio Renault dará a conocer al sustituto del Laguna en el Castillo de Chantilly, Francia, de la mano de Carlos Ghosn, Presidente Director del Grupo Renault y de Laurens Van Den Acker, Director de Diseño del Grupo Renault. Y aunque todavía no está claro que se vaya a seguir llamando Laguna, todo parece apuntar a un modelo que cumplirá punto por punto con todas estas premisas antes descritas. La nueva berlina, que sustituirá tanto al Laguna como al Latitude, parte de la plataforma CMF (Common Module Family) y crecerá en tamaño hasta rondar los 4,80 metros de longitud ofreciendo un maletero, dotado de portón como hasta ahora, en consonancia con su tamaño.

La nueva berlina se convertirá en el buque insignia de la marca francesa junto al nuevo Espace con el que compartirá plataforma, motorizaciones e incluso soluciones de conectividad e infoentretenimiento. Así, el R-Link 2 visto en el nuevo monovolumen, integrado en una pantalla táctil de gran tamaño, se adap-



▲ Cazado por nuestros fotógrafos en el sur de España, el sustituto del Laguna está totalmente camuflado lo que no evita adivinar sus formas. En especial la del portón trasero camuflado por un falso tercer volumen.

tará al salpicadero de la nueva berlina y tendrá la misión de contentar a las nuevas generaciones de usuarios de tablets y smartphones y marcar las grandes diferencias en este sentido con unos rivales que no recurren a sistemas tan llamativos.

A nivel técnico, el sustituto del Laguna montará nuevos motores 1.6 dCi de 130 y 160 caballos, cambios manuales y de doble embrague EDC, motores de gasolina TCE de 130 y 200 caballos y una unidad híbrida enchufable que compartirá tecnología con el futuro Nissan Qashqai Plug-in ya confirmado en el pasado Salón de Ginebra del

mes de marzo. El nuevo Laguna también recurrirá al sistema 4Control de dirección a las cuatro ruedas, una tecnología que mejora el comportamiento y la maniobrabilidad. El 4Control lo estrenó el Laguna actual hace años y ahora ha vuelto, en una versión mejorada de la mano del Espace y también de la nueva berlina.

Asimismo, la cuarta generación del Laguna debería compartir con el Espace la función Multi-Sense que permite ajustar diferentes modos de conducción regulando la dureza de la suspensión, el cambio automático, la sensibilidad de la dirección o la del sistema 4Control.

El sucesor del Laguna, que también contará con versión familiar, se presentará oficialmente al público en el Salón de Francfort del próximo mes de septiembre y estará a la venta antes de que termine el año.

LA HISTORIA Los antecesores

La historia reciente de las berlinas del segmento D de Renault comienza con el R18 en 1978, una berlina de 4,38 metros que llegaba sustituyendo al R12, más pequeño y por lo tanto de un segmento inferior. El R18 pesaba 940 kilos y ofrecía un abanico de potencias de entre 64 y 88 caballos en gasolina, con un motor diésel de 66. De este modelo hubo una versión Break 4x4. El R21 sustituyó al R18 en 1986. Diseñado por Giorgetto Giugiaro, la berlina francesa llevaba motor longitudinal en casi todas sus variantes y se vendió en España hasta 1993. Justo cuando llegó el Laguna, primero con maletero separado y ya en la segunda generación desde 2000 con carrocería tipo hatchback y portón trasero. El Laguna actual, que lleva en el mercado desde 2007, mide 4,69 metros, tiene un maletero de 450 litros y está a la venta en España desde 22.750 euros con motor 1.5 dCi de 110 caballos.



▲ Renault 18



▲ Renault 21



▲ Renault Laguna 1993



▲ Renault Laguna 2000



▲ Renault Laguna 2007



CONTUNDENTE EL SUSTITUTO DEL RENAULT LAGUNA OFRECERÁ UN PORTÓN TRASERO CAMUFLADO EN CARROCERÍA SEDÁN

▼ SÓLO TRACCIÓN DELANTERA EL 308 GTI NO SE PLANTEA LA TRACCIÓN TOTAL Y TAMPOCO LA POSIBILIDAD DE UN CAMBIO AUTOMÁTICO

Vuelve a la carga



Con la excelente base del 308, Peugeot vuelve a crear un GTI con todas las de la ley. Dos variantes –250 y 270 caballos–, una relación peso-potencia imbatible y un consumo de sólo 6 l/100 km. Ya lo hemos probado; pero hasta septiembre no os podemos contar cómo va.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Peugeot le pone el toque picante definitivo a su 308, un modelo que admite todo lo que le echen; desde económicos motores BlueHDI hasta los rabiosos THP como el que equipará la nueva variante GTI de la familia 308. Un modelo que ya hemos podido probar, pero de cuyo comportamiento, de las sensaciones que nos ha producido no podemos decir nada; por ahora.

Podemos contar, eso sí, la percepción del coche en parado, analizar sus datos técnicos, desmenuzar el equipamiento o el trabajo realizado en el desarrollo de la variante más deportiva de la gama 308. Pero ni una palabra sobre lo que ocurre una vez que se aprieta el botón del contacto y el coche se pone en marcha. Así nos lo han pedido los responsables de comunicación de Peugeot para poder ser uno de los 8 periodistas españoles que ya sepan lo que se siente al volante. Y hemos aceptado. Pero no os preocupéis; el 22 de septiembre lo contaremos todo con pelos y señales.



◀ Disponible en dos variantes de potencia de 250 y 270 caballos, el 308 GTI acelera de 0 a 100 km/h en 6,2 y 6 segundos respectivamente.

Por ahora, analizaremos lo que este GTI da de sí sobre el papel. Desarrollado por Peugeot Sport, el 308 GTI se produce en la factoría de la marca en Sochaux. A diferencia de lo que ocurre en el caso del 208 GTI, de la línea de montaje sale ya absolutamente terminado; sin que haya que hacerle ninguna adaptación especial.

Eso, evidentemente, porque el trabajo se ha hecho antes. No hay ninguna variación en el chasis y a este GTI simplemente se le han ensanchado un poco las vías y se ha rebajado su altura 11 milímetros. A simple vista, por tanto, cambios casi nulos. Pero en las 'tripas' hay mucho más tra-

bajo. Para empezar, de adelgazamiento, hasta conseguir una relación peso-potencia de 4,46 kg/CV, récord en su segmento y que supone una ligereza que se debe notar al volante (lo siento, no puedo decir si se nota o no).

El comportamiento ha sido afinado al máximo para ofrecer sensaciones deportivas sin por ello penalizar el confort. Para ello se ha cambiado por completo la suspensión delantera, con nuevos muelles más rígidos, y revisado el tarado de los amortiguadores. También la suspensión trasera cuenta con una nueva barra estabilizadora y se ha aumentado la rigidez de la barra de

torsión. Los frenos son otro aspecto donde no se ha escatimado, con discos de 330 mm para la versión de 250 CV y de 380 en la de 270 CV. Y la guinda está en un diferencial Torsen (sólo para la variante más potente) que debería redondear el comportamiento repartiendo par siempre a la rueda con mayor agarre.

Hablamos de comportamiento pero no hemos comentado ante qué debe comportarse este 308 GTI. Lo que lleva en las entrañas es la evolución de la familia de motores THP. En concreto es el mismo 1.6 que lleva el 308 GTI pero potenciado hasta 250 o 270 caballos. Potencia



▶▶ No hay grandes cambios en el diseño o la instrumentación, y la deportividad en el habitáculo se ve en pequeños detalles, sin ostentaciones. El cambio es manual de 6 marchas y el modo Sport cambia el sonido, la información del cuadro...



▶ Los asientos bacquet son lo más espectacular del interior. Son muy cómodos.



◀ Pinzas de freno en rojo, llantas de 18 o 19 pulgadas, doble salida de escape, logos GTI y Peugeot Sport en el umbral de las puertas...



▶ Una gama de seis colores, entre los que destaca el Rojo Ultimate. También habrá una variante bicolor en negro y rojo.

Si quieres saber más del Peugeot 308 GTI entra en... www.m16.in/1904

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 THP 250	1.6 THP 270
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.598
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima/rpm	250/6.000	270/6.000
Par máximo/rpm	33,6/1.900-5.500	33,6/1.900-5.500
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 6 vel.	Manual 6 vel.
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos
Neumáticos	225/40 R18	235/35 R19
Peso (kg)	1.205	1.205
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.253/1.804/1.446	4.253/1.804/1.446
Capacidad del depósito (l)	53	53
Volumen del maletero (l)	470	470
De 0 a 100 km/h (s)	6,2	6
Velocidad máxima km/h	250	250
Consumo mixto (l/100 km)	6	6

más que suficiente para ofrecer prestaciones fulgurantes. Ayuda una cifra de par que, en el caso del más potente es de 33,6 mkg entre 1.900 y 5.500 rpm; un margen amplísimo.

La potencia la extrae el conductor gracias a una caja de cambios manual de seis marchas (no está previsto, al menos por ahora, cambio automático) y cuenta con 'start stop' para redondear una cifra de consumo destacable: sólo 6 litros cada 100 kilómetros de gasto medio ha homologado Peugeot.

Tampoco han previsto dotarlo de tracción total porque –dicen– que no es necesario para el comportamiento del coche. Podría decir si aciertan o no en este comentario, pero hasta el 22 de septiembre me tengo que morder la lengua y no daros pistas.

Sí puedo hablar de la imagen del nuevo compacto deportivo. En el exterior se nota que estamos ante un 308 diferente, pero tampoco podríamos hablar de un aspecto radical. La parrilla frontal –que ahora integra el león– y una gran entrada de aire inferior son lo más llamativo de la delantera. En

el lateral, las llantas y en la trasera, la doble salida de escape con tubos de considerable diámetro y un nuevo difusor son lo más llamativo, dentro de la discreción general. Por ejemplo sólo un pequeño logo GTI en cada lateral y en el portón identifica el coche. Sí lo harán por sus colores, una gama de 6 tonos, entre ellos el Rojo Ultimate de las fotografías y también una variante bicolor que combina negro y rojo.

Tampoco dentro hay grandes concesiones a la estética deportiva salvo unos espectaculares bacquets que te 'abrazan sin apretar' que son de serie en el 270 y opcionales en el menos potente. Se mantiene el cuadro por encima del volante cuya información cambia de aspecto (pasa del blanco al rojo) al pulsar la tecla del modo Sport. Ofrece otro tipo de datos, como potencia, par, presión de sobrealimentación, aceleraciones laterales..., cambia el sonido en el interior del coche y hace más rápida la respuesta del acelerador. Al menos eso dicen. Y yo, aunque ya lo sé, todavía no os puedo sacar de la duda.



La gama de motores no es de momento muy generosa pero hay grandes novedades. Se reduce el consumo hasta un 19 por ciento y llega una versión híbrida enchufable con consumo de 2,6 l/100 km

Si quieres saber más del BMW Serie 7 entra en... www.m16.in/1916

FICHA TÉCNICA

MOTOR	220 D 4M	250D 4M	250 4M	350 E 4M
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea+eléctrico
Cilindrada (c.c.)	2.143	2.143	1.991	1.991
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4
Potencia máxima/rpm	170/3.000-4.200	204/3.800	211/5.500	211+116
Par máximo/rpm	40,8/1.400-2.800	51,0/1.600-1.800	35,7/1.200-4.000	350+340=560
Tracción	Total 4Matic	Total 4Matic	Total 4Matic	Total 4Matic
Caja de cambios	Auto. de 9 vel.	Auto. de 9 vel.	Auto. de 9 vel.	Auto. de 7 vel.
Frenos delanteros y traseros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos	235/65 R17	235/65 R17	235/65 R17	235/60 R18
Peso (kg)	1.845	1.845	1.735	2.025
Batalla y Altura libre al suelo (mm)	2.873/181-227	2.873/181-227	2.873/181-227	2.873/202
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.656/1.890/1.639	4.656/1.890/1.639	4.656/1.890/1.639	4.656/1.890/1.639
Capacidad del depósito (l)	50	50	66	50
Volumen del maletero (l)	550/1.600	550/1.600	550/1.600	350/1.445
De 0 a 100 km/h (s)	8,3	7,6	7,3	5,9
Velocidad máxima km/h	210	223	223	235
Consumo mixto (l/100 km)	5,0	5,0	6,5	2,6



Líneas mucho más depuradas y suaves para el todocamino compacto de Mercedes. Es más grande y habitable pero pesa bastante menos.

En plena forma

El GLK pasa a llamarse GLC en esta nueva generación y aunque pierde bastante personalidad se mantiene en plena forma con mejoras notables en aspectos como la amplitud, la economía de combustible, el comportamiento o la seguridad. A España llegará el próximo mes de octubre.

Andrés Mas | amas@motor16.com

A pesar de que la estética del Mercedes GLK le diferenciaba claramente de sus hermanos mayores y de sus rivales, sus formas demasiado angulares no terminaron de gustar en Europa por lo que su sustituto, el GLC, seguro que se adaptará mejor a los gustos de los clientes de esta parte del mundo.

Nuevo diseño de líneas suaves para la nueva generación del todocamino compacto de la marca de la estrella, pero también mayor tamaño y menor peso, más maletero, propulsores nuevos o mejorados,

nueva versión híbrida enchufable, nueva suspensión regulable opcional, nuevo cambio automático de 9 marchas y en general un claro salto hacia delante a todos los niveles para el que se había convertido en el patito feo de la marca.

El GLC es 120 mm más largo, 50 mm más ancho y 9 mm más alto. Su batalla crece 118 milímetros hasta los 2,755 metros y todas las cotas interiores crecen entre 7 y 57 milímetros. Incluido el maletero que pasa de 470 a 550 litros de volumen ofreciendo una mayor versatilidad gracias a una

división del respaldo trasero 40/20/40 y a unos respaldos traseros con posición de carga más vertical.

El GLC es más grande que el GLK pero pesa menos, lo que ha permitido reducir el consumo de combustible hasta un 19 por ciento. Y es que el coche pesa hasta 80 kilos menos que antes, sobre todo gracias a una carrocería que cuenta con una inteligente combinación de aluminio de alta y máxima resistencia.

La oferta mecánica inicial del GLC comprende cuatro motorizaciones, todas con

cambio automático (de 9 marchas salvo en el Plug-in que es de 7) y tracción total. En diésel habrá un GLC 220 d 4Matic con 170 caballos como hasta ahora pero con claras mejoras en prestaciones y consumos. Porque su consumo medio baja de 6,1 a 5,0 l/100 km, su aceleración de 0 a 100 km/h pasa de 8,5 a 8,3 segundos y su velocidad máxima aumenta de 205 a 210 km/h. En el caso del GLC 250 d de 204 caballos la mejora de consumo es idéntica al modelo anterior, la aceleración pasa de 8,0 a 7,6 segundos y la velocidad máxima de

210 a 222 km/h. En gasolina hay un motor que también mejora consumo y prestaciones y una sorpresa inesperada que sitúa al GLC en clara ventaja frente a sus rivales. El GLC 250 4Matic de 211 caballos mejora un 12 por ciento los consumos y notablemente las prestaciones, pero la gran novedad en gasolina es la versión híbrida enchufable que llega para sustituir al GLK 350 de 306 caballos y con una potencia conjunta de 327 caballos consigue mejorar el tiempo en el 0 a 100 km/h de 6,5 a 5,9 segundos y el consumo homologado de 8,1 a 2,6 l/100 km. La posibilidad de realizar hasta 34 kilómetros en modo eléctrico con cada carga de entre dos y cuatro horas, le permite reducir la media de consumo durante los primeros 100 kilómetros y luego también bajar esa media si se sigue rodando gracias a la ayuda de los 116 caballos del motor eléctrico.

El GLC lleva de serie el tren de rodaje Agility Control con suspensión mecánica y unos amortiguadores Bilstein que se adaptan de forma automática al tipo de carretera. Pero además, el nuevo todocamino puede ir dotado de amortiguación adaptativa con regulación electrónica progresiva asociado al Dynamic Select, con cinco programas de conducción: ECO, Confort, Sport, Sport+ e Individual. El GLC puede solicitarse con el paquete técnico Offroad que, además de un tren de rodaje de mayor altura (+20 mm y hasta +50 mm con Air Body Control), comprende a su vez un máximo de cinco programas todoterreno incluido uno nuevo denominado «piso resbaladizo».

El GLC ofrece prácticamente la misma batería de sistemas

de seguridad vista ya en los Clase C, E y S, un claro aviso de que Mercedes está poniendo toda la carne en el asador. Y ojo, la marca alemana asegura que el precio básico del GLC

se situará al mismo nivel que el de su antecesor. Una verdadera sorpresa para un modelo al que parece no faltarle de nada. Pronto podremos probarlo y confirmarlo.



◀ La suspensión adaptativa del GLC será opcional pero muy recomendable

▶ Además de airbag de rodilla, el GLC lleva unos nuevos 'windowbags' en la zona del techo. Y contará con sistema de llamada de emergencia.



▲ Nueva pantalla táctil en el salpicadero al estilo de todos los nuevos Mercedes que han ido llegando. Según la marca, el interior crece gracias al mayor tamaño del coche.



PAQUETE OFFROAD CON ESTA OPCIÓN Y SUS 5 PROGRAMAS, EL GLC PUE DE AUMENTAR SU DISTANCIA LIBRE AL SUELO HASTA LOS 227 MM



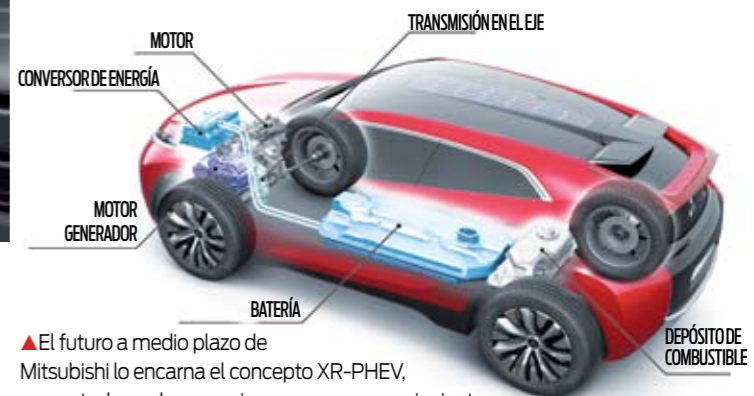


'NEW STAGE 2016'. LA NUEVA ESTRATEGIA DE MITSUBISHI PONE ESPECIAL ATENCIÓN EN LA TECNOLOGÍA HÍBRIDA ENCHUFABLE PHEV

Mitsubishi Fase II



► Mitsubishi ofrece su propia tecnología PHEV, ya disponible en el actual Outlander, cuya próxima renovación se dio a conocer en el pasado Salón de Nueva York.



▲ El futuro a medio plazo de Mitsubishi lo encarna el concepto XR-PHEV, presentado por la marca japonesa como su siguiente modelo medio en el segmento del actual ASX.

La nueva estrategia de Mitsubishi empieza a dar sus frutos. Si en Europa sus ventas crecieron un 30,5 por ciento durante 2014, en España lo hicieron un 53,1 por ciento, incremento que de enero a mayo de 2015 ha sido del 135 por ciento. Y todo hace pensar que siga por este camino, gracias a las novedades de producto que se preparan.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

Poco después de anunciar su estrategia global 'New Stage 2016', Mitsubishi cambió su modelo de negocio en España, confiando su representación a Bergé Automoción, el mayor distribuidor privado de automóviles de la Península Ibérica e Hispanoamérica. Fue entonces cuando la marca japonesa replanteó su estrategia de negocio centrando su ofensiva de producto en el Segmento SUV y en la tecnología híbrida enchufable PHEV, un cambio radical si recordamos la diversidad imperante en la gama Mitsubishi en el año 2000, cuando su cuota de

mercado en España era del 1,6 por ciento.

2014 EN ADELANTE ► Camino de la recuperación

Hoy, la demanda de los compradores de automóviles ha cambiado, y los turismos tradicionales van cediendo espacio a los modelos todocamino, cuya expansión es universal. Desde aquel 1,6 por ciento del año 2000, la cuota de mercado en España fue disminuyendo hasta el 0,56 por ciento en 2013, tendencia que cambió en 2014. El pasado año se remontó hasta el 0,71 por ciento, y las previsio-

nes actuales son optimistas: 1,0 por ciento para 2015, 1,1 para 2016 y 1,3 para 2017.

En estos resultados hay datos esperanzadores para la marca, cuya división Mitsubishi Heavy Industries, sigue con sus múltiples actividades, como fabricar aviones de combate con la norteamericana Lockheed. Así, durante el año 2014, el híbrido enchufable más vendido en España fue el Mitsubishi Outlander PHEV, superando entre otros nada menos que al Toyota Prius Plug-In. Hablamos de cantidades pequeñas, 208 unidades, que significan sin embargo casi el 50 por ciento de este tipo de vehículos. Y no debemos ol-

vidar que la tecnología híbrida seguirá teniendo cada vez más presencia en los próximos años. A este respecto, el gigante de la industria auxiliar Continental estima que, en el año 2025, más del 20 por ciento de los automóviles nuevos que se vendan en el mundo serán híbridos. Mitsubishi, que dispone de su propia tecnología híbrida, está bien preparada en este sentido.

El Outlander es uno de los pilares de la gama en nuestro país, junto con los ASX, Montero, L200, Space Star e i-MIEV. Lejos quedan los tiempos de los 3000 GT, Eclipse, Grandis, o Lancer, si bien este último sigue siendo protagonista indiscuti-

ble de los rallies nacionales. Pero incluso con una gama reducida, las ventas van aumentando: «4.060 unidades en 2013, 6.147 en 2014, y 10.000 previstas para 2015, que deberían llegar a las 15.000 en 2017», comenta Rafael Sainz de Herrera, director general de B&M Automóviles España, la distribuidora de Mitsubishi. Incluso para la Red de Concesionarios los resultados han sido ya positivos en 2014.



► Rafael Sainz de Herrera, director general de B&M Automóviles España, tiene entre sus retos difundir la tecnología PHEV en nuestro país.

A PARTIR DE L200 ► Novedades en marcha

«Estimamos que en 2020 el 35 por ciento del mercado mundial lo copen los vehículos de la categoría SUV, y ésta supondrá el objetivo principal de Mitsubishi, con modelos pequeños, medios y grandes», anticipa el máximo responsable de B&M Automóviles España.

El primer modelo de la nueva etapa es el L200, recién lanzado (ver Motor 16 Nº 1.646). Este vehículo, que va ya por su quinta generación ha sido renovado en un 90 por ciento de sus componentes. El año pasado se fabricaron 130.000 unidades y el plan es alcanzar las 200.000.

En septiembre de este año vendrá la renovación del Outlander DI-D, presentado en el Salón de Nueva York, con me-

joras de confort, equipamiento y precio, bajo un restyling con el nuevo aire de familia de la marca. Dos meses después le llegará el turno al Outlander PHEV con una notable evolución no sólo estética: a las mejoras en el interior con una presentación más premium, se añadirá una mayor autonomía del motor de gasolina y un funcionamiento más rápido y silencioso en los cambios de régimen.

En febrero de 2016, el Space Star recibirá un restyling que incluirá mejoras en suspensión y equipamiento.

Más adelante, en otoño de 2016 aparecerá una nueva generación del ASX, muy similar

en su diseño exterior al concepto XR-PHEV. Será, pues, un coche de estética rompedora, que se diferenciará claramente de sus actuales competidores de la categoría del Nissan Qashqai. Tendrá asimismo un interior totalmente renovado, y se ofrecerá con motores 1.6 diésel y 1.5 turbo gasolina, así como tracción 4x2 ó 4x4. La versión PHEV se presentará a mediados de 2017 con una evolución de la tecnología híbrida enchufable.

En definitiva, un panorama que pondrá a Mitsubishi nuevamente en el grupo de cabeza de las marcas más innovadoras.

