

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.677 del 21 de junio al 5 de julio de 2016



24 HORAS DE LE MANS

Deporte



**LA CARRERA MÁS
CRUEL DEL
MUNDO**

Seat León

**El compacto más vendido
bajo la lupa**

- ▶ **Mecánica**
- ▶ **Deportividad**
- ▶ **Tecnología**
- ▶ **Seguridad**



A fondo

Jaguar F-Pace

3.0 TDV6

¡FORMIDABLE!

**300
CV**



Fiat 124 Spider

**Capricho de
verano**



Probamos lo último

- Abarth 595 - DS3 Performance
- Nissan GT-R 2017 - Ssangyong XLV
- Renault Talisman Sport Tourer
- Seat Ateca 2.0 TDI 190
- Skoda Octavia 1.0 TSI



LO BUENO, SI TRIPLE, 3 VECES BUENO.

DEL 10 AL 25 DE JUNIO

SÚPER PIVE

CITROËN

PLAN PIVE ^{x3}

CON EQUIPAMIENTO DE REGALO
NO EMPIECES A PAGAR
HASTA DESPUÉS DEL VERANO