AGUA PASADA: ACUERDOS CON RENAULT-NISSAN

Si bien Mitsubishi fabricará para Fiat su pick-up L200, hay otras colaboraciones que no se llevarán a cabo, como la comentada producción de turismos de los Segmentos C y D de la Alianza Renault-Nissan (base Mégane y Latitude) para Mitsubishi (ver

Motor 16 Nº 1.568) Mitsubishi sí estudia la posibilidad de hacer un Segmento B puro, por encima del Space Star, que podría recurrir a la electrificación. Mitsubishi es uno de los pioneros en tecnología eléctrica, habiendo lanzado el i-MIEV en 2009.

BASADA EN LA L200, UNA PICK-UP PARA FIAT

Actualmente, Fiat Chrysler Automobiles (FCA) y Mitsubishi Motors detallan un acuerdo por el cual la segunda producirá para la primera una pick-up prácticamente hermana gemela de su L200. La L200 se fabrica en Tailandia y FCA la venderá en Europa e Hispanoamérica. Este tipo de acuerdos cobran cada vez mayor importancia. Mercedes-Benz anunció recientemente que entrará en el segmento pick-up con un producto derivado del nuevo Nissan Navara producido en Barcelona.

► La pick-up L200 es el primero de los nuevos lanzamientos de Mitsubishi, que también la fabricará para Fiat.





FICHA TÉCNICA

Motor Térmico	2.0TwinPow.
Cilindrada (cc)	1.997
Potencia/Par máximos	245 CV/35,7 mkg
Motor eléctrico	Síncrono de imán permanente
Potencia/Par máximos	113 CV/25,5 mkg
Tipo de batería	ión-litio
Capacidad de la batería	9,0 kW/h
Potencia máx. combinada	313 CV
Par máx. combinado	45,9 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. 8 vel.
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos ventilados
Neumáticos	255/55 R18
Peso (kg)	2.305
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.886/1.938/1.762
Capacidad del depósito (l)	85
Volumen del maletero (l)	500/1.720
De 0 a 100 km/h (s)	6,8
Velocidad máxima (km/h)	210 (lim.)
Consumo mixto (l/100 km)	3,3
Emisiones de CO ₂ (g/km)	77
Tiempo de recarga	3 horas y 50 min.



◀▶ El nuevo botón eDrive permite seleccionar sus tres nuevos programas. Hay muchas indicaciones sobre el sistema híbrido, pero algo pequeñas.



Otra dimensión de ecología

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Hasta que los vehículos eléctricos no dispongan de mayor autonomía, la alternativa actual son los híbridos plug-in o enchufables. Es la nueva apuesta de BMW, que ya ha ofrecido híbridos y que en septiembre pone a la venta este X5 xDrive40e para el que estiman un



Este es el nuevo X5 xDrive40e, el primer SUV híbrido plug-in de BMW. Combina un motor 2.0 TwinPower Turbo con otro propulsor eléctrico para generar un total de 313 CV y homologar sólo 3,3 l/100 km. Llega en septiembre.

precio entre los 67.800 euros de un X5 30d y los 72.900 de un X5 40d, y que recoge la tecnología de los BMW i3 y, sobre todo, del i8.

Para comenzar diremos que no puede equipar tercera fila de asientos, pues la batería de ion litio con una capacidad de 9 kWh se ubica en el

doble fondo del maletero, que pierde 150 litros. Dicha batería se recarga en un enchufe doméstico en 3 horas y 50 minutos, o en un 'Wallbox' en una hora menos. Con ellas 'a tope' y seleccionando el modo MAX eDrive, podemos recorrer hasta 31 kilómetros, siempre que no superemos los 120 km/h –en el Head Up Display llegaba a 127 km/h–. La suavidad con que engrana marchas es total, pues el motor eléctrico también se asocia al cambio Steptronic de 8 relaciones, que se adapta en función de la información del sistema de navegación.

Además de este modo, podemos optar por el AUTO eDrive, donde su electrónica trabaja combinando sus dos

motores, ya que delante se encuentra el 2.0 TwinPower Turbo, que usan los BMW 328i por ejemplo. También presenta los conocidos programas Eco Pro, Comfort y Sport, destacando el primero, con una nueva 'navegación a vela' que no deja el



motor térmico al ralentí, sino que lo apaga por completo.

La combinación de ambas mecánicas es sensacional y aunque pesa 160 kilos más que un 30d –batería, motor y cableado suponen 250 kilos extra–, las prestaciones son excelentes, al igual que su comportamiento, pues añade de serie suspensión adaptativa.

Un tercer modo es el SAVE

Battery, que permite reservar energía, y si nos queda menos del 50 por ciento de la batería, la recarga ligeramente, aunque no tiene un modo específico para este cometido como otros híbridos, por su poca eficiencia.

Con todo ello, durante la toma de contacto y tras 160 kilómetros, obtuvimos un gasto de 7,6 l/100 km, dato equipara-

ble a un X5 30d, y estupendo si tenemos en cuenta las muchas zonas de autopista sin límite de velocidad. Mejoraríamos la visibilidad de algunos indicadores sobre el sistema híbrido, demasiado pequeños, y dependiendo del modo elegido, incluso desaparecen. También su particular tacto de freno cuando circulamos en modo MAX eDrive.

BMW abre la veda de los híbridos enchufables y tras este X5 xDrive40e llegarán plug-in con carrocería del Serie 2 Active Tourer, Serie 3 y nuevo Serie 7, el cual comparte todos los órganos mecánicos de este eficiente X5.



Si quieres saber más del BMW X5 xdrive40e entra en... www.m16.in/1138

PRECIO (EN ALEMANIA) **68.400 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES: **77 G/KM**
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: **NO PAGA**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

➕ Tecnología. Eficiencia. Prestaciones. Comportamiento. Calidad. Precio ajustado.

DEBE MEJORAR

➖ Poca autonomía eléctrica y prestaciones justas en ese modo. Sin modo para recargar.



Pequeño por fuera, grande por dentro

Con poco más de 4 metros de longitud, el Hyundai ix20 no tiene complejos para enfrentarse a modelos de mayor tamaño gracias a una excelente habitabilidad interior, propia de un vehículo de categoría superior.



Si quieres saber más del Hyundai ix20 entra en...
www.m16.in/1067

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

El segmento B monovolumen sigue de plena actualidad. Pese a la desaparición de modelos como Renault Gran Modus, Toyota Yaris Verso o Lancia Musa, los Citroën C3 Picasso, Nissan Note, Honda Jazz, Kia Venga, Opel Meriva, Fiat 500L, Ford B-Max y Hyundai ix20 han aumentado su presencia en el mercado. Y no sólo por oferta de modelos, sino también por volumen de ventas. Pese a la dura competencia de sus rivales los B-SUV, estos B-MPV han pasado de vender 14.000 unidades en España en el año 2010 a 21.000 en 2014.

El Hyundai ix20 es desde su lanzamiento uno de los favoritos de la categoría, no sólo en España sino también en el resto de Europa donde tiene el 9 por ciento de cuota de su segmento. No es extraño, porque su habitabilidad interior (distancia entre ejes de 2.615 mm) es válida ca-

si para jugadores de baloncesto y porque su maletero ofrece una excelente capacidad de 440 litros, superior a los 380 de un campeón del Segmento C como es el Volkswagen Golf. Además, su modularidad interior sigue siendo ideal: asiento trasero regulable longitudinalmente; sistema para abatir respaldo y banqueta en una sola operación; y plano de carga completamente liso gracias a un

doble fondo que enrasa con la banqueta abatida. En tal caso, el volumen máximo del maletero alcanza los 1.485 litros. La rueda de repuesto con que viene equipado es de uso restringido

Para mantenerse en esa posición de privilegio, el ix20 estrena ahora la remodelación presentada en el pasado Salón de Ginebra, con la nueva imagen de marca en su frontal de parrilla hexago-

nal. También los grupos ópticos son de diseño diferente, con luces direccionales, y hay mejoras en el equipamiento como la posibilidad del volante calefactable, además de otros detalles como llantas diferentes. El ix20 también dispone de conectividad iPod y MiMúsica con una memoria de 1 GB, así como Bluetooth y conexiones USB y AUX.

El ix20 se ofrece con 3 niveles de equipamiento: Klass, Tecno y Style. Desde el más básico, completísimo, dispone de: asiento trasero abatible 60/40, bolsas traseras en asientos delanteros, guantera refrigerada, volante y pomo del cambio en cuero, faros antiniebla delanteros, asistente de arranque en pendiente, climatizador manual, 4 elevalunas eléctricos, mando a distancia, mandos de audio en el volante, reposabrazos central trasero, retrovisores calefactables, volante regulable en altura y profundidad, airbags de cor-



El sistema de navegación incorpora cámara de visión trasera. Plazas posteriores muy amplias, con reposacabezas activos.

El diseño de los interiores del Hyundai ix20 está presidido por soluciones prácticas.

FUNCIONALIDAD BANQUETA Y RESPALDO DE LOS ASIENTOS TRASEROS SE PLIEGAN EN UNA SOLA OPERACIÓN, COMO EN UN COCHE DE GAMA ALTA



tina para plazas delanteras y traseras, ordenador de viaje e indicador de conducción eficiente sugiriendo el uso de la relación de cambio más adecuada. Los ix20 Klass están disponibles desde 17.140 euros con el motor 1.4 MPI 90 CV y desde 18.740 euros con el motor 1.4 CRDi 90 CV. El ix20 1.6 MPI 126 CV

se vende con equipamiento Tecno desde 19.340 euros con cambio manual (1.000 euros suplementarios con cambio automático), y el 1.6 CRDi 115 CV Tecno desde 20.840 euros.

La gama de motores disponible se adapta a la normativa Euro6, con mejoras en la entrega de par máximo de los

diésel. Más eficientes, todos ellos ofrecen una capacidad de respuesta suficiente desde el gasolina 1.4 CVVT 90 CV de distribución variable. El gasolina 1.6 CVVT 126 CV está disponible también con una nueva caja de cambios automática de 6 velocidades en sustitución de la anterior de 4. Los diésel 1.6 (también de la familia U2 como el 1.7 CRDi) hacen gala de una gran elasticidad de funcionamiento a cualquier régimen, aunque todavía puede mejorarse su nivel sonoro. Hay incluso una versión 1.6 CRDi de 128 CV. Hyundai sigue reservando los motores U2 1.7 CRDi para sus modelos más grandes y pesados, como i40 y Tucson.

Dinámicamente el ix20 se mueve con soltura gracias a sus motores, y con seguridad gracias a una 'huella' considerable (ancho de vías 155,5/156 cm), aunque la suspensión puede resultar algo seca en determinadas

irregularidades del terreno. El ix20 conserva el eje posterior torsional.

Todos los ix20 a excepción del 1.6 Automático incorporan la tecnología BlueDrive de reducción del consumo de combustible, que integra: sistema 'stop-start' de parada y arranque automático del motor, neumáticos de baja resistencia a la rodadura, gestión específica del alternador y un deflector en la parrilla delantera para disminuir la resistencia aerodinámica cuando no se necesita todo el caudal de aire de refrigeración.

Con el ix20 monovolumen, Hyundai refuerza su posición en el Segmento B, escoltando a los nuevos i20 e i20 Coupé. Pero los planes de la marca coreana no se paran ahí. En 2017 llegará al mercado la versión de producción del concepto Creta, un SUV del Segmento B para competir en la categoría de los Peugeot 2008, Ford EcoSport, Nissan Juke, etc.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 MPI 90 CV	1.6 MPI 126 CV/AUT.	1.4 CRDi 90 CV	1.6 CRDi 115 CV
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 (cc)	1.396	1.591	1.396	1.582
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4
Potencia máxima/rpm	90CV/6.000	126 CV/6.300	90 CV/4.000	115 CV/4.000
Par máximo/rpm	14 mkg/4.000	15,9 mkg/4.200	22,5 mkg/1.500-2.750	26,5 mkg/1900-2.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 V.	Manual 6 V./Aut. 6 V.	Manual 6 V.	Manual 6 V.
Freno delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	195/65-15	205/55-16	195/65-15	205/55-16
Peso (kg)	1.178	1.180	1.270	1.281
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.120/1.765/1.600	4.120/1.765/1.600	4.120/1.765/1.600	4.120/1.765/1.600
Capacidad del depósito (l)	50	48	50	50
Volumen del maletero (l)	440/1.485	440/1.485	440/1.485	440/1.485
De 0 a 100 km/h (s)	12,8	10,9/12,2	14,5	11,5
Velocidad máxima (km/h)	168	185/180	167	183
Consumo mixto (l/100 km)	5,6	5,9/6,5	4,2	4,4



El paso a los motores más 'limpios' y eficientes de la normativa medioambiental Euro6, viene acompañado en el Hyundai i40 con un diseño exterior en el que destaca su atractivo frontal y mejoras de equipamiento.

Gran coche

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

La ecología tiene un precio. Si los nuevos motores diésel Euro6 del Hyundai i40 son ahora tan 'limpios' en sus emisiones de óxidos de nitrógeno como los de gasolina, su precio de venta ha subido. Dejando al margen las versiones de acceso precedentes, el incremento medio de la nueva gama es de unos 800 euros.

La oferta i40 comienza en los 23.550 euros del 4 puertas GDI gasolina 1.6 135 CV con acabado básico Essence. Esta

motorización, sin embargo, no será la más vendida. Ese resultado corresponderá a las diésel, disponibles en dos niveles de potencia, 115 y 141 CV, procedentes del motor U2 1.7, a partir de 24.850 euros. Todos los diésel de la gama reciben la especificación BlueDrive, que incluye sistema 'stop-start' y toma de aire frontal de apertura variable, reduciendo su nivel de emisiones a valores de 110 y 114 g/km. La especificación BlueDrive se ofrecerá próximamente con el motor de gasolina para bajar sus emisiones de

CO2, que actualmente están en 147 g/km.

Pero quizás la disminución de consumo y emisiones más espectacular corresponda a la versión de transmisión automática. Si el primer i40 1.7 CRDi 136 CV con cambio de convertidor de par de 6 velocidades homologaba un consumo medio de 6 l/100 km, el nuevo i40 1.7 CRDi 141 CV con cambio de doble embrague de 7 velocidades homologa solamente 4,8 l/100 km (125 g/km de CO₂). Y se trata de un cambio de excelente funcionamiento, suave y rápido, que también puede manejarse manualmente bien desde la palanca central, bien desde las levas del volante. Conservando la gran am-

plitud interior de las dos carrocerías (2,77 metros de distancia entre ejes), la nueva gama i40 se reconoce al primer golpe de vista por el diseño de su frontal, en el que destaca la toma de aire hexagonal. Si bien es un recurso que se está generalizando entre demasiadas marcas, el resultado en el i40 es muy atractivo y le da un mayor empaque. Incluso desde el punto de vista aerodinámico también es beneficiosa, pues el coeficiente aerodinámico Cx es de 0,29/0,30. Este tipo de parrilla homogeneiza el aire de familia de los modelos de Hyundai, algo importante sobre todo para diferenciarlo de la otra marca del grupo, Kia. Por cierto que el director de diseño de ambas, el alemán Peter Schreyer, tiene ya sucesor, el belga Luc Donckerwolke, ex Bentley, responsable de modelos de éxito como el Lamborghini Gallardo o el actual Seat Ibiza.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 GDI 135 CV	1.7 CRDi 115 CV B.DRIVE	1.7 CRDi 141 CV B.DRIVE	1.7 CRDi 141 CV B.DRIVE AUT.
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 (cc)	1.591	1.685	1.685	1.685
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4
Potencia máxima/rpm	135 CV/6.300	115 CV/4.000	141 CV/4.000	141 CV/4.000
Par máximo/rpm	16,8 mkg/4.850	28,6 mkg/1.250-2.500	34,7 mkg/1.750-2.500	34,7 mkg/1.750-2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 6 V.	Manual 6 V.	Manual 6 V.	Aut. 7V. Doble embrague
Freno delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16	206/60 R16
Peso (kg)	Desde 1.402	Desde 1.497	Desde 1.507	Desde 1.524
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.745/1.815/1.470	4.745/1.815/1.470	4.745/1.815/1.470	4.745/1.815/1.470
Capacidad del depósito (l)	70	70	70	70
Volumen del maletero (l)	Desde 505	Desde 505	Desde 505	Desde 505
De 0 a 100 km/h (s)	11,3	12,3	10,3	11,6
Velocidad máxima (km/h)	197	192	203	203
Consumo mixto (l/100 km)	6,3	4,2	4,3	4,8



◀▶ Entre lo que no se ve, sigue presente el airbag de rodillas para el conductor. Equipamiento muy completo desde el nivel básico.



Si quieres saber más del Hyundai i40 entra en... www.m16.in/1657



◀▶ Amplio techo solar y cambio de doble embrague. La calidad percibida mejora con los retoques del interior.

plitud interior de las dos carrocerías (2,77 metros de distancia entre ejes), la nueva gama i40 se reconoce al primer golpe de vista por el diseño de su frontal, en el

que destaca la toma de aire hexagonal. Si bien es un recurso que se está generalizando entre demasiadas marcas,

el resultado en el i40 es muy atractivo y le da un mayor empaque. Incluso desde el punto de vista aerodinámico



◀ Sistema de aparcamiento manos libres disponible. Bajo estas líneas, carrocería CW; en blanco, carrocería sedán.



PRECIO DESDE **23.550 A 39.430 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES: DE **110 A 147 G/KM**
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DE **0 A 4,75 %**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

➕ Diseño. Habitabilidad. Motor Diesel. Equipamiento. 5 años de garantía

DEBE MEJORAR

➖ Precios en ascenso. Ausencia de versiones más potentes



Si quieres saber más del Mazda MX-5 entra en... www.m16.in/1911



MÁS AVANZADO PUEDE TENER MZD CONNECT, AYUDAS A LA CONDUCCIÓN... LOS RECARGOS SON OPCIONALES



▲▼ La capota de lona aísla bien y es de accionamiento manual. Es muy ligera y fácil de usar. El MX-5 más ligero sólo pesa 1.050 kilos y su comportamiento es magnífico.



Todo es diversión

J. Garnacho | jgarnacho@motor16.com

No hay muchos coches que puedan presumir de superar el cuarto de siglo de historia y haber producido casi un millón de unidades. Más aún si hablamos de un roadster como es el MX-5, cuya cuarta generación llega en septiembre a un mercado con muy pocos rivales directos, pues la mayoría son más potentes y, sobre todo, caros.

Más fiel que nunca al original, el nuevo MX-5 es el más corto de la historia con 3,91 metros, mientras que su distancia entre ejes también se reduce 20 milímetros respecto a su antecesor. Con estos datos, los diseñadores plasmaron las famosas líneas KODO en su exterior, donde encontramos una capota de lona de accionamiento manual –se escuchó algo de un futuro techo rígido eléctrico–, que nos remonta a sus orígenes y realiza su carácter.

Este es el nuevo Mazda MX-5, el roadster más vendido de la historia, que en esta nueva entrega es más fiel que nunca al original. Llega en septiembre con dos motores Skyactiv-G y dosis ingentes de sensaciones al volante.

Sólo hace falta una mano para quitarla, incluso sentados. Al accionar un tirador se acerca a nuestra mano para

volverla a colocar si la lluvia nos sorprende, como sucedió por las carreteras de Niza. En su estrecho habitáculo –los

asientos se han centrado respecto al eje del vehículo– comprobamos que aísla bien y se ha reducido la sonoridad –se habla de un 40 por ciento–.

Pero el sol sale y tardamos pocos segundos en camuflar la capota sin que afecte a su maletero, con sólo 130 litros. Eso sí, sus formas se han optimizado para poder introducir dos maletas de ‘equipaje de mano’.

Ahora el MX-5 gana encanto. Vamos sentados muy bajos –20 milímetros más que antes– y casi sobre las ruedas traseras, pues el habitáculo se ha retrasado para ofrecer un reparto de pesos perfecto 50:50. El asiento se ha centrado con el volante, los relojes y los pedales para ofrecer una postura de conducción ideal. Nuestro acompañante, al que incluso le han privado de guantera, no piensa lo mismo por lo estrecho del habitáculo.

En ciudad los 2.0 Skyactiv-G ganan atractivo frente al 1.5 al poder contar con los i-Stop e i-Eloop, que rebajan el consumo –a España llegarán sólo con estos sistemas de serie–. Si bien, optamos por el motor más ‘sencillo’, un 1.5 Skyactiv-G que genera 131 CV y casa a la perfección con los 1.050 kilos que pesa, pues ahora se usa más aluminio entre otras mejoras respecto a su antecesor –pesan un 10 por ciento menos que antes–.



▲ Prima la dinámica. Por ello se retrasa el propulsor, hay suspensiones independientes, carcasa del diferencial de aluminio...

No es un vehículo para largos viajes por autovía, sino para recorrer carreteras donde las curvas nunca cesan.

Este 1.5 atmosférico responde con energía, amén de que estira hasta las 7.500 rpm y nos obsequia con un sonido ‘cañero’. Los desarrolladores son algo largos, pues utiliza la misma caja de cambios manual de 6 velocidades con los mismos desarrollos que el 2.0 con 29 CV extra –para este último llegará una transmisión automática–, sin embargo ayudan a rebajar el gasto, que si bien no es desproporcionado y resulta inferior en todo momento al de los anteriores MX-5: durante la toma de contacto, con puertos de montaña y no siendo eficientes preci-

samente el ordenador indicaba 8,2 l/100 km.

Pero es en dinámica donde sorprende, no obstante Mazda ha trabajado para convertirlo en una prolongación de nuestro cuerpo, de igual manera que un jinete y su montura, lo que en Mazda denominan como ‘jinba ittai’. Además de ligero, sus suspensiones, su dirección y su bajo centro de gravedad ayudan a que vire plano sin recurrir a unos muelles muy firmes –los 2.0 tienen amortiguadores Bilstein–. Cada curva es un placer para los sentidos, hasta el punto de que nos creemos eso de que se convierte en una prolongación nuestra. La propulsión posterior ayuda a incrementar el placer de conducir y tampoco hay excesivas turbulencias en el habitáculo, lo que invita a viajar al fin del mundo con este roadster, que también ha mejorado exponencialmente en seguridad activa y pasiva.

El MX-5 tiene unos precios que oscilan entre los 25.000 y los 30.600 euros, que ayudan a incrementar el atractivo de la saga MX-5.

PRECIO DESDE 25.000 €	
EMISIONES DE CO ₂	
EMISIONES OFICIALES: DE 139 A 161 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: DE 4,75 A 9,75 %	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Sensaciones de conducción. Motores. Comportamiento. Precios. Seguridad.	Anchura interior. Maletero. Antena expuesta. Sólo techo de lona y manual. Sin guantera.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 SKYACTIV-G	2.0 SKYACTIV-G
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.496	1.998
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	131 / 7.000	160 / 6.000
Par máximo (mkg)/rpm	15,3 / 4.800	20,4 / 4.600
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos delanteros	Discos vent. 258 mm.	Discos vent. 280 mm.
Frenos traseros	Discos 255 mm.	Discos 280 mm.
Neumáticos	195/50 R16	205/45 R17
Peso (kg)	1.050	1.090
Longitud/Anchura/Altura (mm)	3.915/1.735/1.225	3.915/1.735/1.230
Capacidad del depósito (l)	45	45
Volumen del maletero (l)	130	130
De 0 a 100 km/h (s)	8,3	7,3
Velocidad máxima (km/h)	204	214
Consumo mixto (l/100 km)	6,0	6,6 (6,9 sin i-Stop)



Si quieres saber más del Toyota Avensis entra en... www.m16.in/1909

El Toyota Avensis se somete a una profunda renovación que salpica al diseño, a la calidad, al equipamiento y a una gama de motores más eficientes gracias a dos nuevos turbodiesel. Llegará en septiembre en carrocería sedán y Touring Sports.

Más de lo que parece

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Toyota renueva a conciencia el Avensis, modelo que ya va por su tercera generación y que se puede considerar como el 'buque insignia' de la gama del fabricante japonés en Europa. No es un modelo completamente nuevo, pero

el salto cualitativo es realmente espectacular.

Sigue apostando por la carrocería sedán o familiar (denominada Touring Sports) y los cambios estéticos son evidentes, con un nuevo frontal más extrovertido y en la línea de otros modelos de la mar-

ca, en el que destacan los faros full led, y una zaga más poderosa y elegante.

El interior ha sido completamente rediseñado, con un nuevo cuadro de mandos y un salpicadero que se remata con mayor calidad, una generosa pantalla táctil de 8 pulgas-

das, detalles cromados o unos asientos más confortables.

Bajo el capó también llegan los estrenos. No es el caso de la optimizada versión de gasolina 1.8, una mecánica atmosférica de 147 caballos agradable, pero que tiene en su limitado par y escasa capacidad de recuperación a bajo régimen su talón de Aquiles. Eso sí, es el único

PRECIO DESDE **25.700 €**

EMISIONES DE CO₂

EMISIONES OFICIALES: DE 108 A 149 G/KM
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 0% AL 4,75%

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Nuevos motores diésel más eficientes. Mayor calidad percibida. Equipamiento de seguridad.

DEBE MEJORAR

Respuesta a bajo régimen motor de gasolina. Sensor de luces lento. Diésel sin caja automática.

FICHA TÉCNICA SEDÁN

MOTOR	1.8	1.6 D-4D	2.0 D-4D
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.798	1.598	1.995
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4
Potencia máxima (CV)/rpm	147/6.400	112/4.000	143/4.000
Par máximo (mkg)/rpm	18,4/4.000	27,6/1.750-2.250	32,7/1.750-2.250
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 6 o Aut. 6	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	215/55 R17	205/60 R16	215/55 R17
Peso (kg)	1.370	1.455	1.470
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.750/1.810/1.480	4.750/1.810/1.480	4.750/1.810/1.480
Capacidad del depósito (l)	60	60	60
Volumen del maletero (l)	509	509	509
De 0 a 100 km/h (s)	9,4 (Aut. 10,4)	11,4	9,5
Velocidad máxima (km/h)	200	185	200
Consumo mixto (l/100 km)	6,0 (Aut. 6,1)	4,2	4,5

que se puede asociar a una caja automática con variador continuo CVT, que también ha sido revisada.

Más agradables y contundentes resultan los nuevos propulsores diésel que incorpora y que llegan desde

BMW. El escalón de acceso es un 1.6 D-4D (115D) de 112 CV que sustituye al anterior 2.0 D y que homologa 4,2 litros de consumo.

Por encima ofrece un 2.0 D-4D (150D) que jubila al conocido 2.2 D y que eroga 143



TOYOTA SAFETY SENSE 'Democratizar' la seguridad

La tecnología aplicada a la seguridad es uno de los aspectos que más se han potenciado en el nuevo Avensis. El objetivo ha sido 'democratizar' una serie de elementos y por eso se ofrece de serie en toda la gama el denominado Toyota Safety Sense. Este incluye un sistema Precolisión que alerta primero y es capaz de frenar el vehículo en caso de riesgo de accidente. También añade un asistente de luces de carretera, un lector de señales de tráfico y una alerta por cambio involuntario de carril.

CV de potencia. En ambos casos se gestionan por medio de una caja manual de seis velocidades.

Por su parte, las mejoras también salpican al chasis. La dirección es ahora más directa, la suspensión resulta más blanda y confortable y se introducen nuevas estabilizadoras para limitar los balanceos de la carrocería. Además se ha incrementado la rigidez torsional del conjunto y se añade el asistente de arranque en pendiente.

Tuvimos ocasión de probar el nuevo motor de dos litros, que será el más vendido, y nos gustó por su suavidad en marcha, buena capacidad de recuperación a bajo régimen y su rendimiento si se le

exige. Además, el consumo rondó los 5 litros en un largo tramo de autopista.

El resultado del nuevo Avensis se nota con el paso de los kilómetros, ya que resulta más confortable y el tacto general también suma puntos con respecto al modelo anterior.

Disponibles con tres niveles de acabado, ya se pueden hacer pedidos, aunque el vehículo llegará finalmente el próximo mes de septiembre. El precio del sedán arranca en los 25.700 euros, mientras que el Touring Sports está disponible desde los 26.950. A esos precios hay que aplicarles una campaña de descuentos muy agresiva, de hasta 6.660 euros.



▶▶ El interior ha sido completamente rediseñado, con un nuevo cuadro de mandos, un salpicadero que presume de una mayor calidad, una pantalla táctil de 8 pulgadas y unos asientos delanteros que ahora son más confortables.



SALTO CUALITATIVO MÁS ELEGANTE Y CONFORTABLE, LOS NUEVOS MOTORES DIÉSEL HACEN DEL AVENSIS UN MODELO MÁS COMPETITIVO

Si quieres saber más del VW Sharan entra en... www.m16.in/984



Sigue progresando

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

En septiembre comenzarán las entregas del renovado Sharan, con precios desde 37.010 euros –cifra correspondiente a la versión 2.0 TDI 115 Edition–, aunque uniendo todos los descuentos y promociones posibles la factura de arranque quedará, según la marca, en 28.000 euros. Interesante porque hablamos de un monovolumen grande –mide 4,85 metros de largo y más de 1,90 de ancho– que está disponible con las cinco plazas que trae de serie y en configuraciones de tres filas de asientos –a elegir entre seis y siete plazas–, un modelo lanzado en 2010 que ahora evoluciona a distintos niveles, aunque cuesta entender lo poco que cambia su estética: nuevas llantas de 16 pulgadas y ópticas traseras de LED con diferente distribución de funciones. Dentro hay alguna novedad más, vinculada a la decoración, el volante o unos asientos opcionales con reglaje eléctrico que optimizan la er-

Coincidiendo con el 20 aniversario del primer Sharan, la actual generación del monovolumen grande de Volkswagen protagoniza cambios interesantes. Su imagen apenas varía, pero algunos de sus motores rinden más potencia, el consumo baja hasta un 14 por ciento y aparecen nuevos sistemas de seguridad y conectividad.

gonomía, pero lo importante no varía: diseño ordenado para instrumentación y mandos, estupenda terminación, muchos

detalles funcionales, segunda fila con tres butacas independientes que pueden desplazarse longitudinalmente, tercera

fila de asientos opcional apta para chavales de buena talla... Y se refuerza el equipamiento, pues el Sharan monta de serie ahora el sistema de frenado multicolisión que ya llevan sus 'hermanos' –Passat, Golf, Polo...– y adopta entre sus opciones numerosos asistentes de seguridad, como el Front Assist para vigilar la distancia de seguridad y frenar si hay riesgo de choque, el sistema de frenado automático en ciudad –activo hasta 30 km/h–, el control de crucero activo ACC, el detector de peligros en los ángulos muertos laterales, el Rear Traffic Alert –nos avisa de que llegan vehículos transversalmente cuando salimos marcha atrás de una zona sin visibilidad–, el asistente de arranque en cuesta Auto Hold o la tercera generación del Park Assist, que nos ayuda a estacionar y salir de plazas de aparcamiento.

Y la firma de Wolfsburg actualiza en materia de conectividad e infoentretenimiento al Sharan, que de serie inclu-



ESTÉTICA 'CASI' IDÉNTICA EN EL FRONTAL NO VARÍA ABSOLUTAMENTE NADA, Y EL SHARAN SÓLO ESTRENA ÓPTICAS TRASERAS Y LLANTAS DE 16 PULGADAS



◀ Dentro cambia el volante y hay nuevos elementos decorativos: plateados de serie en el nivel Edition, negro en el Sport y, ya como opción, de madera de fresno para Advance y Sport.



◀ De serie, la segunda fila se compone de tres butacas que podemos avanzar o abatir. Y el Sharan ofrece también configuraciones de siete plazas –1.160 euros más– y, sin coste extra, de seis.



▲ En las variantes de cinco plazas el maletero oscila entre 955 y 2.430 litros. Y en las de siete plazas, entre 300 y 2.297 litros.



ye ahora el sistema Composition Colour con pantalla táctil de 5 pulgadas, y como opción ofrece, ya con 6,5 pulgadas, el Composition Media y el Discover Media, éste con navegador. Además, abre paso al uso de útiles aplicaciones disponibles para smartphone porque deja trabajar con Android Auto, Apple CarPlay o MirrorLink.

En cuanto a la parte 'coche' propiamente dicha, los progresos esenciales tienen lugar bajo el capó, donde ganan fuerza tres motores de los cuatro disponibles en España: los dos diésel TDI más potentes –el de 140 CV pasa a rendir 150 y el de 177 sube a 184 CV– y el 2.0 TSI de gasolina –su comercialización empezará dos me-

ses después–, que pasa de 200 a 220 CV y se vincula al cambio DSG. En concreto, durante nuestra toma de contacto en Alemania pudimos probar cuatro versiones –2.0 TDI 150 DSG, 2.0 TDI 184 con caja manual y DSG, y 2.0 TSI DSG– y todas nos convencieron por agrado y prestaciones, pues se trata de mecánicas con bastan-

te par a regímenes bajos y medios, y con unos consumos que, si antes ya eran bajos, ahora son más. Se habla de ahorros de hasta el 14 por ciento frente al Sharan actual, y las versiones de cambio manual con los TDI de 115 y 150 CV anuncian 5,0 l/100 km de media. A falta de conducir la opción diésel menos energética –con cifras oficiales muy dignas–, nos parece que el Sharan 'racional' es el diésel de 150 CV en cualquiera de sus tres variantes: manual, DSG y manual con tracción total 4Motion. Y no estaría mal que se ofreciera también aquí el 1.4 TSI de gasolina, con 150 caballos que dan mucho de sí en otros modelos de la marca.

Con motivo del lanzamiento se ha previsto una versión especial Ocean –sólo con el motor TDI 150– en color Azul Hudson Bay exclusivo, con llantas Jakarta y mayor equipamiento: techo panorámico, faros bi-xenón, Park Assist, puertas correderas eléctricas y tapicería con costuras en contraste.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	TSI 220	TDI 115	TDI 150	TDI 150 4MOT.	TDI 184
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.968	1.968	1.968	1.968	1.968
Nº de válvulas por cilindro	4	4	4	4	4
Potencia máxima (CV/rpm)	220	115/3.500	150/3.500	150/3.500	184/3.500-4.000
Par máximo (mkg/rpm)	N.d.	28,6/1.750-3.000	34,7/1.750-3.000	34,7/1.750-3.000	38,8/1.750-3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	A las 4 ruedas	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Man. 6v. / Aut. 6v.	Manual, 6 vel.	Man. 6v. / Aut. 6v.
Frenos delanteros	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.	Discos vent.
Frenos traseros	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Neumáticos	225/50 R17	215/60 R16	215/60 R16	215/60 R16	215/60 R16
Peso en orden de marcha (kg)	N.d.	1.772	1.772 (Aut: 1.793)	1.891	1.800 (Aut: 1.804)
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.854/1.904/1.720	4.854/1.904/1.720	4.854/1.904/1.720	4.854/1.904/1.720	4.854/1.904/1.720
Capacidad del depósito (l)	70	70	70	70	70
Volumen del maletero (l)	300/955/2.430	300/955/2.430	300/955/2.430	300/955/2.430	300/955/2.430
De 0 a 100 km/h (s)	N.d.	12,6	10,3 (Aut: 10,3)	10,6	8,9 (Aut: 8,9)
Velocidad máxima (km/h)	N.d.	184	200 (Aut: 198)	198	215 (Aut: 213)
Consumo mixto (l/100 km)	N.d.	5,0	5,0 (Aut: 5,2)	5,6	5,3 (Aut: 5,3)

Roza la perfección



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

Si dispones de una cuenta sa-
neada, sin duda te recomiendo
este Audi A6 Allroad TDI
Biturbo, un vehículo excep-
cional y capaz de llevarte al
fin del mundo sin pisar el as-
falto o subirte a tu estación
de esquí favorita pertrechado
con todo el material de la fa-
milia al completo.

Como viene haciendo des-
de el primer Allroad en 1999,
esta versión deriva de un A6
Avant, sólo que Audi le do-
ta de paragolpes específicos,
protectores en los bajos... Lo
justo para incrementar su ca-
rácter aventurero. Pero un
elemento que lo diferencia
claramente es su suspensión
neumática, de serie, que per-
mite elevar la altura libre al

Si no fuera porque aquí nuestro protagonista
tiene un precio de partida de 74.660 euros,
sería el compañero ideal para una larga
temporada. Elegante, señorial, amplio,
rápido y aventurero; y de cara al surtidor lo
podríamos definir hasta como ahorrador.

suelo hasta los 18,5 centíme-
tros cuando seleccionamos el
modo 'lift', por lo que circular
por pistas en un estado decen-

te es pan comido. Otro alia-
do vital es la tracción quattro,
por lo que su capacidad 'off-
road' es semejante a la de un



▲ Son 2.030 kilos los que pesa, pero su 3.0 TDI Biturbo le permite salir del primer kilómetro desde parado a 211 km/h, como un S3 de 300 CV.

Audi Q7, si bien, a los neumá-
ticos 255/40 R20 de nuestra
unidad no les 'atrae' el barro.

Respecto al SUV de Audi
este Allroad es 19 centíme-
tros más bajo, por lo que pre-
sume de un comportamiento
semejante al de cualquier A6,
aun con un peso de 2.030 ki-
los. Para moverlos no hay pro-
blema, pues bajo ese capó se
encuentra el remodelado 3.0
TDI Biturbo, que ahora gene-
ra 320 CV –antes 313–. Asocia-
do a un cambio Tiptronic
de 8 marchas –no equipa el S
tronic por sus 66,3 mkg de par
motor y tampoco ofrece nave-
gación 'a vela', la suavidad y
el refinamiento están asegu-
rados, más cuando podemos
seleccionar entre seis modos
de conducción dependiendo
de nuestro estado de ánimo.
Entre ellos destaca el Efficient-



◀ Esta versión opta por un cambio Tiptronic de 8 marchas. Tiene control de descensos de serie. La amplitud interior es soberbia y la opción masaje es una maravilla.



▶ La calidad interior es sensacional. Tiene seis modos de conducción, entre los que destaca el Allroad. Tiene inclinómetro digital.



▲ Su maletero puede llegar a 1.680 litros. La rueda de repuesto es de emergencia y bajo ella está el tapón para rellenar el AdBlue de esta versión 3.0 TDI Biturbo.

cy que ayuda a minimizar el
consumo, apartado donde he-
mos medido un gasto real de
7,8 l/100 km, bastante cohe-
rente para su tamaño, peso
y potencia. También equipa
'Start/Stop', regeneración de
energía en frenada...

Además de suavidad, ofre-
ce elevadas dosis de deporti-
vidad, acompañado todo ello
por un sonido para nada dié-
sel. Es capaz de acelerar de 0
a 100 km/h en sólo 5,2 segun-
dos –casi como un Audi S4–,
mientras que se limita su ve-
locidad máxima a 250 km/h.
Viajar por autovía requiere co-
nectar el control de velocidad,
pues los 120 km/h los alcanza
con su motor girando a 1.500

rpm y gracias a su aislamien-
to, parece que se haya calado.
Si frecuentamos vías de doble
sentido, más de lo mismo, ya
que adelantar es un juego de
niños, con un paso de 80 a 120
km/h en 3,7 segundos, en los
que invadimos el carril contra-
rio sólo 101 metros. Sin duda
este propulsor es toda una ma-
ravilla de la ingeniería.

La calidad está fuera de du-
da, al igual que su amplitud,
mientras que si analizamos su
equipamiento, el de serie ya es
suficiente, aunque hay opciones
de todo tipo en materia de se-
guridad activa, iluminación LED,
equipos de sonido... Así no es de
extrañar que esta unidad ronda
ra los 120.000 euros.



LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	3.0 V6 TDI BITURBO
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6, en V a 90º
Diámetro x carrera (mm)	83,0 x 91,4
Cilindrada (c.c.)	2.967
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa a 2.000 bar, turbo de dos etapas variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	320 CV / 3.900-4.600
Par máximo/rpm	66,3 mkg / 1.400-2.800

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas Quattro
Caja de cambios	Automática Tiptronic, 8 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENSO	
Sistema	De cremallera electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	11,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos ventilados

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de cinco brazos con resortes neumáticos y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente de cuatro brazos, con resortes neumáticos y barra estabilizadora	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	235/55 R18 - 8,0x18"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	2.030
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.938 / 1.898 / 1.451
Capacidad maletero/déposito (l)	565-1.680 / 73

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	13,4
1.000 m salida parada	24,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,2 (5,5)

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en D	12,6
1.000 m desde 40 km/h en D	24,2
De 80 a 120 km/h en D	3,7
Recorriendo (metros)	101

FRENOS	
De 60 a 0 km/h (segundos/metros)	1,6/13,1
De 100 a 0 km/h (segundos/metros)	2,7/36,9
De 120 a 0 km/h (segundos/metros)	3,1/51,1

CONSUMOS	l/100km	km/litro
EN CIUDAD		
A 23,7 km/h de promedio	8,6	11,6
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	6,2	16,1
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	7,9	12,6
A 140 km/h de cruceo	8,8	11,4
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	7,8	12,8
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	885	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	7,7 / 5,8 / 6,5	

PRECIO	74.660 €	NUESTRA VALORACIÓN		NUESTRAS ESTRELLAS	
EMISIONES DE CO2		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	COMPORTAMIENTO	*****
EMISIONES OFICIALES: 172 G/KM		+	-	ACABADO	*****
IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: 9,75%				PRESTACIONES	*****
				CONFORT	*****
				SEGURIDAD	*****
				CONSUMO	*****
				PRECIO	*****

Fabricantes

Acea se reúne en España

El análisis de la situación de la industria europea del automóvil ha centrado la reunión en Madrid del Comité de Enlace de Acea, organismo que coordina las actuaciones de las asociaciones nacionales integradas en la Asociación Europea de Constructores de Automóviles. El secretario general de Acea, Erick Jonnaert, resaltó el relevante papel de la industria española en la promoción de la europea, así como los esfuerzos de Gobierno y Anfac para lograr con el 'Plan tres millones' que en 2020 el automóvil suponga el 20% del PIB en Europa. Por su parte, el vicepresidente ejecutivo de la Asociación española, Mario Armero, considera que el mercado rondará 1,2 millones de unidades vendidas este año, y que en 2016 podría crecer un 10%. También solicitó que «la industria forme parte de la agenda política» pues el objetivo es volver a fabricar tres millones de vehículos en 2017 y cuatro millones en 2020.

Producción

Ya somos octavos

Camino de esos tres millones previstos para dentro de dos años, las plantas españolas rebasaban el millón de unidades en los primeros cinco meses de 2015. Cifra que nos coloca en el octavo lugar de los países productores, superando a Brasil, y nos mantiene en el segundo puesto europeo.

VW Passat Variant El preferido para llevar remolque

Por tercera vez, algo que lo convierte en único, el VW Passat es el modelo que



LUCHA CONTRA LA SINIESTRALIDAD VIAL DE LOS JÓVENES

Cadena de formadores

Se llama «Youth Capacity Development» y es un programa desarrollado por, con y para jóvenes, con el objetivo de combatir las más de 1.000 vidas de menores de 25 años que se cobran a diario las carreteras del mundo (más de 400.000 al año). Es fruto de la entidad holandesa 'Yours' (Youth for Road Safety), organización nacida al amparo de la Asamblea Mundial de la Juventud para la Seguridad Vial celebrada en 2007, y su innovación consiste en convertir a los jóvenes en protagonistas y activistas de la mejora de la seguridad vial en los distintos países del mundo. Una cadena de formadores, distinguida con el Premio a la Mejor Iniciativa en Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre.

Son ellos los que se forman y forman a otros de su misma edad, multiplicando la transmisión

de los valores, principios y mensajes de seguridad vial a una amplia audiencia. Un aprendizaje activo destinado a conseguir que los accidentes de tráfico dejen de ser la principal causa de muerte en ese colectivo y que las cifras de fallecidos y heridos no sigan aumentando en la mayoría de las regiones del globo.

Como 'Youth Capacity Development' parte de que la formación debe ser accesible y llegar donde más se necesita hay tres puntos fundamentales: incrementar la concienciación y sensibilización de los jóvenes sobre la importancia de la seguridad vial, incitarlos a la participación activa en acciones dirigidas a la prevención de acciden-

tes y desarrollar sus habilidades para la puesta en marcha de buenas prácticas en esa materia. Todo ello mediante actividades informales, como juegos de rol, ejercicios de grupo, simulaciones o el 'kit de acción juvenil y seguridad vial', que ya ha sido descargado en más de 100 países de todo el mundo e indica cómo participar y actuar para evitar lesiones en el tráfico rodado.

El programa, que pronto llegará a España y Latinoamérica, comenzó a funcionar hace seis años y los chicos y chicas que han participado en él reconocen una transformación positiva en su conducta como usuarios de la vía y una actitud más segura, considerando la formación recibida

útil e interesante, con independencia del país en que viven. Y, aunque no se puede establecer una correlación directa, los datos indican que el programa ha contribuido a reducir el número de accidentes entre jóvenes en los países a los que ha llegado, como Nigeria, Niamey, Kenia, Omán o Belice.

No en vano, el programa se adapta a las diferencias para que la experiencia sea similar para todos los jóvenes en todo el mundo y es, principalmente, una medida preventiva, que estimula actitudes, genera conductas más seguras y contribuye a reducir la gravedad de los accidentes por esa conducta más segura que propicia.



mejor tira de una caravana, un barco o un remolque de caballo. Lo dicen las rigurosas pruebas que configuran los premios a la capacidad de remolque de los 37 candidatos que optaban al título en esta edición. Además del VW Passat Variant, ven-

cedor absoluto, los 'Tow Car Awards 2015' destacan a Citroën C4 Cactus (ultraligero), Ford Mondeo (gasolina) y Volvo V40 Cross Country (verde). También hay clasificación por pesos, con el Skoda Octavia manteniendo su dominio por debajo

de los 1.400 kilos, el Mazda CX5 repitiendo triunfo entre 1.550 y 1.699, el poderoso Land Rover Discovery ganador por octava vez en los nueve años de los premios en más de 1.900 kilos y el Passat Variant de 1.400 a 1.549 (2.0 TDI) y de 1.700 a 1.899 kg (2.0 BITDI).

Bultaco En marcha la Brinco

Ha comenzado la comercialización de la edición

limitada de la nueva Brinco, la moto eléctrica con la que Bultaco acaba con tres décadas de inactividad productiva. El plan es vender 11.000 unidades en los próximos tres años, dado que está previsto el lanzamiento de dos modelos más antes de que acabe el 2015. Cincuenta personas trabajan en la planta que la marca tiene en Montmeló (Barcelona) de la que deberán salir 50.000 motos al año y tendrá 150 empleados.



el puntazo

Los españoles no sabemos cómo nos «jugamos los puntos».

Nueve años después de su implantación, seis de cada diez conductores desconoce las infracciones que conllevan pérdida de puntos, desconocimiento que afecta más a los hombres (65%) y en el que destacan los catalanes (73%). En el extremo opuesto se encuentran los gallegos (33%). Las mayores dudas las despiertan los excesos de velocidad, siendo amplio el conocimiento de los seis que cuestan los detectores de radar y los cuatro de tirar un cigarrillo.

la imagen

El híbrido de BMW, declarado 'Mejor Motor del Año 2015'

El propulsor del BMW i8, que combina un motor eléctrico y el térmico de 1.5 litros TwinTurbo, es el Motor Internacional del Año 2015, además de ser el mejor Motor Nuevo y ganar la categoría de entre 1.4 y 1.8 litros. También han conseguido título la mecánica eléctrica del Tesla Model S (Motor Verde) y el V8 de 4,5 litros de Ferrari (Alto Rendimiento y más de 4 litros). Por su parte, el 999 c.c. de Ford, ganador absoluto en los últimos tres años, vuelve a ser el mejor por debajo del 1 litro, el 1.2 litros turbo tricilíndrico de PSA Peugeot Citroën se hace con la categoría 1 a 1.4 litros, el turbo de 2 litros y cuatro cilindros de Mercedes-AMG repite entre los de 1.8 a 2 litros, el 2.5 TFSI de Audi se impone por sexto año consecutivo de 2 a 2.5 litros, el V6 de 3 litros de BMW es el mejor de 2.5 a 3 litros y el V8 TwinTurbo de 3.8 litros de McLaren resalta de 3 a 4 litros.

la frase

Carlos Ghosn, Presidente de la Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles (ACEA).

«Ningún otro sector industrial ha hecho tanto como la automoción para reducir emisiones de CO₂, pero se deben garantizar condiciones y objetivos equivalentes para todos los sectores».

en breve

INVESTIGACIÓN	COLABORACIÓN	WEB DE AYUDA	APUESTA ALEMANA
Cellnex Telecom y Applus Idiada desarrollan VRAIN, un sistema de comunicación inteligente e inalámbrica entre vehículos y con la infraestructura vial en tiempo real.	PSA se encargará de la distribución y fabricación del Bluesummer, el descapotable de cuatro plazas eléctrico del Grupo Bolloré, que se hará en la planta francesa de Rennes.	A través de www.iso-39001.es, el Comisariado Europeo del Automóvil ayuda a las empresas a reducir los accidentes de tráfico, que protagonizan tres de cada diez siniestros laborales mortales.	Fomentar la electromovilidad es el objetivo de la Canciller Alemana, cuyo Gobierno invertirá 161 millones de euros entre 2016 y 2018 para llegar al millón de coches eléctricos en el país en 2020.

la cifra

300.000

vehículos circulan por las carreteras españolas con neumáticos de segunda mano, cuya venta debería prohibirse según el 40% de los profesionales y especialistas entrevistados por Continental. Ese estudio de seguridad vial también pone de manifiesto que en tres de cada cuatro accidentes provocados por los neumáticos éstos eran de segunda mano.

Estudio BP

La cruz de los carburantes 'low cost'

El estudio sobre los hábitos de repostaje en España realizado por BP destaca que el 21 por ciento de los conductores utiliza habitualmente carburantes de bajo coste, una práctica que los lleva a recorrer hasta 833 kilómetros menos al año. Es a causa de la suciedad acumulada en el motor, que puede llegar a aumentar hasta un 7 por ciento el consumo y, además, ser fuente de averías.

Volkswagen

Un grupo en cuatro divisiones

El grupo alemán se plantea una reorganización centrada en agrupar sus doce marcas en cuatro divisiones, que serían independientes de la central y podrían definir las estrategias comerciales en función de los mercados. En esas divisiones las firmas generalistas Seat y Skoda se unirían a VW, Audi mantendría Lamborghini y Ducati y Porsche encabezaría las dos marcas de superlujo, Bentley y Bugatti. VW Vehículos comerciales, Scania y Man conformarían la cuarta división.

Nissan

Acuerdo de futuro

El Plan de Competitividad alcanzado después de casi ocho meses de negociaciones es un importante paso para el futuro de la factoría de Nissan en Ávila. El consejero director general y vicepresidente de las operaciones de la filial española, Frank Torres, considera que el acuerdo manda un mensaje muy positivo a la matriz en Japón al demostrar el compromiso de empresa y trabajadores con la competitividad de la planta.



La experiencia es un grado

El programa de conducción Volkswagen Driving Experience por fin llega a España. Su objetivo es hacernos mejores conductores y conocer de 'verdad' los modernos sistemas de seguridad que incorporan los vehículos de última generación. Tres son los cursos que ofrece la marca: uno orientado al uso 'off road', otro a la máxima eficiencia y el R Motion realizado en circuitos.



LUIS MOYA Embajador de lujo de Volkswagen

Si la experiencia es un grado, no cabe duda de que Luis Moya es uno de los mejores 'maestros' que se pueden encontrar. Su fantástico palmarés deportivo y sus cientos de anécdotas y 'chascarrillos' acumulados durante muchos años de competición son oro puro. Como él mismo señala «deberían pagarme por callar, porque la verdad es que

no paro de hablar». Su carácter extrovertido y gran sentido del humor le convierten en un complemento ideal a la labor de los monitores. Luis Moya estuvo presente durante toda la jornada en el circuito de Ascari, pero lo mejor llegó al final, cuando se analiza la jornada de aprendizaje y suelta sus 'perlas'. Sin duda, un gran fichaje para Volkswagen.



◀ En el trazado de Ascari tuvimos ocasión de mejorar nuestras aptitudes al volante y conocer a fondo la tecnología y los límites de auténticos 'pura sangre', como el Golf R, con tracción total y 300 caballos de potencia, y el Scirocco R, de 280 CV y tracción delantera.



Los cursos o escuelas de conducción son un complemento ideal para potenciar nuestras habilidades al volante. El que acude a uno, lo cierto es que sale más que satisfecho con el aprendizaje recibido y los comentarios suelen ser unánimes al respecto: deberían ser obligatorios, por un lado, y resultan algo caros, por el otro... hasta ahora.

Lo cierto es que Volkswagen trae a España la iniciativa Volkswagen Driving Experience, que lleva ya años funcionando en otros países, y lo hace a un precio sumamente atractivo, ya que desde los 100 euros podemos acudir a realizar uno de es-

tos completos cursos. Según sean nuestras necesidades podemos elegir entre varias modalidades. El programa 4 Motion está dirigido a los que quieran aumentar sus conocimientos en el mundo 'off road', tanto en tierra como en hielo o nieve. El próximo 3 de octubre en la sierra de Madrid, y el 12 y 13 de diciembre, en Andorra, serán las citas para estos cursos.

Si lo que queremos es aprender a realizar una conducción más eficiente en el día a día, el programa Think Blue nos enseñará a ahorrar al máximo aprovechando la tecnología de un vehículo tan sofisticado como el Golf GTE.

Los conductores más eficientes en sus diversos países acudirán a la gran final, que se celebrará en Los Angeles entre los días 14 y 18 de noviembre.

Por último, el programa R Motion nos permite aprender las técnicas más avanzadas de conducción realizando prácticas en circuito. A este último tuvimos ocasión de acudir en el trazado de Ascari (Málaga). Lo primero que nos llamó la atención es su precio: 150 euros para el nivel Advance y 180 para el Intensive, si eres cliente de Volkswagen, o 180 y 230, respectivamente, si no lo eres, porque los cursos están

abiertos a todo aquel que esté interesado.

Nada más llegar a las instalaciones se presenta el nutrido equipo de monitores que nos acompañará durante toda la jornada, y cuyo palmarés deportivo resulta espectacular, ya que muchos de ellos gozan de una extensa experiencia en el mundo de la competición.

Sin tiempo para reaccionar nos espera una flota de Golf R (300 CV de potencia) y Scirocco R, con 280 CV. Un monitor nos acompaña y evalúa nuestro nivel para seleccionar los grupos.

De ahí pasamos a una clase teórica donde se ha-



▲ La Volkswagen Driving Experience consta de tres programas diferentes y cubre varias citas repartidas por toda España.

ce hincapié especialmente a la posición de las manos en el volante, el campo de visión, las trazadas en curva, la transferencia de masas...

A continuación es el turno para los ejercicios prácticos. Se divide en cuatro talleres o ejercicios principales. Uno de ellos es un trazado en mojado para trabajar correctamente con las manos y anticipar la mirada más allá del morro del coche. El siguiente paso es una frenada progresiva en curva para repartir correctamente el peso y el agarre de los neumáticos.

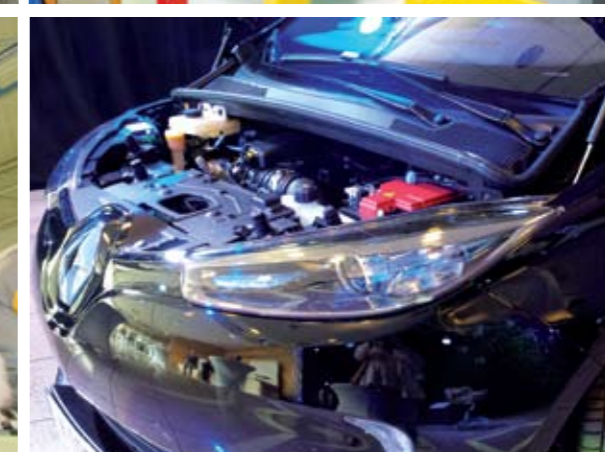
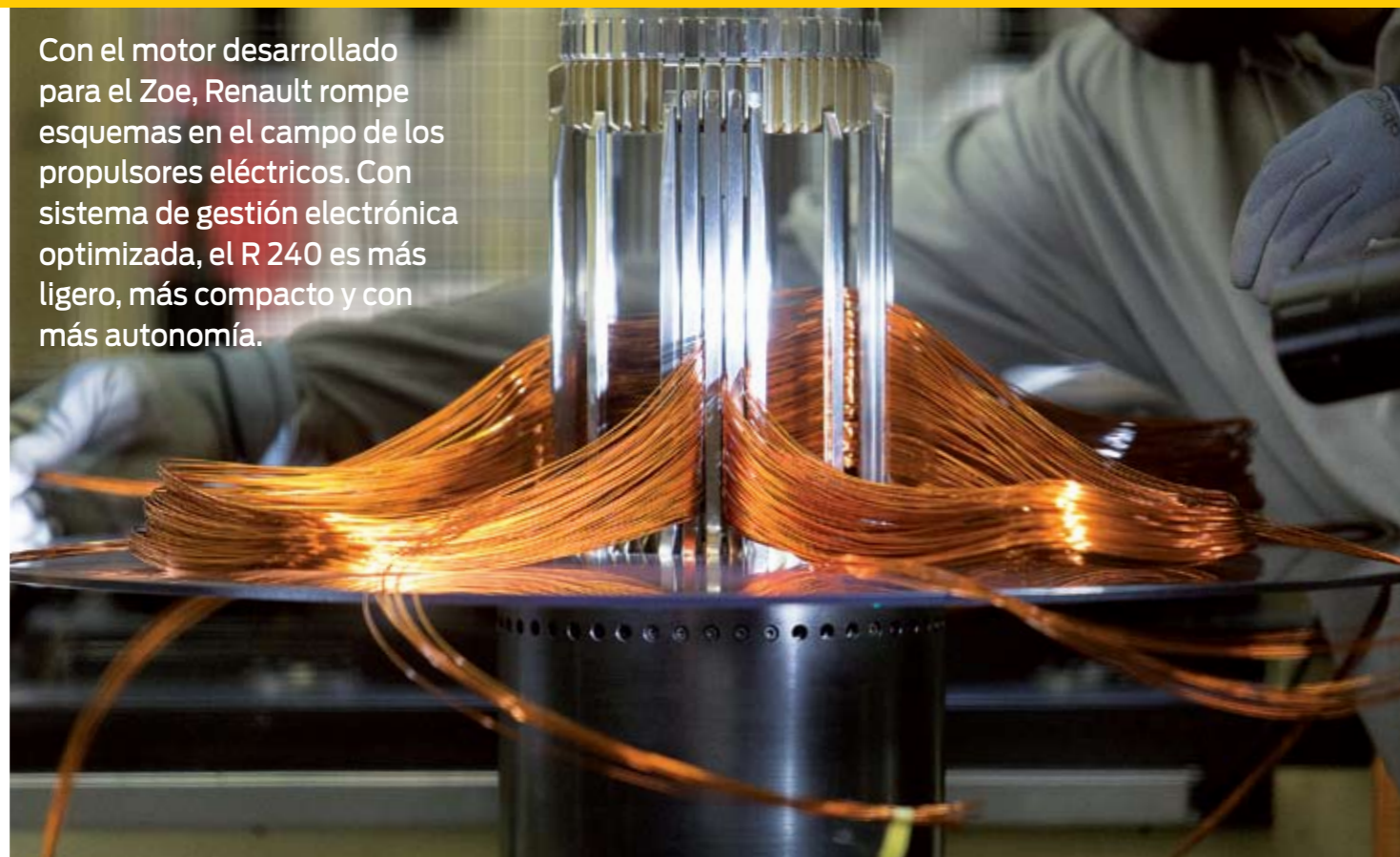
Más tarde acudimos a una frenada de emergencia realizada a 120 km/h y, por úl-

timo, afrontamos un trazado de curvas para aplicar todo lo anterior a la vez.

Una vez que hemos ido corrigiendo nuestros defectos llega la 'traca final'. Los 5,5 kilómetros de Ascari nos brindan la posibilidad de aplicar los nuevos conocimientos y conocer nuestros límites, siempre con un monitor al lado que nos asesorará en nuestra progresión.

Quemada la adrenalina, podemos comprobar nuestras aptitudes con un vídeo personalizado, mientras los monitores nos evaluarán en público todo lo aprendido al más puro estilo 'Master Chef', pero sin que falte el humor...

Con el motor desarrollado para el Zoe, Renault rompe esquemas en el campo de los propulsores eléctricos. Con sistema de gestión electrónica optimizada, el R 240 es más ligero, más compacto y con más autonomía.



◀ Muchas son las innovaciones industriales que ha necesitado la línea de ensamblaje, especialmente en la tecnología de bobinado del rotor y del estátor.

◀ Desde abril el Zoe cuenta con un propulsor de diseño y producción 100% Renault. 95 patentes se han desarrollado para el nuevo conjunto motopropulsor eléctrico.

100% eléctrico, 100 % Renault

Son 50 de los 300 millones anunciados para la planta francesa de Cléon los invertidos en su adaptación a la fabricación del nuevo motor eléctrico que impulsa al Zoe. Un conjunto motor batería, que ha requerido 95 patentes y 6.000 horas de formación para llevar a cabo el complejo proceso de industrialización del R 240, de precio competitivo tanto a nivel de industrialización como de uso. Lo consigue la inducción, con un rotor bobinado, que sustituye los imanes permanentes, más

costosos. Tecnología patentada por la marca francesa, cuyos ingenieros se han centrado en integrar los componentes para reducir el tamaño sin sacrificar rendimiento, lo que lo hace idóneo para una utilización en vehículos más pequeños.

Pero el tamaño, un 10 por ciento menos que su antecesor, no es el único logro del R 240, que baja en el mismo porcentaje el tiempo de carga y sube la autonomía un 15 por ciento, lo que supone 240 kilómetros

de recorrido oficial frente a los 210 km del Zoe anterior, conservando invariables potencia y par. El proyecto se encuadra dentro de la estrategia eléctrica de Renault, que pretende optimizar prestaciones y autonomía mejorando la tecnología de motores y baterías. Algo por lo que la marca ha apostado convirtiendo la planta de Cléon, especializada en propulsores de alta tecnología, como el Energy dCi, en punto de referencia.

A 30 kilómetros de Flins, donde se ensambla el Zoe, Cléon es un referente dentro del Grupo Renault, que puede convertirse en el centro de producción de las mecánicas que impulsan los eléctricos de la Alianza Renault-Nissan. Su elección para ser el centro del ambicioso proyecto del R 240 se basa en que la factoría disponía de más del 50 por ciento de las 260 máquinas necesarias para asumir la fabricación

del nuevo grupo motopropulsor del Zoe, lo que rebaja en casi un 40 por ciento la inversión necesaria.

Además, desde hace algo más de dos años, en Cléon se produce la caja de interconexión electrónica del Zoe, la parte diseñada y producida por Renault, que iba asociada a un

motor suministrado por Continental. Aporta una sólida experiencia para la producción del Power Electronic Control (PEC), que integran el cajetín de interconexión, la electrónica de potencia y el cargador Camaleón; ensamblaje que se realiza en una línea muy manual por el cuidado y

minuciosidad que requiere el acoplamiento de los 180 componentes de reducido tamaño que integran el conjunto.

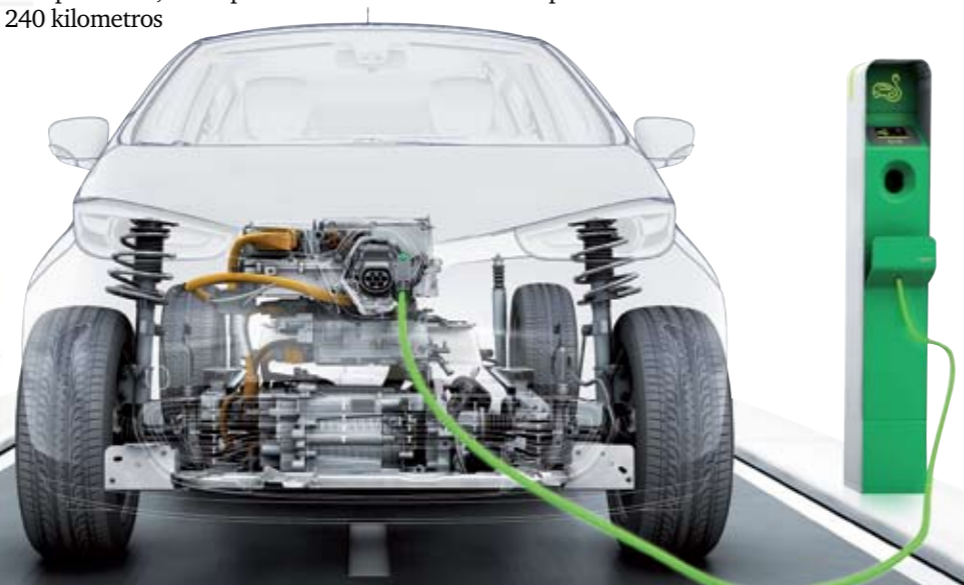
No menos importante ha sido el desarrollo del bobinado del rotor y el estátor, las innovaciones centrales del motopropulsor eléctrico (GMPE) que, una vez montado, al final de la cadena de producción se prueba en condiciones similares a las de la utilización real del vehículo. Cléon puede fabricar 50.000 motores eléctricos al año, capacidad que se podría duplicar con facilidad, lo que puede ser necesario si algún día se hacen motores más pequeños o propulsores para otros coches de la Alianza.

cárter motor y el estátor bobinado ha merecido atención especial en terminos industriales, con pruebas inflexibles para garantizar una calidad de primer nivel, antes de que en la línea de ensamblaje final se reúnan el Power Electronic Control, el reductor (mini caja de velocidades) y el motor eléctrico que integran los cárteres con rotor y estátor. Subconjuntos que configuran el grupo motopropulsor eléctrico (GMPE) que, una vez montado, al final de la cadena de producción se prueba en condiciones similares a las de la utilización real del vehículo.

Cléon puede fabricar 50.000 motores eléctricos al año, capacidad que se podría duplicar con facilidad, lo que puede ser necesario si algún día se hacen motores más pequeños o propulsores para otros coches de la Alianza.

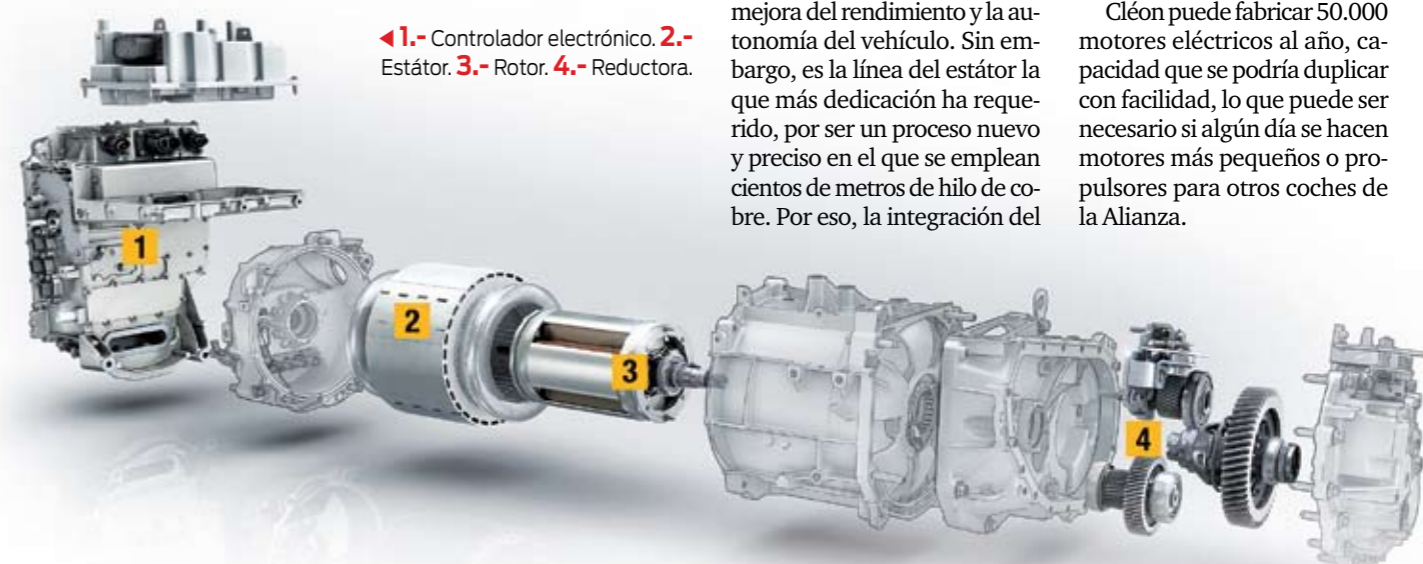


▶▶ Con el nuevo motor la autonomía del Zoe sube 30 kilómetros, mientras el tiempo de carga disminuye un 10 %.



COMPONENTES INTEGRADOS

◀1.- Controlador electrónico. 2.- Estátor. 3.- Rotor. 4.- Reductora.





'SIN RIDERS'
RUTA SIN ALCOHOL

Acaba de arrancar en Madrid la gira de los 'Sin Riders', un grupo de moteros que recorrerá 5.500 kilómetros para concienciar sobre la incompatibilidad de mezclar alcohol y conducción. La iniciativa forma parte del proyecto, 'En la carretera, cerveza Sin' y, durante la ruta, los moteros pararán en cientos de bares de carretera invitando a rondas de esta bebida sin alcohol.

PLAN ADAPTA UN FORD PARA TODOS

El programa Ford Adapta, que permite a las personas con discapacidad probar un coche adaptado antes de comprarlo, ha llegado a Santiago de Compostela después de



visitar este año Valencia, Bilbao, San Sebastián y Toledo. En esta edición se suman a la gama adaptada el nuevo Mondeo y el Tourneo Connect Eurotaxi.

VI EDICIÓN LAND ROVER DISCOVERY CHALLENGE

Los participantes en el Land Rover Discovery Challenge tuvieron que superar todo tipo de pruebas.



Este reto solidario reúne cada año a 12 famosos y 24 periodistas. Esta edición visitó Málaga.

SEXTO RETO SOLIDARIO

El reto solidario Land Rover Discovery Challenge, que cada año reúne a 24 periodistas y 12 famosos 'trabajando' codo con codo en favor de una ONG, ha visitado esta edición –la sexta– tierras malagueñas. La serranía de Ronda o las playas de Málaga han sido algunos de los escenarios que han recorrido los participantes y en los que han tenido que enfrentarse a pruebas

de todo tipo: rapel y escalada en el puente de Ronda, padel surf en la playa de Málaga y, por supuesto, rutas 4x4, en las que han encontrado el aliado más 'fiel' en el Land Rover Discovery 4, equipado con los eficientes motores diésel de 3.0 litros LR-SDV6 de 255 CV y LR-TDV6 de 211 CV.

El equipo liderado por Genoveva Casanova y José Bono, en represen-

tación de la Fundación Banco de Alimentos de Madrid, fue el claro vencedor de la edición de este año. El premio es uno de los Land Rover Discovery 4 que han participado en esta edición, en la que también se coló otro protagonista, el Jaguar XE, la nueva berlina compacta de la marca, que acaba de comenzar su comercialización este mes en España.

CON EL HONDA CIVIC TOURER EL RÉCORD, MÁS CERCA

Ha pasado por España el Honda Civic Tourer equipado con un motor i-Dtec de 1,6 litros, que trata de batir el récord Guinness de ahorro de combustible en un recorrido de 13.000 kilómetros en total. El viaje comenzó en Almost (Bélgica)

el 1 de junio y recorre Europa en el sentido de las agujas del reloj para regresar al punto de partida el 25 de junio. Al volante de este ahorrador modelo van dos miembros del equipo de Investigación y Desarrollo (I+D) de Honda.



CONCURSO

Hella ha puesto en marcha un concurso en Facebook en el que además de ganar premios los conductores podrán refrescar sus conocimientos sobre climatización.

PRIMER ANIVERSARIO C4 CACTUS UN AÑO, MUCHOS PREMIOS

¿Tienes un Citroën C4 Cactus o conoces a alguien que se haya comprado este modelo? Si la respuesta es afirmativa, atento a esta información. El C4 Cactus cumple un año y la marca invita a todos sus propietarios y fans a contar en vídeo su experiencia con este modelo.

¿Dónde podrán hacerlo? En el minisite que

figura a la izquierda y que la marca ha creado expresamente para recoger las vivencias de los usuarios con este vehículo tan rompedor. Los 'directores' de los 20 mejores vídeos podrán disfrutar de una escapada para dos personas y además serán parte de la película que va a realizar la marca para el primer aniversario y que subirá a su cuenta de YouTube.



CAMATTE HAJIME, UN PROTOTIPO FAMILIAR

TOYOTA TAMBIÉN SABE DE JUGUETES

Toyota ha presentado en el Salón del Juguete de Tokio un prototipo eléctrico de tres plazas que se transforma virtualmente.

Toyota no sólo sabe de coches grandes. Cada año, la marca presenta en el Salón del Juguete de Tokio algún prototipo destinado a los más pequeños de la casa. En este caso, el concepto se llama Camatte Hajime Vision, mide 3,02 m. de largo y 1,32 de ancho, cuenta con espacio para tres pasajeros y equipa un motor eléctrico. Pero su característica más sorprendente es

que puede cambiar de color y de aspecto convirtiéndose en todo tipo de vehículos (ambulancia, grúa, etc...) de forma virtual. La transformación sólo la podrán ver los visitantes del Salón del Juguete que, después de personalizar el Camatte y hacerse una foto en su interior con una tablet especial, podrán acercarse a una pista de conducción donde el vehículo se hará realidad.



El Toyota Camatte Hajime Vision (en color gris) puede transformarse en cualquiera de los modelos de arriba: coche de policía, ambulancia, grúa, etc.

EDUCACIÓN VIAL PREMIO CINEMATográfico

Más de 400 alumnos de 35 centros escolares –con un total de 56 vídeos– han participado en la tercera edición de los Premios Nacionales de Cortometrajes de Educación Vial, un certamen organizado por RACE y

Goodyear. El colegio ganador de esta edición 2015 ha sido el CEIP Jesús Ruiz de la Fuente de Alcázar de San Juan (Ciudad Real) con el vídeo titulado 'Está en tu mano', que transmite un mensaje para prevenir los siniestros de tráfico.



DEPORTE

Comienza la segunda edición del Skoda Triathlon Series (27 y 28 de junio en Madrid), que visitará diez ciudades. En 2014 participaron más de 15.000 deportistas.

BP Ultimate informa

Puedes descargar tu tarjeta BP premierplus a tu móvil para llevarla de manera cómoda y siempre contigo. Para ello tan sólo hay que descargarse la app disponible para teléfonos Android e iPhone (iOS) y tendrás acceso a tu saldo de puntos y tu ValeAhorroBP, canjear premios online o encontrar la estación BP más cercana.





ROSBERG HA CONSEGUIDO INVERTIR LA TENDENCIA. EL ALEMÁN REDUCE LA DIFERENCIA CON HAMILTON A 10 PUNTOS Y PARECE MÁS SÓLIDO



Cuando parecía que Lewis Hamilton iba a tener bajo control la actual temporada, Nico Rosberg resurge para elevar su nivel donde más fallaba el pasado año. Mientras tanto, McLaren sólo tiene a Manor por detrás cuyos pilotos son los únicos en no puntuar hasta el momento. Junto con Fernando Alonso.



◀ Williams ha ocupado el lugar de Ferrari tras Mercedes. Massa fue tercero y mantuvo a raya a Vettel. A la escudería inglesa, además le llegará una nueva evolución del motor Mercedes para tratar de seguir destacándose de la escudería italiana.

Rosberg levanta la cabeza y McLaren la mete bajo tierra

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

En su vídeo personal que lanza al final de cada carrera, Nico Rosberg aparecía junto a su autocaravana, sonriente y tranquilo, en medio del campo. Detrás, el Red Bull Ring. Acababa de terminar el Gran

Premio de Austria. «Fue una de las victorias más fáciles», explicaba satisfecho, en una suerte de misil psicológico hacia Lewis Hamilton.

El piloto alemán parecía querer lanzar un mensaje de futuro hacia su rival y a la opi-

nión pública. «He estudiado mucho durante este invierno mi rendimiento en carrera, así que estoy muy contento con cómo lo hice, vamos en la buena dirección». Como en 2014, la actual temporada también se mueve por fases. Nico Rosberg parece

recuperar la iniciativa, porque batió a su rival en el Red Bull Ring sin la menor discusión. «La opción clave era la salida, y la gané». A partir de ese momento, Hamilton nunca tuvo opción alguna sobre el alemán.

Por primera vez en 2015

Rosberg superó a su rival en todos los terrenos, aunque no lo hiciera el sábado en los entrenamientos. Hamilton había ganado las cuatro primeras carreras de la temporada, y no parecía que el alemán hubiera elevado el listón el domingo como prome-

tía durante el invierno. «Creo que este año he encontrado lo que necesitaba encontrar el pasado en lo referido a la carrera, creo que lo estoy haciendo mejor el domingo, y es lo que realmente está funcionando».

Hamilton se quejó del em-

brague en la salida, pero luego nunca no pudo presionar al piloto alemán como fuera el caso en tantas ocasiones el pasado año. Falta por ver si Rosberg puede mantener semejante línea y mantener la buena ola psicológica a la que se ha subido.

«Nico pilotó brillantemente», admitía Toto Wolff después de la carrera, «tuvo una gran salida, la mano siempre por delante en el ritmo de carrera, y no cometió errores. Los dos rodaron siempre al límite, como se pudo ver cuando Nico llegó a boxes tras su parada». Tanto que Hamilton pisó la línea blanca al volver a la pista tras su parada y

recibió una penalización que acabó de rematar sus aspiraciones. «Como en 2014, vivimos en un cambio entre los pilotos según pasan las carreras, y estoy seguro de que van a luchar así hasta el final de la temporada». Ya se ha confirmado que no hay alternativa a Mercedes, a menos que sus pilotos se lién a palos hasta el último minuto del partido.

Ferrari se postulaba como una posible alternativa a Mercedes a principios de año. El SF15 sigue siendo ligeramente superior al FW06, pero el equipo británico coge ritmo a medida que avanza la temporada. Como en Ca-



CARLOS SAINZ NO TUVO SUERTE EL FIN DE SEMANA. NO ENTRÓ EN LA Q3 Y EN CARRERA, TRAS UNA GRAN SALIDA, LE FALLÓ LA BATERÍA



CARLOS SAINZ / TORO ROSSO

«Teníamos ritmo para terminar entre los siete primeros»

«Estaba disfrutando hoy en la carrera, sobre todo después de las primeras vueltas, donde todo salió a la perfección». Hasta el Q1, el fin de semana de Sainz no pudo ir mejor. «Teníamos ritmo para terminar entre los siete primeros...». Sainz quedó atrapado en el Q2 cuando los Red Bull se cruzaron en su camino el sábado. Pero una gran salida el domingo y un magnífico ritmo en carrera auguraban un gran resultado. Sainz temía que la configuración aerodinámica elegida para los entrenamientos —para suelo mojado— le condicionara el domingo. Pero fueron otros factores «Estábamos haciendo una carrera muy buena pero, por desgracia, después de la parada

en boxes, me quedé de repente sin potencia, y mi carrera terminó allí. Creo que podríamos haber logrado un resultado positivo si esto no hubiera ocurrido, sin duda tenía el ritmo para conseguirlo». El retraso en la parada y una sanción por exceso de velocidad no tuvieron finalmente el efecto que sí produjo la avería mecánica de la batería. El ritmo de Carlos era bueno, admitía Franz Tost al final de la prueba. «Me gustaría añadir que el coche ha funcionado muy bien gracias a las mejoras que hemos traído aquí». Por su parte, tras una magnífica actuación tanto el sábado como el domingo, Max Verstappen brilló para conseguir la octava posición final

El mejor resultado en su carrera en Fórmula 1; Roberto Merhi sigue consolidándose en la categoría y bate regularmente a su compañero.



ROBERTO MERHI / MANOR

Merhi sigue poniendo las cosas en su sitio

Segundo y medio por delante de Stevens el sábado y llevando nuevamente su monopla a la meta, Roberto Merhi cuajó su mejor actuación hasta el momento en la Fórmula 1. «Globalmente, fue un gran fin de semana», admitía satisfecho el castellanense, que sigue corriendo carrera a carrera con Manor, donde se está asentando por encima de su compañero de equipo en las últimas

carreras. Merhi terminó decimocuarto, «el ritmo ha seguido mejorando, también en carrera, podía estar con los coches de delante durante un tiempo en el primer relevo, parece que estoy en un buen momento ahora también con el rendimiento del coche». El piloto español va de menos a más. Algo parecido a lo vivido en las World Series el pasado año que resucitaron su carrera deportiva.

nada, en Austria aprovechó los errores del italiano. Ferrari está pagando sus errores en carrera y quedó por segunda vez fuera del podio.

Williams incorporaba en el Red Bull Ring su evolución aerodinámica más importante desde que comenzó la temporada. «Todo lo que hemos traído aquí lo hemos utilizado en carrera», explicaba Felipe Massa para confirmar la progresión del FW06, «todos los resultados que obtuvimos en el túnel los vemos ahora en la pista, pero aún quedan algunos detalles que tenemos que mejorar».

Y si en Montreal fue el trompo de Raikkonen, en el Red Bull Ring el error del equipo italiano al cambiar los neumáticos de Vettel volvió a dejar a Ferrari sin el podio. «Intenté hacer algo, pero no ocurrió, me quedé sin magia», reconocía el alemán tras lanzarse en los compases finales a por Felipe Massa, quien supo mantenerle a su estela gracias a la superior velocidad del FW06 en las rectas.

«No podemos olvidar que Ferrari tiene un coche muy rápido, e incluso hoy fue un poco más rápido que yo, así que nos hace falta mejorarlo, entonces podremos luchar a un buen nivel y ser un poco más rápidos en las próximas carreras», reconocía el brasileño. Con problemas de frenos, Bottas terminó en la quinta posición. Williams sigue a la espera de que Mercedes les suministre la próxima evolución de propulsor que podría dar más quebraderos de cabeza a los italianos en el futuro. Porque entre los dos equipos se disputarán la única posición del podio abierta esta temporada.

Red Bull ni siquiera lo huele en la distancia. Un solo punto logrado por Daniel Ricciardo fue el bagaje para el equipo austriaco en su circuito. Todo indica que en el equipo ya están pensando en otras opciones de futuro distintas a Renault. Incluso



Una semana después de vencer en las 24 Horas de Le Mans, Nico Hulkenberg volvió a demostrar su tremendo talento: fue sexto.



Segunda carrera consecutiva en la que Pastor Maldonado entra en los puntos con su Lotus. El venezolano acabó en séptima posición.



Gran carrera de Max Verstappen, octavo y acabó con una racha de malos resultados. En Red Bull siguen sin levantar cabeza; Ricciardo fue décimo.



Sergio Pérez y su Force India también consiguieron entrar en los puntos. El mexicano acabó noveno; y su escudería es quinta entre los constructores.

Con problemas de frenos, Valtteri Bottas no pudo repetir el podio de Canadá. Acabó en quinta posición.



con Ferrari como posible suministrador de sus motores, como admitió públicamente el propio Sergio Marchionne, presente por segunda vez consecutiva en la Fórmula 1. Quizás ya está en marcha la compra por parte de Renault de algún equipo (¿Lotus, Toro Rosso?) y la ruptura del equipo austriaco con el fabricante francés.

«Acabar décimo fue un

buen resultado desde donde arranqué hoy». Porque los dos monopla austriacos partían de la penúltima línea, sancionados por la fiabilidad de sus unidades de potencia. Que Ricciardo no pudiera alcanzar a Pérez (Force India, con motor Mercedes) confirmó la impotencia de Red Bull, tan difícil de asumir por sus propietarios. Kvyat sufrió un toque en la primera vuelta

y el resto de su carrera quedó comprometida. Sólo pudo acabar duodécimo.

En Austria, Nico Hulkenberg fue el piloto del momento. Todavía fresca su victoria en las 24 Horas de Le Mans, confirmó nuevamente que su talento no puede continuar en Force India la próxima temporada. Con una sensacional vuelta en los entrenamientos el sábado, se clasificó en una

soberbia quinta posición. Durante la carrera, intercambió en varias ocasiones la misma posición con el Williams de Bottas, un monopla superior aerodinámicamente en esta pista. Al final logró la sexta posición, exprimiendo al máximo su monopla durante todo el fin de semana. Si Kimi Raikkonen no siguiera el próximo año en Ferrari, varias puertas se abrirán pa-

EN MCLAREN TODO LO QUE PODÍA SALIR MAL, SALIO MAL



FERNANDO ALONSO / MCLAREN
La ley de Murphy, a tope

«La famosa Ley de Murphy declara que si algo puede ir mal, irá mal», admitía Eric Boullier tras el Gran Premio de Austria. «En lo que se refiere a McLaren, la carrera ha demostrado que es correcta al cien por cien». Puede ser que el equipo británico esté progresando pero, desde el exterior, parece todo lo contrario. Fernando Alonso lo resumía de otra manera más cruda. «Necesitamos kilómetros en el coche, lo que parece gracioso cuando estamos en la octava carrera».

Última línea de parrilla por las sanciones con sus unidades de potencia, problemas de fiabilidad viernes y sábado para los dos monoplazas que dejaron en el caso de Alonso casi inédita la valoración de su importante evolución, que introducía el morro corto y otros elementos aerodinámico. Si durante la carrera el equipo británico quería llevar a cabo esa evaluación con los dos monoplazas en diferente configuración, el español estaba fuera en la primera vuelta tras



su accidente con Raikkonen y Button abandonaba por el aviso de un sensor pocos giros después. Alonso saldrá último en Silverstone al tener que cambiar un motor recién estrenado a resultados del impacto...

«Definitivamente, vamos en la dirección correcta, conocemos los progresos dentro del equipo, los planes para el futuro cercano, y somos optimistas porque las cosas cambiarán rápidamente. No sé si nos llevarán dos o seis carreras, pero no más que eso», contraatacaba Alonso tras la carrera ante

tanto infortunio. «En las carreras ha ocurrido algo cada día, pero los mayores problemas ya están solucionados», coincidía Yuhisa Arai «en la segunda parte de la temporada esperamos mayores progresos, creo que recuperaremos el terreno porque ya tenemos un plan para aumentar la potencia, la manejabilidad y el sistema de control, y tenemos planeado aplicarlo en la segunda parte de la temporada». Por algo lo dirán porque, de momento, la Ley de Murphy campa a sus anchas en McLaren.

ra el alemán en el futuro. En una semana, Hulkenberg elevó su ya magnífica cotización de manera espectacular.

La novena posición de Pérez confirmó la progresión de Force India, equipo que en pasadas ediciones arrancaba con fuerza para diluirse durante la temporada ante

sus menores recursos económicos. Este año parece que la estrategia de evolución aerodinámica se mantiene también a la espera, como Williams, de la evolución de Mercedes. «Salir de Austria con diez puntos y la quinta posición en el campeonato de Constructores es un re-

sultado tremendo», admitía satisfecho Bob Fernley, responsable de una escuadra que va a más según avanza la temporada.

Pastor Maldonado ha entrado en una racha desconocida en su trayectoria con Lotus, al terminar por segunda vez en séptima posición final, ade-

más de protagonizar alguno de los momentos más espectaculares del fin de semana con Max Verstappen, cuando el venezolano estuvo a punto de perder el control en plena recta. Hoy, parece que Lotus está consiguiendo disciplinarle. «Fue una actuación magnífica», alababa Federico Gastaldi, el responsable del equipo, «la carrera era dura desde el punto de vista táctico, tenía que ahorrar combustible en su primer relevo y después cuidar el neumático, haciendo todo lo que se le pidió desde el muro de boxes, mostrando además un control increíble del coche».

Nico Rosberg ha recortado la diferencia con Lewis Hamilton a sólo diez puntos, la menor en toda la temporada salvando la primera carrera. Ha ganado tres de las últimas cuatro pruebas. La próxima cita será en Gran Bretaña. El mejor terreno para propiciar otro golpe psicológico a Lewis Hamilton. «¿Cómo no has pilotado así hasta ahora?», le preguntaba Gerhard Berger al alemán en el podio. Si Rosberg mantiene en Silverstone esa «buena dirección» para la que tanto ha trabajado durante el invierno, quizás tengamos otro campeón del mundo a final de año. Quién lo hubiera dicho a mitad del Gran Premio de Mónaco.

EL MUNDIAL

PILOTOS

- 1º. L. Hamilton (GBR) 169 puntos.
- 2º. N. Rosberg (A) 159 pts.
- 3º. S. Vettel (A)..... 120 pts.
- 4º. K. Raikkonen (FIN) 72 pts.
- 5º. V. Bottas (FIN) 67 pts.
- 6º. F. Massa (BRA) 62 pts.
- 7º. D. Ricciardo (AUS) 36 pts.
- 8º. D. Kvyat (RUS) 19 pts.
- 9º. N. Hulkenberg (A) 18. pts
- 10º. R. Grosjean (FRA) 17 pts.
- 15º. C. Sainz (E) 9 pts.

CONSTRUCTORES

- 1º. Mercedes 328 puntos.
- 2º. Ferrari 192 pts.
- 3º. Williams/Mercedes 129 pts.
- 4º. Red Bull/Renault 55 pts.
- 5º. Force India/Mercedes 31 pts.
- 6º. Lotus/Mercedes 29 pts.
- 7º. Sauber/Ferrari 21 pts.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

CAMIONES NOGARO



Albacete avanza un puesto

El madrileño llegaba al circuito francés en quinta posición de la general y salía de allí cuarto –un punto de ventaja sobre el checo Vrsecky–, tras un fin de semana con cuatro buenas carreras en las que logró dos terceros puestos. El húngaro Kiss, que ganó dos mangas, sigue siendo líder.

BLANCPAIN 1.000 KM PAUL RICARD

Primera del año para Nissan

El Nissan GT-R Nismo de Alex Buncombe, Katsumasa Chiyo y Wolfgang Reip se impuso en un apretado final, tras seis horas de carrera, al Bentley Continental GT3 del equipo M-Sport y al BMW Z4 del Sports Trophy Team por 8 y 10 segundos de ventaja, respectivamente.



TIERRA RALLY DEL BIERZO



Venció Peláez en la Evo Cup

José Luis Peláez se proclamó vencedor en la Evo Cup en el Rally Tierra del Bierzo, valedero para el Campeonato de España de Rallys de Tierra. El de Mitsubishi fue tercero absoluto, por detrás de Amador Vidal, ganador con un VW Polo, y de Ramón Torres, segundo con un Ford Fiesta.

GP2 SERIES AUSTRIA WTCC ESLOVAQUIA

Vandoorne y Haryanto insisten

El belga Stoffel Vandoorne (ART Grand Prix) consolida su liderato en la GP2 Series después de protagonizar



▲ El belga Vandoorne es líder de la GP2, con 155 puntos.



▲ El indonesio Haryanto se impuso en la carrera corta.

Haryanto (Campos Racing), que con esta nueva victoria suma ya 70 se acerca en la general al segundo, el americano Rossi, que tiene 79.



Otro doble triplete de Citroën, con victorias de Muller y Loeb

La crónica de las carreras del Mundial de Turismos en el trazado de Slovakia Ring podría resumirse con una palabra: Citroën. Y es que el equipo de la casa gala volvió a realizar una de sus impresionantes demo-

straciones en la pista eslovaca, copando los primeros puestos de entrenamientos y carreras, las vueltas rápidas... En fin, un monopolio que refuerza las posiciones de Citroën y sus pilotos, pues la marca francesa tiene ya

529 puntos en la clasificación de Constructores, por los 366 de Honda y los 157 de Lada, y los tres primeros clasificados en Pilotos son el argentino José María López y los franceses Yvan Muller y Sebastien Loeb, con 239,

209 y 178 puntos, respectivamente.

Los tres copaban los primeros puestos de la parrilla, y el autor de la 'pole', Muller, conservaba el mando del pelotón tras activarse el semáforo verde, lugar que ya no abandonaría hasta el banderazo. Por detrás, Loeb y 'Pechito' luchaban codo con codo, pero el argentino tomó una leve ventaja al final que le serviría para ser segundo, por delante del nueve veces campeón de rallys. Más atrás, el británico Rob Huff, con el Lada Vesta, se convertía en el primer 'no-Citroën' en cruzar la meta, seguido por Hugo Valente (Chevrolet Cruze), primer piloto privado en ambas mangas. En la segunda, misma tónica, pues Loeb pasaba en la salida del octavo al segundo puesto, y posteriormente a liderar y ganar la prueba, por delante de López, Muller y el Honda Civic de Gabriele Tarquini.



▲ En la primera carrera la victoria fue para Yvan Muller, por delante de 'Pechito' López y Sebastien Loeb, mientras que en la segunda manga los puestos de podio fueron también para los pilotos de Citroën, pero en otro orden: primero Loeb, seguido de López y Muller.

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G A3 Cabrio 14 TFSI 150CV COD ultra Ambiente 2p		37.900	5,1 150	
G A3 Cabrio 14 TFSI 150CV COD ultra Ambiente 2p		37.900	4,9 150	
G A3 Cabrio 18 TFSI 180CV quat S tr Attraction 2p		42.200	6,6 180	
G A3 Cabrio 18 TFSI 180CV Ambiente 2p		40.310	6 180	
G A3 Cabrio 18 TFSI 180CV Ambiente 2p		40.310	6 180	
G A3 Cabrio 18 TFSI 180CV Attraction 2p		37.730	6 180	
G A3 Cabrio 18 TFSI 180CV quat S tr Ambiente 2p		44.780	6,6 180	
G A3 Cabrio 18 TFSI 180CV quat S tr Ambiente 2p		44.780	6,6 180	
G A3 Cabrio 18 TFSI 180CV s tron Attraction 2p		39.960	5,8 180	
G A3 Cabrio 18 TFSI 180CV s tron Attraction 2p		42.540	5,8 180	
G A3 Cabrio 18 TFSI 180CV s tron Ambiente 2p		42.540	5,8 180	
G A3 Cabrio 2.0 TFSI 225CV S tron Attraction 2p		53.300	7,1 300	
D A3 Sedan 1.6 TDI 110 clean S tro Attraction 4p		29.250	3,9 110	
D A3 Sedan 1.6 TDI 110CV clean Attraction 4p		27.100	3,8 110	
D A3 Sedan 1.6 TDI 110CV clean Attraction 4p		28.520	3,9 110	
D A3 Sedan 1.6 TDI clean 110CV S tro Advanced 4p		29.720	3,9 110	
D A3 Sedan 1.6 TDI clean 110CV Attraction 4p		26.260	3,8 110	
D A3 Sedan 1.6 TDI clean 110CV S line 4p		28.360	3,9 110	
D A3 Sedan 1.6 TDI clean 110CV S tro S line 4p		30.610	3,9 110	
D A3 Sedan 1.6 TDI clean 110CV Advanced 4p		27.470	3,8 110	
D A3 Sedan 2.0 TDI 150 clean d quat Attraction 4p		31.820	4,7 150	
D A3 Sedan 2.0 TDI 150 clean d S tr Attraction 4p		30.490	4,4 150	
D A3 Sedan 2.0 TDI 150 clean d quat Attraction 4p		32.383	4,7 150	
D A3 Sedan 2.0 TDI 150 clean d S tr Attraction 4p		31.120	4,4 150	
D A3 Sedan 2.0 TDI 150CV clean Attraction 4p		28.970	4 150	
D A3 Sedan 2.0 TDI 150CV clean Attraction 4p		28.230	4 150	
D A3 Sedan 2.0 TDI 184 clean quat S tr Attraction 4p		38.720	4,9 184	
D A3 Sedan 2.0 TDI 184CV clean Attraction 4p		32.930	4,1 184	
D A3 Sedan 2.0 TDI clean 150CV quat Advanced 4p		32.960	4,7 150	
D A3 Sedan 2.0 TDI clean 150CV S tro Advanced 4p		31.670	4,4 150	
D A3 Sedan 2.0 TDI clean 184 qua S tr Advanced 4p		39.590	4,9 184	
D A3 Sedan 2.0 TDI clean 184 quat S tr S line 4p		40.480	4,9 184	
D A3 Sedan 2.0 TDI clean 150CV Advanced 4p		29.420	4 150	
D A3 Sedan 2.0 TDI clean 150CV quatt S line 4p		33.850	4,7 150	
D A3 Sedan 2.0 TDI clean 150CV S line 4p		30.310	4 150	
D A3 Sedan 2.0 TDI clean 150CV S tro S line 4p		32.560	4,4 150	
D A3 Sedan 2.0 TDI clean 184CV S line 4p		33.570	4,1 184	
D A3 Sedan 2.0 TDI clean 184CV S line 4p		34.460	4,1 184	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 125CV Advanced 4p		26.610	5,3 125	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 125CV Attraction 4p		25.400	5,3 125	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 125CV Attraction 4p		26.280	5,3 125	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 125CV S line edition 4p		27.500	5,3 125	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 125CV S tronic Advanced 4p		28.860	4,9 125	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 125CV S tronic Attraction 4p		27.660	4,9 125	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 125CV S tronic Attraction 4p		28.430	4,9 125	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 125CV S tronic S line 4p		29.750	4,9 125	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 150 COD ult S tr Attraction 4p		30.070	4,7 150	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 150 COD ult S tr Attraction 4p		30.720	4,7 150	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 150 CoD ultra S tr S line 4p		32.140	4,7 150	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 150 CoD ultra S tr S line 4p		31.250	4,7 150	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 150CV COD ultr Attraction 4p		28.570	4,7 150	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 150CV CoD ultra S line 4p		29.010	4,7 150	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 150CV COD ultra Attraction 4p		27.810	4,7 150	
G A3 Sedan 1.4 TFSI 150CV CoD ultra S line 4p		29.890	4,7 150	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180 quat S tro Attraction 4p		35.370	6,6 180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180 quat S tron Attraction 4p		36.090	6,6 180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180CV Advanced 4p		31.410	5,8 180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180CV Attraction 4p		30.870	5,8 180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180CV quat S tron S line 4p		36.980	6,6 180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180CV S line edition 4p		32.300	5,8 180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180CV S tron Advanced 4p		33.740	5,6 180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180CV S tron S line 4p		34.300	5,6 180	
G A3 Sedan 1.8 TFSI 180CV S tron S line 4p		34.630	5,6 180	
G A3 Sedan 2.0 TFSI 300CV quatto 4p		46.320	7 300	
G A3 Sedan 2.0 TFSI 300CV quatto S tron 4p		46.780	6,9 300	
D A4 2.0 TDI 120CV 4p		32.720	4,5 120	
D A4 2.0 TDI 120CV S line limited edition 4p		31.750	4,5 120	
D A4 2.0 TDI 150CV 4p		34.290	4,5 150	
D A4 2.0 TDI 150CV multitrón 4p		36.330	4,8 150	
D A4 2.0 TDI 150CV multitrón S line edition 4p		36.130	4,8 150	
D A4 2.0 TDI 150CV quatto 4p		38.210	5,1 150	
D A4 2.0 TDI 150CV quatto S line edition 4p		35.880	4,2 163	
D A4 2.0 TDI 163CV ultra 4p		36.090	4,2 163	
D A4 2.0 TDI 177CV 4p		37.060	4,6 177	
D A4 2.0 TDI 177CV multitrón 4p		40.630	4,8 177	
D A4 2.0 TDI 177CV multitrón S line edition 4p		41.080	4,8 177	
D A4 2.0 TDI 177CV quatto 4p		41.150	5,3 177	
D A4 2.0 TDI 177CV quatto S line edition 4p		43.390	5,3 177	
D A4 2.0 TDI 177CV quatto S tronic 4p		43.390	5,3 177	
D A4 2.0 TDI 177CV quatto S line edition 4p		41.080	4,8 177	
D A4 2.0 TDI clean 150CV multitrón S line edition 4p		36.130	4,6 150	
D A4 2.0 TDI clean 190CV quat S line 4p		43.780	5 190	
D A4 2.0 TDI clean 190CV multitrón S line edition 4p		39.430	4,5 190	
D A4 2.0 TDI clean 190CV quatt S line 4p		41.540	4,9 190	
D A4 2.0 TDI clean diesel 150CV multitrón 4p		36.330	4,6 150	
D A4 2.0 TDI clean diesel 190CV 4p		37.410	4,5 190	
D A4 2.0 TDI clean diesel 190CV multitrón 4p		39.450	4,5 190	
D A4 2.0 TDI clean diesel 190CV quatt S line 4p		43.570	5 190	
D A4 2.0 TDI clean diesel 190CV quatt S line 4p		41.450	4,9 190	
D A4 2.0 TDI clean diesel 190CV quatt S line 4p		37.270	4,5 190	
D A4 3.0 TDI 204CV 4p		41.900	5,1 204	
D A4 3.0 TDI 204CV multitrón 4p		44.020	4,9 204	
D A4 3.0 TDI 204CV multitrón S line edition 4p		44.270	4,9 204	
D A4 3.0 TDI 204CV S line edition 4p		42.030	5,1 204	
D A4 3.0 TDI 245CV quatto 4p		48.260	5,8 245	
D A4 3.0 TDI 245CV quatto S line edition 4p		48.750	5,8 245	
D A4 3.0 TDI 245CV quatto S tronic 4p		50.380	5,8 245	
D A4 3.0 TDI 245CV quatto S tronic S line edition 4p		50.990	5,7 245	
D A4 3.0 TDI clean 245CV quat S tron S line 4p		52.900	5,7 245	
D A4 3.0 TDI clean diesel 245CV quatt S tron 4p		52.180	5,7 245	
G A4 1.8 TFSI 120CV 4p		31.330	6,5 120	
G A4 1.8 TFSI 120CV multitrón 4p		33.450	6,2 120	
G A4 1.8 TFSI 120CV 4p		34.930	5,7 120	
G A4 1.8 TFSI 120CV multitrón S line edition 4p		36.890	5,8 120	
G A4 1.8 TFSI 120CV multitrón 4p		37.050	5,8 120	
G A4 1.8 TFSI 120CV quatto 4p		37.500	6,2 120	
G A4 1.8 TFSI 120CV quatto S line edition 4p		37.360	6,2 120	
G A4 1.8 TFSI 120CV S line edition 4p		34.650	5,7 120	
G A4 2.0 TFSI 225CV 4p		39.110	5,9 225	
G A4 2.0 TFSI 225CV multitrón S line edition 4p		41.320	5,8 225	
G A4 2.0 TFSI 225CV multitrón 4p		41.230	5,8 225	
G A4 2.0 TFSI 225CV quatto 4p		41.680	6,6 225	
G A4 2.0 TFSI 225CV quatto S line edition 4p		41.780	6,6 225	
G A4 2.0 TFSI 225CV quatto S tron S line 4p		44.030	6,7 225	
G A4 2.0 TFSI 225CV quatto S tronic 4p		43.800	6,7 225	
G A4 2.0 TFSI 225CV S line edition 4p		39.070	5,9 225	
G A4 2.0 TFSI flexible fuel 180CV 4p		36.990	6,5 180	
G A4 2.0 TFSI flexible fuel 180CV quat S line 4p		39.540	6,4 180	
G A4 2.0 TFSI flexible fuel 180CV quatto 4p		39.560	6,4 180	
G A4 2.0 TFSI flexible fuel 180CV S line edition 4p		36.830	6,5 180	
G A4 3.0 TFSI 272CV quatto S tron S line 4p		53.720	7,5 272	
G A4 3.0 TFSI 272CV quatto S tronic 4p		52.960	7,5 272	
D A4 Avant 2.0 TDI 136CV 5p		35.920	4,4 136	
D A4 Avant 2.0 TDI 136CV S line edition 5p		35.570	4,4 136	
D A4 Avant 2.0 TDI 150CV multitrón S line edition 5p		37.920	4,9 150	
D A4 Avant 2.0 TDI 150CV multitrón 5p		39.450	4,9 150	
D A4 Avant 2.0 TDI 150CV quatto 5p		39.900	5,3 150	
D A4 Avant 2.0 TDI 150CV quatto S line edition 5p		39.900	5,3 150	
D A4 Avant 2.0 TDI 163CV ultra 5p		37.720	4,4 163	
D A4 Avant 2.0 TDI 177CV 5p		40.200	4,8 177	
D A4 Avant 2.0 TDI 177CV multitrón 5p		42.320	4,9 177	
D A4 Avant 2.0 TDI 177CV multitrón S line 5p		42.740	4,9 177	
D A4 Avant 2.0 TDI 177CV quatto 5p		42.770	5,3 177	
D A4 Avant 2.0 TDI 177CV quatto S line edition 5p		42.940	5,3 177	
D A4 Avant 2.0 TDI 177CV quatto S tron S line 5p		45.180	5,5 177	
D A4 Avant 2.0 TDI 177CV quatto S tronic 5p		44.890	5,5 177	
D A4 Avant 2.0 TDI 177CV S line edition 5p		38.690	4,8 177	
D A4 Avant 2.0 TDI clean 190 quat S tron S line 5p		45.570	5,2 190	
D A4 Avant 2.0 TDI clean 190CV multitrón S line 5p		41.220	4,7 190	
D A4 Avant 2.0 TDI clean 190CV quatt S line 5p		43.330	5,1 190	
D A4 Avant 2.0 TDI clean 190CV quatt S line 5p		35.570	4,6 150	
D A4 Avant 2.0 TDI clean 190CV quatt S line 5p		45.260	5,2 190	
D A4 Avant 2.0 TDI clean diesel 150CV 5p		35.920	4,6 150	
D A4 Avant 2.0 TDI clean diesel 190CV 5p		40.570	4,7 190	
D A4 Avant 2.0 TDI clean diesel 190CV multitrón 5p		42.690	4,7 190	
D A4 Avant 2.0 TDI clean diesel 190CV quatto 5p		43.140	5,1 190	
D A4 Avant 3.0 TDI 204CV 5p		43.590	5,2 204	
D A4 Avant 3.0 TDI 204CV multitrón 5p		45.710	5,1 204	
D A4 Avant 3.0 TDI 204CV multitrón S line 5p		46.060	5,1 204	
D A4 Avant 3.0 TDI 204CV S line edition 5p		43.810	5,2 204	
D A4 Avant 3.0 TDI 245 clean quat S tron S line 5p		53.870	5,9 245	
D A4 Avant 3.0 TDI 245 clean quat S tron S line 5p		54.680	5,9 245	
D A4 Avant 3.0 TDI 245CV quatt S tron S line 5p		52.780	5,9 245	
D A4 Avant 3.0 TDI 245CV quatt S tron S line 5p		53.820	5,7 245	
D A4 Avant 3.0 TDI 245CV quatt S tron S line 5p		58.320	5,7 245	
D A4 Avant 3.0 TDI 245CV quatt S tron S line 5p		58.320	5,7 245	

PEUGEOT Doble tono para los 108

Cinco colores de carrocería y tres para techo, capó y retrovisores, son las posibilidades que ofrece el 108 Dual. Son seis las combinaciones disponibles de esa edición especial 'bi-tono', que va asociada a la berlina de cinco puertas y acabado Active, con independencia de la motorización que se monte. El conjunto incluye otros elementos, como alfombrillas, llave personalizada o 'stickers', y cuesta 600 euros. También el nuevo 208 puede ser diferente, gracias a los packs



de personalización, que modifican calandra, carcasa de retrovisores, antinieblas, salpicadero, paneles de puertas o respuntes interiores. Hay dos, 'Menthol White' y 'Lima Yellow', y están disponibles desde el acabado Active y desde 190 euros.

EL RENTING SE ALARGA A DIEZ AÑOS

La media actual es de 51 meses, pero se tiende a alargar ese plazo. **Por eso LeasePlan ha lanzado Opción 120, que permite alargar el plazo hasta los diez años**, lo que supone pagar cuotas más reducidas. Con esa opción, la compañía da respuesta a la demanda real de las empresas cada vez más interesadas en alargar los contratos de renting, como **estrategia para mantener el coste de las flotas en un momento de gran incertidumbre como el actual.**

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D A5 Sportb 2.0 TDI clean 190 qua St Advanced 5p		50.770	5,1 190	
D A5 Sportb 2.0 TDI clean 190CV mult Advanced 5p		46.620	4,5 190	
D A5 Sportb 2.0 TDI clean 190CV quat Advanced 5p		47.950	4,9 190	
D A5 Sportb 2.0 TDI clean 245 qua S tr S line 5p		60.480	5,7 245	
D A5 Sportb 3.0 TDI clean 245 qua St Advanced 5p		60.480	5,7 245	
D A5 Sportb 3.0 TFSI 225CV quatto S tron S line 5p		53.390	6,7 225	
D A5 Sportb 3.0 TFSI 225CV quatt S tron S line 5p		53.390	6,7 225	
D A5 Sportb 3.0 TFSI 225CV quatto S tronic 5p		45.490	6,9 225	
D A5 Sportb 3.0 TFSI 225CV S line edition 5p		40.860	6,1 225	
D A5 Sportb 3.0 TFSI 225CV multitrón S line edition 5p		43.100	6 2	

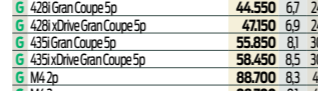
saber comprar y vender **PRECIOS/NUEVOS** La lista más completa en **preciosdecoches.motor16.com**

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D Q5 2.0 TDI 177CV quattro S tronic Advanced ed 5p		49.230	6,1	177
D Q5 2.0 TDI 177CV quattro S tronic Offroad ed 5p		51.360	6,1	177
D Q5 2.0 TDI 177CV quattro S tronic S line ed 5p		51.360	6,1	177
D Q5 2.0 TDI clean 190CV quatt S tronic Advanced 5p		49.770	5,7	190
D Q5 2.0 TDI clean 190CV quatt S tronic Offroad 5p		51.900	5,7	190
D Q5 2.0 TDI clean 190CV quatt S tronic S line 5p		51.900	5,7	190
D Q5 2.0 TDI clean 190CV quattro Advanced 5p		47.120	5,7	190
D Q5 2.0 TDI clean diesel 190CV quattro S tronic S 5p		49.250	5,7	190
D Q5 2.0 TDI clean diesel 190CV quattro S tronic S 5p		48.000	5,7	190
D Q5 3.0 TDI 245CV quattro S tronic Advanced ed 5p		58.170	6,4	245
D Q5 3.0 TDI 245CV quattro S tronic Offroad ed 5p		60.230	6,4	245
D Q5 3.0 TDI 245CV quattro S tronic S line ed 5p		58.190	6,4	245
D Q5 3.0 TDI 245CV quattro S tronic S line ed 5p		60.230	6,4	245
D Q5 3.0 TDI 258CV clean quatt S tronic Advanced 5p		60.480	5,9	258
D Q5 3.0 TDI clean 258CV quatt S tronic Offroad 5p		62.620	5,9	258
D Q5 3.0 TDI clean 258CV quatt S tronic S line 5p		62.620	5,9	258
D Q5 3.0 TDI clean diesel 258CV quattro S tronic S 5p		58.190	5,9	258
E Q5 2.0 TFSI Hybrid 245CV quattro tiptronic 5p		61.990	6,9	245
G Q5 2.0 TFSI 180CV quattro 5p		44.000	7,5	180
G Q5 2.0 TFSI 180CV quattro Advanced edition 5p		43.830	7,5	180
G Q5 2.0 TFSI 180CV quattro Offroad edition 5p		45.870	7,5	180
G Q5 2.0 TFSI 180CV quattro S line edition 5p		45.870	7,5	180
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro 5p		48.670	7,5	225
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro Advanced edition 5p		48.550	7,5	225
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro Offroad edition 5p		50.590	7,5	225
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro S line edition 5p		50.590	7,5	225
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro tiptr Advanced ed 5p		51.200	7,9	225
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro tiptr Offroad ed 5p		53.250	7,9	225
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro tiptronic S line ed 5p		53.250	7,9	225
G Q5 2.0 TFSI 225CV quattro tiptronic S line ed 5p		51.290	7,9	225
G Q5 3.0 TFSI 272CV quattro tiptr Advanced ed 5p		57.250	8,5	272
G Q5 3.0 TFSI 272CV quattro tiptr Offroad ed 5p		59.310	8,5	272
G Q5 3.0 TFSI 272CV quattro tiptronic S line ed 5p		59.310	8,5	272
G Q5 3.0 TFSI 272CV quattro tiptronic S line ed 5p		57.280	8,5	272
D Q5 3.0 TDI 313CV quattro tiptronic 5p		71.580	6,8	313
D Q7 3.0 TDI 204CV quattro tiptr Advanced Edition 5p		60.600	7,2	204
D Q7 3.0 TDI 204CV quattro tiptronic Ambiente 5p		65.940	7,2	204
D Q7 3.0 TDI 204CV quattro tiptronic Ambiente 5p		66.060	7,2	204
D Q7 3.0 TDI 245 Clean D quat tiptr Attraction 5p		63.700	7,4	245
D Q7 3.0 TDI 245 Clean Diesel q. tiptr Ambiente 5p		69.950	7,4	245
D Q7 3.0 TDI 245 Clean Diesel q. tiptr Ambiente 5p		70.070	7,4	245
D Q7 3.0 TDI 245CV quattro tiptronic Ambiente 5p		61.600	7,4	245
D Q7 3.0 TDI 245CV quattro tiptronic Ambiente 5p		67.850	7,4	245
D Q7 3.0 TDI 245CV quattro tiptronic Ambiente 5p		67.970	7,4	245
D Q7 4.2 TDI 340CV quattro tiptronic Ambiente 5p		93.370	9,2	340
D Q7 4.2 TDI 340CV quattro tiptronic Ambiente 5p		93.050	9,2	340
G Q7 3.0 TFSI 272cv quattro tiptr Ambiente 5p		72.520	10,7	272
G Q7 3.0 TFSI 272cv quattro tiptr Ambiente 5p		66.030	10,7	272
G Q7 3.0 TFSI 333cv quattro tiptr Ambiente 5p		78.330	10,7	333
G Q7 3.0 TFSI 333cv quattro tiptr Ambiente 5p		78.100	10,7	333



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

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



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

G 428i Gran Coupe 5p	44.550	6,7	245
G 428i xDrive Gran Coupe 5p	47.150	6,9	245
G 435i Gran Coupe 5p	55.850	8,1	306
G 435i xDrive Gran Coupe 5p	58.450	8,5	306
G M4 2p	88.700	8,3	431
G M4 A 2p	88.700	8,3	431
G M4 A 2p	98.700	8,7	431
G M3 4p	86.700	8,3	431
D 318d Gran Turismo 5p	38.400	4,6	143
D 318dA 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 330dA xDrive Gran Turismo 5p	55.900	5,4	258
D 335dA xDrive Gran Turismo 5p	59.100	5,7	313
G 320i Gran Turismo 5p	39.700	6,3	184
G 320i xDrive Gran Turismo 5p	43.900	6,6	184
G 320iA xDrive Gran Turismo 5p	44.772	6,6	184
G 328i Gran Turismo 5p	44.700	6,5	245
G 328iA xDrive Gran Turismo 5p	49.100	6,9	245
D 335i Gran Turismo 5p	53.700	7,7	306
G 335iA 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 520dA xDrive 4p	50.250	4,9	190
D 525d 4p	50.850	5,1	218
G M5 4p	55.850	5,3	218
D 530dA 4p	57.550	5,6	258
D 535dA xDrive 4p	64.850	5,8	313
E ActiveHybrid 5 4p	70.150	6,8	340
G 520i 4p	44.850	6,6	184
G 528i 4p	49.350	6,8	245
G 528iA xDrive 4p	53.650	6,6	245
G 535i 4p	60.350	8,2	306
G 535iA xDrive 4p	65.650	7,8	306
G 550iA xDrive 4p	88.850	9,3	449
D 518d 2p	46.250	5,1	150
D 518dA Touring 5p	47.070	4,9	150
D 520d 2p	48.950	5,1	190
D 525dA Touring 5p	49.668	4,9	190
D 520dA xDrive Touring 5p	54.050	5,4	190
D 525d Touring 5p	53.850	5,6	218
D 525dA xDrive Touring 5p	59.050	5,8	218
D 530dA Touring 5p	60.250	5,7	258
D 530dA xDrive Touring 5p	62.050	6,2	258
D 535dA xDrive Touring 5p	67.650	6,2	313
G 520i Touring 5p	47.550	7,2	184
G 528i Touring 5p	53.250	7,4	245
G 528iA Touring 5p	53.881	6,8	245
G 528iA xDrive Touring 5p	57.550	7,2	245
G 535i Touring 5p	64.650	8,5	306
G 535iA xDrive Touring 5p	69.750	8,5	306
D M50dA xDrive 4p	93.150	6,2	381
G M5 4p	120.850	9,9	560
D M50dA 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	8,2	306
G 535i xDrive Gran Turismo 5p	71.900	8,5	306
G 550i xDrive Gran Turismo 5p	95.650	9,6	450
D 640d 2p	99.750	5,5	313
D 640d 2p	109.050	5,6	313
D 640d xDrive 2p	107.450	5,8	313
D 640d xDrive 2p	114.650	6,3	313
G 640i 2p	99.750	7,7	320
G 640i 2p	107.650	7,8	320
G 640i xDrive 2p	101.650	8,1	320
G 640i xDrive 2p	111.45		

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

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
D	GRAND C4 PICASSO BlueHDi 150 Airdream Intensive Auto 5p	31.810	4,3 150	
D	GRAND C4 PICASSO e-HDi 115 Airdream ETG6 Intensive 5p	29.370	4 115	
D	GRAND C4 PICASSO e-HDi 115 Airdream ETG6 Seduction 5p	27.720	4 115	
D	GRAND C4 PICASSO e-HDi 115 Airdream Intensive 5p	28.670	4 115	
D	GRAND C4 PICASSO HDi 115 Airdream Attraction 5p	25.570	4,3 115	
D	GRAND C4 PICASSO HDi 115 Airdream Seduction 5p	26.720	4,3 115	
G	GRAND C4 PICASSO 1.6 VTI120 Attraction 5p	22.250	6,3 120	
G	GRAND C4 PICASSO 1.6 VTI120 Seduction 5p	23.400	6,3 120	
G	GRAND C4 PICASSO PureTech 130 S&S 6v Attraction 5p	23.020	5 130	
G	GRAND C4 PICASSO PureTech 130 S&S 6v Intensive 5p	25.820	5 130	
G	GRAND C4 PICASSO PureTech 130 S&S 6v Seduction 5p	24.170	5 130	
G	GRAND C4 PICASSO THP 155 Exclusive 5p	29.100	5,9 156	
G	GRAND C4 PICASSO THP 155 Intensive 5p	26.350	5,9 156	
G	GRAND C4 PICASSO THP 165 S&S Auto. Exclusive 5p	31.010	5,6 165	
G	GRAND C4 PICASSO THP 165 S&S Auto. Intensive 5p	28.260	5,6 165	
D	C4 Aircross HDi 150cv S&S 6v 2WD EXCLUSIVE PLUS 5p	32.265	4,6 114	
D	C4 Aircross HDi 150cv S&S 6v 4WD EXCLUSIVE PLUS 5p	34.425	4,9 114	
D	C4 Aircross HDi 150cv Stop & Start 6v 2WD COLLECTION 5p	28.440	4,6 114	
D	C4 Aircross HDi 150cv Stop & Start 6v 2WD EXCLUSIVE 5p	30.340	4,6 114	
D	C4 Aircross HDi 150cv Stop & Start 6v 2WD SEDUCTION 5p	27.450	4,6 114	
D	C4 Aircross HDi 150cv Stop & Start 6v 4WD EXCLUSIVE 5p	32.425	4,9 114	
D	C4 Aircross HDi 150cv Stop & Start 6v 4WD SEDUCTION 5p	30.530	4,9 114	
D	C4 Aircross HDi 150 Start&Stop 4WD EXCLUSIVE PLUS 5p	36.445	5,6 150	
G	C4 Aircross 1.6i Stop & Start 2WD BLACK COLLECTION 5p	23.320	5,9 117	
G	C4 Aircross 1.6i Stop & Start 2WD SEDUCTION 5p	25.170	5,9 117	

Dacia
Fabricante/Importador: Renault España Comercial, Avda. Rufino, 89 28023 Madrid. Teléfono: 900 333300. *Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. *Red de postventa: 82 puntos de asistencia en toda España. Web: www.dacia.es

D	SANDERO Ambiente dCi 75 Sp	10.330	3,8 75
D	SANDERO Laureate dCi 75 Sp	10.930	3,8 75
D	SANDERO Laureate dCi 90 Sp	11.530	3,8 90
D	SANDERO Stepway dCi 90 Sp	12.630	4 90
G	SANDERO Ambiente 1.2 75cv 5p	9.230	5,8 75
G	SANDERO Base 1.2 75cv 5p	8.430	5,8 75
G	SANDERO Laureate 1.2 75cv 5p	9.830	5,8 75
G	SANDERO Laureate TCE 90 Sp	10.530	5 90
G	SANDERO Stepway TCE 90 Sp	10.730	5,4 90
L	SANDERO Ambiente 1.2 75cv GLP 5p	10.030	75 75
L	SANDERO Laureate 1.2 75cv GLP 5p	10.630	75 75
D	LOGAN Ambiente dCi 75 4p	10.580	3,8 75
D	LOGAN Ambiente dCi 90 4p	11.180	3,8 90
D	LOGAN Laureate dCi 90 4p	11.580	3,8 90
L	LOGAN Ambiente 1.2 75 4p	9.180	5,8 75
L	LOGAN Ambiente 1.2 75 GLP 4p	9.980	5,7 72
D	LOGAN Laureate dCi 75 5p	11.930	3,8 75
D	LOGAN Laureate dCi 90 5p	12.530	3,8 90
G	LOGAN Ambiente 1.2 75 5p	10.230	5,8 75
G	LOGAN Laureate TCE 90 5p	11.530	5 90
L	LOGAN Laureate 1.2 75 GLP 5p	11.630	75 72
D	DOKKER Ambiente dCi 75 4p	12.018	4,5 75
D	DOKKER Ambiente dCi 90 4p	12.531	4,5 90
D	DOKKER Stepway dCi 75 4p	12.718	4,5 75
D	DOKKER Stepway dCi 90 4p	13.231	4,5 90
G	DOKKER Ambiente 1.6 85 4p	11.199	73 83
G	DOKKER Base 1.6 85 4p	10.202	73 83
L	DOKKER Ambiente 1.6 85 GLP 4p	11.707	9 83
D	LODGY Ambiente dCi 90 5p 5p	13.330	4,2 90
D	LODGY Ambiente dCi 90 7p 5p	14.630	4,2 90
D	LODGY Stepway dCi 110 5p 5p	15.530	4,4 107
D	LODGY Stepway dCi 110 7p 5p	16.030	4,4 107
D	LODGY Stepway dCi 90 5p 5p	14.830	4,2 90
G	LODGY Ambiente 1.6 85 5p 5p	10.930	71 82
G	LODGY Ambiente 1.6 85 7p 5p	11.430	71 82
G	LODGY Laureate TCE 115 7p 5p	14.030	5,8 115
G	LODGY Laureate TCE 115 7p 5p	14.530	6 115
L	LODGY Ambiente 1.6 85 GLP 5 p 5p	11.730	67 82
L	LODGY Ambiente 1.6 85 GLP 7 p 5p	12.230	67 82
L	LODGY Laureate 1.6 85 GLP 5 p 5p	12.530	67 82
L	LODGY Laureate 1.6 85 GLP 7 p 5p	13.030	67 82
D	DUSTER Ambiente dCi 110 5p	15.080	4,8 109
D	DUSTER Ambiente dCi 110 (4x4) 5p	17.080	5,1 109
D	DUSTER Ambiente dCi 90 5p	14.480	4,7 109
D	DUSTER Laureate dCi 110 5p	16.280	4,8 109
D	DUSTER Laureate dCi 110 (4x4) 5p	18.280	5,1 109
D	DUSTER Laureate dCi 90 5p	15.680	4,7 109
G	DUSTER Ambiente 1.6 105 5p	12.880	71 105
G	DUSTER Ambiente 1.6 105 (4x4) 5p	14.880	8 105
G	DUSTER Ambiente TCE 125 5p	13.980	6,2 125
G	DUSTER Base 1.6 105 5p	10.900	71 105
G	DUSTER Base 1.6 105 (4x4) 5p	12.900	8 105
G	DUSTER Laureate 1.6 105 (4x4) 5p	16.080	8 105

DS
Fabricante/Importador: Citroën España, S.A. Doctor Esquerdo, 62, 28002 Madrid. Teléfono: 95 85 1000. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. *Red de postventa: 82 puntos de asistencia en toda España. Web: www.dsmotors.es

D	DS 3 1.6 e-HDi 90 ETG6 Style 2p	23.725	3,8 92
D	DS 3 1.6 e-HDi 90 Style 2p	23.025	3,6 92
D	DS 3 BlueHDi 120 Sport 2p	25.925	3,6 120
D	DS 3 e-HDi 90 Desire 2p	22.250	3,6 92
G	DS 3 PureTech 110 S&S Style 2p	22.875	4,7 120
G	DS 3 PureTech 82 Design 2p	18.730	4,9 82
G	DS 3 PureTech 82 Desire 2p	19.900	4,9 82
G	DS 3 THP 165 S&S Sport 2p	25.775	5,6 165
D	DS 3 BlueHDi 120 Sport 3p	23.425	3,6 120
D	DS 3 BlueHDi 120 Techno Style 3p	22.900	3,6 120
D	DS 3E-HDi 90 ETG6 Style 3p	20.845	3,8 92
D	DS 3E-HDi 90 Style 3p	20.225	3,6 92
D	DS 3E-HDi 90 Techno Style 3p	20.900	3,6 92
D	DS 3 HDi 70cv Design 3p	17.130	3,8 68
D	DS 3 HDi 70cv Desire 3p	18.300	3,8 68
G	DS 3 PureTech 110 S&S Style 3p	20.075	4,7 120
G	DS 3 PureTech 110 S&S Techno Style 3p	20.750	4,7 120
G	DS 3 PureTech 82 Design 3p	16.030	4,5 82
G	DS 3 PureTech 82 Desire 3p	17.200	4,5 82
G	DS 3 PureTech 82 S&S ETG Design 3p	16.900	4,1 82
G	DS 3 PureTech 82 S&S ETG Desire 3p	18.070	4,1 82
G	DS 3 THP 165 S&S Sport 3p	23.275	5,6 165
G	DS 3 THP 165 S&S Techno Style 3p	22.750	5,6 165
G	DS 3 V10 120 CAS Style 3p	20.695	6,5 120
G	DS 3 Racing 3p	29.800	6,4 207
D	DS 4 1.6 e-HDi 115cv ETG6 Design 5p	24.790	4,2 114
D	DS 4 1.6 e-HDi 115cv ETG6 Design 5p	26.420	4,4 114
D	DS 4 1.6 e-HDi 115cv ETG6 Style 5p	21.750	4,4 114
D	DS 4 1.6 e-HDi 115cv ETG6 Style 5p	27.900	4,4 114
D	DS 4 1.6 e-HDi 115cv STT Design 5p	23.970	4,2 114
D	DS 4 1.6 e-HDi 115cv STT Design 5p	25.600	4,3 114
D	DS 4 1.6 e-HDi 115cv STT Style 5p	26.330	4,3 114
D	DS 4 1.6 e-HDi 115cv STT Style 5p	27.080	4,3 114
D	DS 4 1.6 e-HDi 115cv STT Style 5p	22.540	4,4 92
D	DS 4 1.6 e-HDi 115cv STT Style 5p	24.170	4,4 92
D	DS 4 2.0 HDi 160cv Automático Sport 5p	30.980	5,7 163
D	DS 4 2.0 HDi 160cv Sport 5p	29.580	4,9 163
D	DS 4 2.0 HDi 160cv Style 5p	28.050	4,9 163
D	DS 4 BlueHDi 120 S&S Electro Pulse 5p	28.900	3,9 120
D	DS 4 BlueHDi 150 S&S Sport 5p	30.730	3,9 150
D	DS 4 BlueHDi 150 S&S Style 5p	28.800	3,9 150
D	DS 4 BlueHDi 180 S&S EAT6 Style 5p	31.550	4,3 180
D	DS 4 BlueHDi 180 S&S EAT6 Style 5p	33.480	4,4 180
G	DS 4 1.2 PureTech 130cv S&S Design 5p	22.200	5 130
G	DS 4 1.2 PureTech 130cv S&S Design 5p	23.830	5,1 130
G	DS 4 1.2 PureTech 130cv S&S Style 5p	24.560	5,1 130
G	DS 4 1.2 PureTech 130cv S&S Style 5p	25.310	5,1 130
G	DS 4 1.6 THP 160cv Aut. Style 5p	28.070	7 163
G	DS 4 1.6 THP 200cv Sport 5p	29.890	6,4 200
G	DS 4 1.6 THP 200cv Sport 5p	31.040	6,4 200
G	DS 4 THP 165 S&S Auto Sport 5p	30.850	5,6 165
G	DS 4 THP 165 S&S Auto Style 5p	28.900	5,8 165
D	DS 5 BlueHDi 120cv Design 5p	28.900	3,8 120
D	DS 5 BlueHDi 120cv Desire 5p	29.300	3,9 120
D	DS 5 BlueHDi 120cv Style 5p	31.320	3,9 120
D	DS 5 BlueHDi 180cv EAT6 Design 5p	32.600	4,4 181
D	DS 5 BlueHDi 180cv EAT6 Desire 5p	33.000	4,4 181
D	DS 5 BlueHDi 180cv EAT6 Sport 5p	39.250	4,5 181
D	DS 5 e-HDi 115cv ETG6 Design 5p	28.900	4,3 114
D	DS 5 e-HDi 115cv ETG6 Desire 5p	29.300	4,3 114
D	DS 5 e-HDi 115cv ETG6 Style 5p	31.320	4,3 114
D	DS 5 HD 160cv Aut. Design 5p	30.520	5,9 163
D	DS 5 HD 160cv Aut. Desire 5p	32.450	5,9 163
D	DS 5 HD 160cv Aut. Style 5p	38.570	6,1 163
D	DS 5 HD 160cv Design 5p	34.470	6,1 163
D	DS 5 HD 160cv Sport 5p	30.510	4,8 163
D	DS 5 HD 160cv Desire 5p	30.910	4,8 163
D	DS 5 HD 160cv Sport 5p	37.030	4,9 163
D	DS 5 HD 160cv Style 5p	32.930	4,9 163
E	DS 5 Hybrid Airdream Design 5p	38.340	3,8 200
E	DS 5 Hybrid Airdream Desire 5p	38.740	3,8 200
E	DS 5 Hybrid Airdream Sport 5p	44.860	4,1 200
E	DS 5 Hybrid Airdream Style 5p	40.760	4,1 200
G	DS 5 THP 155cv Aut. Design 5p	30.070	71 156
G	DS 5 THP 155cv Aut. Desire 5p	30.470	71 156
G	DS 5 THP 155cv Aut. Style 5p	32.490	73 156
G	DS 5 THP 200cv Sport 5p	37.440	6,7 200
G	DS 5 THP 200cv Style 5p	33.340	6,7 200

Ferrari
Importador: Ferrari Motor Sport S.p.A. Via Cavallotti, 50 40136 Maranello (Modena) - Italia. Teléfono: 91 95 1480. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. *Red de postventa: 82 puntos de asistencia en toda España. Web: www.ferrariworld.com

G	458 Italia 2p	230.562	11,8 570
G	458 Spider 2p	256.118	11,8 570
G	CALIFORNIA T 2 plazas 2p	212.667	11,8 560
G	CALIFORNIA T 2+2 plazas 2p	212.667	11,8 560
G	458 Speciale 2p	268.599	11,8 605
G	458 Speciale A 2p	296.454	11,8 605
G	F12 Berlinetta 3p	309.437	15,4 660
G	FF - 3p	291.781	15,4 660

Fiat
Importador: Fiat Auto España, S.A. Carretera de Barcelona, kilómetro 27,000. 28004 Madrid. Teléfono: 91 65 57 700. Garantía: 3 años sin límite de kilómetros. *Red de postventa: 82 puntos de asistencia en toda España. Web: www.fiat.es

D	500 1.3 16v Multijet 95 S&S Cult 2p	21.950	3,7 95
D	500 1.3 16v Multijet 95 S&S Lounge 2p	20.150	3,7 95
D	500 1.3 16v Multijet 95 CV Start&Stop 2p	20.150	3,7 95
D	500 0.9 Turbo TwinAir 105cv Lounge 2p	19.100	4,2 105
D	500 0.9 Turbo TwinAir 85cv Cult 2p	20.900	4,2 105
G	500 1.2 8v 69 CV Color Therapy 2p	16.050	5,1 69
G	500 1.2 8v 69 CV Cult 2p	18.900	5,1 69
G	500 1.2 8v 69 CV Lounge 2p	17.100	5,1 69

G	500 1.2 8v 69 CV Pop 2p	15.050	5,1 69
G	500 S 0.9 Turbo TwinAir 105cv 2p	19.100	4,2 105
G	500 S 1.2 8v 69 CV 2p	17.100	5,1 69
G	500 1.3 16v Multijet 95 S&S Cult 3p	19.150	3,7 95
D	500 1.3 16v Multijet 95 S&S Lounge 3p	17.350	3,7 95
D	500 S 1.3 16v Multijet 95 CV Start&Stop 3p	17.350	3,7 95
G	500 0.9 Turbo TwinAir 105cv Cult 3p	18.100	4,2 105
G	500 0.9 Turbo TwinAir 105cv Lounge 3p	16.300	4,2 105
G	500 1.2 8v 69 CV Color Therapy 3p	13.250	5,1 69
G	500 1.2 8v 69 CV Cult 3p	16.100	5,1 69
G	500 1.2 8v 69 CV Lounge 3p	14.300	5,1 69
G	500 S 0.9 Turbo TwinAir 105cv 3p	16.300	4,2 105
G	500 S 1.2 8v 69 CV 3p	14.300	5,1 69
L	500 1.2 8v 69 CV Lounge GLP 3p	15.950	6,6 69
D	500 1.3 16v Multijet 85 CV S&S Auto Lounge 5p		

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 KUGA 1.6 EcoBoost 150 A-S-5 4x2	27.350	6,6	150	
Titanium 5p				
G KUGA 1.6 EcoBoost 150 A-S-5 4x2 Trend 5p	25.600	6,6	150	
KUGA 1.6 EcoBoost 180 4x4 Titanium Auto 5p	31.850	7,7	180	
G KUGA 1.6 EcoBoost 180 4x4 Titanium 5 Auto 5p	33.600	7,7	180	

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G R10 1.0 Terno OE 5p	12.300	4,7	66	
R10 1.0 Terno BE 5p	12.700	4,7	66	
G R10 1.0 Terno Plus OE 5p	12.700	4,7	66	
R10 1.2 Black Line 5p	13.300	4,9	67	
G R10 1.2 Black Line Auto 5p	14.550	6,2	67	
R10 1.2 Black Line Plus 5p	14.250	4,9	67	
G R10 1.2 Black Line Plus Auto 5p	15.500	6,2	67	
R10 1.2 Gol 5p	14.500	4,9	67	
G R10 1.2 Gol Auto 5p	15.750	6,2	67	
R10 1.2 Style BE 5p	14.000	4,9	67	
G R10 1.2 Style BE Auto 5p	15.250	6,2	67	
R10 1.2 Style OE 5p	14.000	4,9	67	
G R10 1.2 Style OE Auto 5p	15.250	6,2	67	
R10 1.2 Terno BE 5p	12.800	4,9	67	
G R10 1.2 Terno BE Auto 5p	14.050	6,2	67	
R10 1.2 Terno OE 5p	12.800	4,9	67	
G R10 1.2 Terno OE Auto 5p	14.050	6,2	67	
R10 1.2 Terno Plus BE 5p	13.200	4,9	67	
G R10 1.2 Terno Plus BE Auto 5p	14.450	6,2	67	
R10 1.2 Terno Plus OE 5p	13.200	4,9	67	
G R10 1.2 Terno Plus OE Auto 5p	14.450	6,2	67	
D R10 1.0 CRDI Gol 5p	17.190	3,8	75	
D R10 1.4 CRDI Gol 5p	16.040	4,1	90	
D R10 1.4 CRDI Gol Plus 5p	17.790	4,3	90	
D R10 1.6 CRDI Gol 5p	14.590	4,9	85	
D R10 1.6 CRDI Gol Plus 5p	16.290	5,2	100	
D R10 1.6 CRDI Gol Plus Auto 5p	17.090	6,1	100	
D R10 1.4 CRDI Essence 5p	17.290	6,1	100	
D R10 1.4 CRDI Essence Plus 5p	20.500	5,4	100	
G R10 1.4 CRDI Essence 5p	21.800	5,5	100	
G R10 1.4 CRDI Essence Plus 5p	25.900	6,1	142	
G R10 1.8 CRDI Essence 5p	27.100	6,4	142	
G R10 1.8 CRDI Essence Plus 5p	29.000	6,1	142	
G R10 1.8 CRDI Essence Plus Auto 5p	30.200	6,4	142	
G R10 1.8 CRDI Essence Plus 5p	23.900	6,1	142	
G R10 1.8 CRDI Essence Plus Auto 5p	25.100	6,4	142	
G R10 1.8 CRDI Essence Plus Auto 5p	26.200	6,4	142	
G R10 1.8 CRDI Essence Plus Auto 5p	25.900	6,1	142	
G R10 1.8 CRDI Essence Plus Auto 5p	27.100	6,4	142	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	22.600	3,8	120	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	28.700	3,9	120	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	31.800	3,9	120	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	33.400	3,9	120	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	27.200	3,9	120	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	30.300	3,9	120	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	24.500	3,9	120	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	25.600	3,9	120	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	26.500	3,9	120	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	25.400	3,9	120	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	32.000	6,6	142	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	23.100	6,2	142	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	24.300	6,5	142	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	27.700	6,4	142	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	28.900	6,6	142	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	30.800	6,4	142	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	31.600	5,3	150	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	33.800	5,4	150	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	40.200	6,2	150	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	28.500	6,9	156	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	33.800	7,1	156	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	31.400	7,1	156	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	38.200	7,3	156	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	32.900	5,5	150	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	37.600	5,6	150	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	35.200	5,6	150	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	42.000	6,4	150	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	26.900	4,5	120	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	29.200	4,5	120	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	30.300	4,5	120	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	32.600	4,7	120	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	34.800	4,7	120	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	31.100	5,6	150	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	34.100	6,6	150	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	33.400	5,6	150	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	36.400	6,6	150	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	37.700	5,8	150	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	40.700	6,8	150	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	42.500	5,8	150	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	45.500	6,8	150	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	35.700	5,8	150	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	38.700	6,8	150	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	37.900	5,8	150	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	40.900	6,8	150	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	39.900	5,8	150	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	42.900	6,8	150	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	32.200	7,4	155	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	41.900	7,6	155	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	43.900	7,7	155	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	35.100	7,6	155	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	37.100	7,7	155	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	37.300	7,6	155	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	39.300	7,7	155	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	39.300	7,6	155	
D R10 1.6 CRDI Terno Rueda repuesto 5p	41.300	7,7	155	

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G R10 1.4 Terno Sky 5p	21.325	5,7	100	
R10 1.6 GOI BlueDrive Terno 5p	21.775	5,1	135	
G R10 1.6 GOI BlueDrive Terno Nav 5p	22.625	5,1	135	
R10 1.6 TGO Turbo 5p	25.500	7,3	186	
G R10 1.6 TGO Turbo Sky Nav 5p	27.200	7,3	186	
D R10 1.6 CRDI 110cv Black Line 5p	25.275	4,4	110	
D R10 1.6 CRDI 110cv Black Line Auto 5p	27.125	4,4	110	
D R10 1.6 CRDI 110cv Black Line Nav 5p	26.175	4,4	110	
D R10 1.6 CRDI 110cv Black Line Nav Auto 5p	28.025	4,4	110	
D R10 1.6 CRDI 110cv Gol 5p	23.290	4,5	110	
D R10 1.6 CRDI 110cv Gol Plus 5p	24.090	4,5	110	
D R10 1.6 CRDI 110cv Gol Plus Nav 5p	24.990	4,5	110	
D R10 1.6 CRDI 110cv Plus 5p	22.200	4,4	110	
D R10 1.6 CRDI 110cv Terno 5p	24.125	4,4	110	
D R10 1.6 CRDI 110cv Terno Auto 5p	25.975	4,4	110	
D R10 1.6 CRDI 110cv Terno Nav 5p	25.025	4,4	110	
D R10 1.6 CRDI 110cv Terno Nav Auto 5p	27.275	4,4	110	
D R10 1.6 CRDI 110cv Style Auto 5p	29.125	4,4	110	
G ELANTRA 1.6 MPI Class 4p	19.390	6,4	132	
G ELANTRA 1.6 MPI Terno 4p	21.290	6,4	132	
D R10 1.7 CRDI 115cv BlueDrive City 5p	23.190	4,3	115	
D R10 1.7 CRDI 115cv BlueDrive Essence 4p	23.340	4,3	115	
D R10 1.7 CRDI 115cv BlueDrive Class 4p	26.090	4,3	115	
D R10 1.7 CRDI 115cv BlueDrive Class 4p	26.240	4,3	115	
D R10 1.7 CRDI 136cv BlueDrive Terno 4p	28.690	4,5	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv BlueDrive Terno 4p	28.840	4,5	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv BlueDrive Terno Xenon 4p	29.290	4,5	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv BlueDrive Terno Xenon 4p	29.440	4,5	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv Style 4p	34.790	5,1	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv Style 4p	35.190	5,1	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv Style Auto 4p	36.590	6,1	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv Style Auto 4p	36.940	6,1	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv Terno Auto 4p	30.690	6,1	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv Terno Auto 4p	30.840	6,1	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv Terno Xenon Auto 4p	31.290	6,1	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv Terno Xenon Auto 4p	31.440	6,1	136	
G R10 1.6 GOI City 5p	22.190	6,4	135	
G R10 1.6 GOI Essence 4p	22.340	6,4	135	
G R10 1.6 GOI Class 4p	22.790	6,4	135	
G R10 1.6 GOI Class 4p	24.940	6,4	135	
D R10 1.7 CRDI 115cv BlueDrive Class 5p	27.890	4,3	115	
D R10 1.7 CRDI 115cv BlueDrive Terno 5p	28.040	4,3	115	
D R10 1.7 CRDI 115cv BlueDrive Terno Xenon Sky 5p	32.090	4,5	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv BlueDrive Terno Xenon Sky 5p	32.240	4,5	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv BlueDrive Terno 5p	30.490	4,5	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv BlueDrive Terno 5p	30.640	4,5	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv Style 5p	36.790	5,1	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv Style 5p	37.190	5,1	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv Style Auto 5p	38.590	6,1	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv Style Auto 5p	38.990	6,1	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv Style Auto 5p	32.490	6,1	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv Terno Auto 5p	32.640	6,1	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv Terno Xenon Sky Auto 5p	34.090	6,1	136	
D R10 1.7 CRDI 136cv Terno Xenon Sky Auto 5p	34.240	6,1	136	
G GENESIS 3.8 GDI V6 Auto 4x4 4p	61.750	11,6	315	
D H1.2 CRDI 136 CV 5p	31.000	7,5	136	
D H1.2 CRDI 170 CV 5p	35.000	8,8	170	
G VELOSTER 1.6 GDI 4p	22.240	6,5	140	
G VELOSTER 1.6 GDI Sport DCT 4p	25.940	6,4	140	
G VELOSTER 1.6 GDI Turbo Sport S 4p	29.630	6,9	186	
D R10 1.6 CRDI Essence 4x2 5p	23.240	5,3	115	
D R10 1.6 CRDI Gol 4x2 5p	27.150	5,3	115	
D R10 1.6 CRDI Gol Nav 4x2 5p	28.050	5,3	115	
D R10 1.6 CRDI Gol Plus 4x2 5p	30.100	5,3	115	
D R10 1.6 CRDI Class 4x2 5p	24.540	5,4	115	
D R10 1.6 CRDI Kosmo 4x2 5p	27.770	5,3	115	
D R10 1.6 CRDI Kosmo Style 4x2 5p	28.450	5,3	115	
D R10 1.6 CRDI MPI SLE 4x2 5p	25.590	5,4	115	
D R10 1.6 CRDI MPI SLE 4x2 5p	26.790	5,4	115	
D R10 1.6 CRDI MPI Terno 4x2 5p	23.790	5,4	115	
D R10 1.6 CRDI MPI Terno 4x2 5p	24.690	5,4	115	
D R10 1.6 CRDI MPI Terno 4x2 5p	25.790	5,4	115	
D R10 1.6 CRDI MPI Terno 4x2 5p	26.550	5,3	115	
D R10 1.6 CRDI Terno Sky 4x2 5p	26.690	5,4	115	
D R10 1.6 CRDI Terno Sky 4x2 5p	27.500	5,3	115	
D R10 1.6 CRDI Terno Sky Nav 4x2 5p	27.890	5,4	115	
D R10 1.6 CRDI Terno Star 4x2 5p	28.050	5,3	115	
D R10 1.6 CRDI Terno Star Sky 4x2 5p	29.050	5,3	115	
D R10 1.6 CRDI 136cv Kosmo 4x4 5p	29.470	5,4	136	
D R10 1.6 CRDI 136cv Kosmo Plus 4x4 5p	31.470	5,5	136	
D R10 1.6 CRDI 136cv Kosmo Sky 4x2 5p	33.470	6,8	136	
D R10 1.6 CRDI 136cv Kosmo Sky 4x2 5p	30.150	5,4	136	
D R10 1.6 CRDI 136cv Kosmo Sky 4x4 5p	30.520	5,5	136	
D R10 1.6 CRDI 136cv Kosmo Sky Auto 4x4 5p	34.120	6,8	136	
D R10 1.6 CRDI 136cv Style 4x4 5p	34.200	5,		

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Range Rover Evoque, Mazda, and Lexus.

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes models like Mercedes, Audi, and various SUVs.

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

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

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models like ALHAMBRA, RAPID, and OCTAVIA.

SKODA Skoda logo and contact information for the distributor in Madrid.

Main table listing car models, prices, and specifications for brands like Skoda, Citroën, Opel, Peugeot, and others.

ALD AUTOMOTIVE

UN PARTNER POR 199 €

Es la cuota mensual, sin IVA, por la que se puede disponer de un Peugeot Partner Furgón Confort L1 de tres puertas, con motor 1.6 HDi de 75 caballos. La oferta, limitada a 50 unidades, va ligada a un contrato de 48 meses, 80.000 kilómetros y el desembolso de 1.500 euros (más IVA).



El ahorro sobre una posible opción de compra es de 6.100 €.

AUDI

Los Q5 más eficientes

La versión de máxima eficiencia del Q5, el 2.0 TDI Ultra, se amplía con tres ediciones especiales cuyo equipamiento añadido supone un importante ahorro frente a la incorporación por separado de todas las opciones que incluyen. Como elementos destacados, el Advanced Edition añade faros de xenón plus y lavafaros, sensor

de luz y lluvia, Audi Hold Assist, control automático de velocidad, Audi Parking System trasero o portón del maletero con apertura eléctrica. A lo que el Offroad Edition añade el paquete exterior Offroad, el Audi Parking System Plus y llantas de aleación de 19 pulgadas con diseño específico y neumáticos 235/55. El paquete exterior S line, el Audi Drive Select y los asientos delanteros deportivos destacan en el S line.



PRECIOS Q5 2.0 TDI ULTRA

Table with 2 columns: Edición (Básico, Advanced edition, Offroad, S line edition) and Precio (38.760 €, 38.810 €, 40.370 €, 40.370 €).

Más equipamiento por menos dinero

saber comprar y vender PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table header for Suzuki section: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV).

Table listing Suzuki car models like G FORTWO, D OUTBACK, G AYGO, and G CELERIO with their respective prices and specifications.

Suzuki logo and contact information for the distributor in Madrid.

Ssang Yong

Ssang Yong logo and contact information for the distributor in Madrid.

Table listing Ssang Yong car models like D KORANDO, D YETI, D ACTYON, and D RODUSE with their respective prices and specifications.

Subaru

Subaru logo and contact information for the distributor in Madrid.

Table listing Subaru car models like G BRZ, D FORTWO, D FORTWO, and D FORTWO with their respective prices and specifications.

Smart

Smart logo and contact information for the distributor in Madrid.

Table listing Smart car models like D FORTWO, D FORTWO, and D FORTWO with their respective prices and specifications.

Tata

Tata logo and contact information for the distributor in Madrid.

Table listing Tata car models like D INDICA, D INDICA, D INDICA, and D INDICA with their respective prices and specifications.

Toyota

Toyota logo and contact information for the distributor in Madrid.

Table listing Toyota car models like G AYGO, D OUTBACK, G AYGO, and G AYGO with their respective prices and specifications.

Volkswagen

Volkswagen logo and contact information for the distributor in Madrid.

Table listing Volkswagen car models like G UP, G UP, G UP, and G UP with their respective prices and specifications.

saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

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

VOLVO XC90: comienzan las entregas

Con más de 600 pedidos formalizados desde que se inició la comercialización del nuevo SUV de Volvo, el vehículo más lujoso de la marca sueca ha llegado a los concesionarios españoles. La oferta integrada por veinte versiones diferentes y precios que oscilan entre los 53.900 euros del diésel más barato a los 83.459 € del híbrido enchufable Inscription y R-Design, puesto que

Table with columns: Model, Kinetic, Momentum, Inscription, R-Design. Lists prices for different Volvo XC90 variants.



ambos acabados comparten precio con independencia de la motorización a la que van asociados. La seguridad prima en este XC90, que cuenta con frenado automático en las intersecciones y protección en salidas de la calzada, dos primicias mundiales.



saber comprar y vender

PRECIOS/NUEVOS

La lista más completa en preciosdecoches.motor16.com

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Header for the second price list.

Main table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists a wide range of Volvo models and their specifications.



¿TOYOTA VERSO O KIA CARENS?

Montse Cibeira

Tengo que comprarme un coche y estoy interesada en un monovolumen. He mirado el Toyota Verso 115D Advance y el Kia Carens Drive 115 caballos. Quiero hacer una buena inversión. ¿Cuál me recomendáis? Gracias.

RESPUESTA

Sin duda, dos magníficas opciones en el segmento de los monovolumen y, curiosamente, dos de los modelos que más se asemejan por sus características técnicas y su atractiva relación precio-equipamiento. No nos desvelas tus necesidades reales de uso en cuanto a familia, recorridos, kilometraje... porque entendemos que te preocupa más la fiabilidad o la garantía que otros aspectos.

Trataremos de ser concisos en la respuesta. Los dos modelos ofrecen configuraciones con cinco o siete plazas, así que en ese sentido no tendrás problema de elección. No entraremos en detalles estéticos, pero sí que hay que destacar que el Toyota Verso es más corto en su tamaño exterior (algo más de seis centímetros), aunque aprovecha el espacio interior como nadie. Su generosa distancia entre ejes le brinda la posibilidad de ofrecer una mejor habitabilidad en las plazas traseras que la que tiene el Kia Carens, algo a destacar también si utilizas sillas para los más pequeños.

En cualquier caso los dos vehículos recurren a una segunda fila de asientos individuales que cuenta con regulación longitudinal, un aspecto muy práctico porque permite jugar con el confort o con la capacidad del maletero. Este último es mayor en el Carens.

A nivel ergonómico y práctico no hay grandes diferencias, aunque el Verso recurre a un cuadro de mandos dispuesto en posición central. Con el Verso es más fácil encontrar un hueco de aparcamiento debido a su menor tamaño, pero el coreano lo compensa con un mejor radio de giro que facilita las maniobras.

Bajo el capó los dos propulsores que has escogido son realmente muy similares. En ambos casos recurren a bloques de cuatro cilindros turboalimentados, si bien el Carens apuesta por algo más de



cilindrada (es un 1.7 litros frente al 1.6 de Toyota) y ofrece algo más de potencia: 115 caballos frente a 112. Esto es pura anécdota porque el rendimiento en ambos vehículos parece un calco. El japonés ofrece algo más de par motor, pero el coreano es capaz de ofrecerlo a un menor régimen para favorecer las recuperaciones.

En ambos casos se recurre a un cambio manual de seis relaciones y no hay posibilidad de disfrutar de una caja automática. Tampoco encontrarás diferencias de consumo acusadas entre los dos vehículos.

A nivel dinámico el Verso es quizás algo más ágil debido a un tarado de suspensión más firme, pero su rival resulta más confortable en líneas generales.

No tenemos constancia de problemas viciados en ninguno de los dos modelos analizados, pero en este sentido la garantía de siete años que cubre al Kia parece dar un mayor margen de confianza que los tres años del Toyota.

Por último, si analizamos sus respectivos equipamientos, no hay grandes diferencias entre ellos en su dotación de serie, si bien los acabados más altos del Verso resultan algo más completos al ofrecer algunos elementos que no están disponibles en su rival.

Si analizamos el precio, el del Verso se dispara, tanto en el de salida como si aplicamos los descuentos vigentes, más agresivos en el caso del Carens. Lo cierto es que en algunos casos ronda los 3.000 euros, una diferencia significativa...

CONSULTAS RÁPIDAS

¿QUÉ DIFERENCIA HAY ENTRE MARGEN DE ERROR Y LOS NIVELES DE TOLERANCIA EN LOS RADARES?

Como se ha venido señalando últimamente, la DGT hizo oficial la aplicación de los umbrales de tolerancia, que es aquella velocidad permitida que aun superando el límite establecido, el radar no se activará. Dicho umbral ha quedado fijado en 7 km/h para cuando el límite fijado sea igual o inferior a 100 km/h, o en el 7% cuando el límite esté fijado por encima de 120 km/h. En este sentido se debe insistir que, ese umbral, tan sólo sirve para los radares controlados por la DGT, ya que para los del País Vasco, Cataluña o los distintos municipios no existe ninguna obligación de aplicar dicho umbral y, por ello, en las vías cuya competencia corresponde a estos últimos, al no aplicarse el citado umbral, el radar puede entrar en acción simplemente por sobrepasar en un kilómetro/hora, el límite establecido. Al contrario que el umbral de tolerancia, el margen de error es la posible desviación que todos los radares pueden tener en su medición, ya que la normativa técnica que afecta a su homologación y aprobación permite considerar válido un radar cuya desviación esté dentro de los márgenes fijados por la norma. Por tanto, si la propia normativa permite que el medidor de velocidad dentro del margen fijado tenga un error, la defensa que pueden hacer los conductores es que no se podrá determinar la velocidad exacta a la que circulaba el vehículo y, por ello, se hará necesario que sobre la velocidad a la que es detectado el vehículo se descuenta el posible margen de error.

BUENA PREGUNTA



HASTA TRES AÑOS DE PRISIÓN POR FALSIFICAR UN DOCUMENTO PÚBLICO

¿Cuál es la sanción por falsificar una tarjeta de aparcamiento para discapacitados?

RESPUESTA

Varios son los supuestos que se pueden producir al respecto de este tema. En primer lugar, si verdaderamente se lleva a cabo la falsificación de una tarjeta de aparcamiento para discapacitados, teniendo en cuenta que se trata de un documento público, se estaría cometiendo un delito regulado en el Código Penal y que podría suponer la pena de prisión de 6 meses a 3 años y una multa de 6 a 12 meses.

Por otro lado, si en lugar de falsificar la tarjeta lo que se hace es utilizar una tarjeta verdadera, perfectamente válida, pero por una persona que no esté legitimada para ello, igualmente se estaría cometiendo un delito penal, con la misma pena descrita anteriormente.

En este caso se podría entender incluido a aquella persona que utiliza indebidamente una fotocopia de la tarjeta de aparcamiento de minusválido.

Hay que tener en cuenta que las tarjetas de aparcamiento para discapacitados son concedidas por el ayuntamiento correspondiente, con carácter personal e intransferible, para ser utilizadas, únicamente, cuando la persona titular conduzca un vehículo o sea transportada en él y, cuyo uso tiene que hacerse, directamente, con el documento original, sin que sirva una fotocopia, ni aunque sea en color.

Por último no podemos olvidar que el uso de una tarjeta de estacionamiento para discapacitados que no corresponda, también podrá suponer el correspondiente expediente administrativo, donde, por un lado, será posible que se imponga la multa por estacionamiento indebido, al realizarse el mismo en un lugar para el que no se dispone, por tanto, de autorización, cuya sanción podría ser de 200 euros; y, por otro lado, igualmente el inicio del correspondiente expediente administrativo que podría concluir con la declaración de retirada de la citada tarjeta y la pérdida de vigor si se realizó un uso indebido por quien fuese su titular.

CONSULTAS RÁPIDAS

CARGA DEL AIRE ACONDICIONADO

Antonio Prieto

Lo cierto es que no entendemos nada, pero nuestro consejo es que no recargues el aire acondicionado si no estás completamente seguro de que no tienes una fuga. El taller donde te indican que primero te lo recargan, por 45 euros, y luego comprueban el estado del circuito, no nos parece muy profesional, salvo que si hay fuga la reparen y luego no te cobren

por la nueva carga. Lo normal es acudir a un taller que tenga un detector de fugas, lo compruebe y una vez reparado realice la carga. Es lo más lógico.

NEUMÁTICOS SIN LA CORRESPONDIENTE ETIQUETA

Javier Muguruza

Los neumáticos de la marca Ovation que te han ofrecido en el taller son de origen chino y se han ido introduciendo en otros mercados gracias a su bajo

precio, aunque también tienes que valorar que son unas gomas menos sofisticadas y de corte muchas veces 'low cost'. Hasta ahí es decisión tuya montarlos o no, pero lo que nos revelas, que no presentaban el etiquetado que desde hace casi tres años es de obligado cumplimiento en toda la Unión Europea, ya nos hace menos gracia y es un acto claramente denunciado. Nosotros desconfiaríamos muy mucho de esos neumáticos por muy buen precio que tuvieran...

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

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

PEUGEOT A CONQUISTAR LA CIUDAD CON EL 105 (LUEGO 106)



30.000 km con el Vectra

Doblábamos la apuesta; si hasta ahora las pruebas de larga duración que habíamos realizado cubrían 15.000 kilómetros, con el Opel Vectra GT duplicábamos la distancia, pues con 30.000 kilómetros se podría ver, con más claridad la evolución de un coche en su uso normal. Y el primer modelo sometido a este test mostraba su 'robustez alemana'.

En el número de la semana anterior conducíamos, por primera vez el Opel Calibra, un modelo que se iba a convertir en el habitual de una de las estrellas del tenis de los años 90, la alemana Steffi Graf, que ya disponía de su propio modelo por gentileza de la marca, de la que se

había convertido en embajadora.

Motor16 descubría en exclusiva un pequeño utilitario de Peugeot, dispuesto para conquistar nuestras ciudades, al que bautizábamos como Peugeot 105 (la realidad es que finalmente fue el 106) y dio origen a una saga forma-

da más tarde por el 107 y el actual 108.

En aquel junio de 1990, con el IVA aplicado a la compra de coches en un 33 por ciento, los fabricantes se plantaban ante el Gobierno y pedían que se produjera una rebaja escalonada en este impuesto que estaba lastrando de manera importante las ventas de coches. Por poner un ejemplo, en el mes de mayo de aquel año se habían vendido 93.000 coches, con una bajada de un 4,85 por ciento respecto al mismo mes de 1989.

Una nueva normativa sobre el uso de gasolina sin plomo en los coches de más de 2 litros de cilindrada nos llevaba a recorrer España buscando si la red de gasolineras estaba preparada para acoger esa demanda. Y descubríamos que había mucho por hacer todavía y que, incluso, había dos provincias -Soria y Cuenca- que no contaban con ninguna estación de servicio que suministrara la 'gasolina verde'.

Y ya que hablábamos de gasolina sin plomo, las pruebas tenían que ver con algunos de los aún escasos modelos de nuestro mercado que utilizaban dicho carburante. Por un lado el Ford Scorpio V6 se enfrentaba al Peugeot 605 SV 3.0. El del óvalo, que costaba 4,2 millones de pesetas destacaba por su amplitud y confort; y se le achacaba su consumo elevado. El francés, por su parte (4,6 millones) ofrecía confort y un motor elástico y no nos gustaba su dirección demasiado ligera.

Otra comparativa enfrentaba al Opel Senator 3.0 24V (5,4 millones) con el Peugeot 605 SV 24 (5,6 millones). El primero tenía un gran motor, aunque con un consumo elevado. El Peugeot destacaba por su comportamiento, pero no gustaba mucho el tacto del embrague.

Otra de las pruebas era una

Nº 348

23 JUNIO 1990

La portada



El gran protagonista de nuestra portada era el futuro utilitario de Peugeot, que descubríamos en exclusiva. Junto a él, un reportaje especial sobre la nueva gasolina verde y el Opel Vectra GT desmontado tras recorrer con él 30.000 kilómetros.

de larga duración, 30.000 kilómetros (la primera con este kilometraje que se hacía en España) y cuyo protagonista era el Opel Vectra GT. Nuestro veredicto se resumía en el titular -Robustez alemana- y en la nota dada por nuestros probadores, un 7,5 de calificación media.

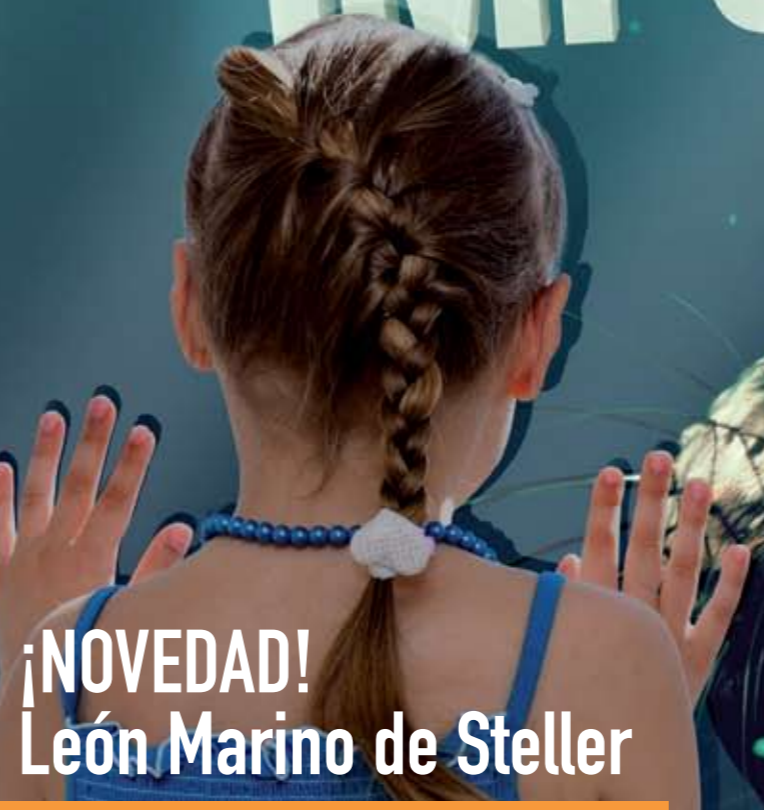
Probábamos también la versión de acceso a la gama del Alfa 75, que por menos de 2 millones daba 'Alegria sin excesos'.

En cuanto al deporte, acababan de celebrarse las 24 Horas de Le Mans, donde, como este año, se había producido un doblote, en esta ocasión de Jaguar. Para los españoles destacaba la mala suerte de Jesús Pareja, a quien le falló el motor de su Porsche a 15 minutos del final cuando iba en segunda posición.

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



SAL DE LA RUTINA.



ABC 2015 COCHE DEL AÑO EN ESPAÑA 2015

CITROËN C4 CACTUS. EL CROSSOVER CON MÁS COLOR.

Una hoja de cálculo, cuatro "docs", un informe, 3 "ppt", más hojas de cálculo, un planning, tres "docs" y después de 8 horas paseando las pupilas por la pantalla y el papel, tus ojos se miran entre ellos y dicen: ¡¡¡Bastaaaa!!! ¡Inmersión! Y entonces el cuerpo te pide playa, lago o piscina. Y vivir un poco más. Porque justo ese más, es la vida que te define.

MES CACTUS

RESERVA TU PRUEBA 24 HORAS: www.citroen.es

CITROËN C4 CACTUS
PURETECH 82 FEEL EDITION
por **12.900€***

- PANTALLA TÁCTIL DE 7"
- PROTECTORES AIRBUMP®
- CLIMATIZADOR AUTOMÁTICO
- 6 AIRBAGS
- LLANTAS DE ALEACIÓN DE 17"

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

   citroen.es

CITROËN prefiere TOTAL *PVP recomendado C4 Cactus PureTech 82 Feel Edition (impuestos, transportes, oferta y Plan Pive 8 incluidos), para clientes particulares que entreguen un vehículo propiedad del comprador, que financien un capital mínimo de 6.000€ con una permanencia mínima de 36 meses a través de Banque PSA Finance. Oferta válida hasta final de mes en los puntos de venta participantes, en Península y Baleares. PVP recomendado para el cliente que no financie: 14.100€. Modelo visualizado igual al presentado. Condiciones en www.citroen.es
(1) Citroën Asistencia: consulte condiciones en www.citroen.es. Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473

8 AÑOS
CITROËN ASISTENCIA
Asistencia gratuita
en averías y accidentes⁽¹⁾



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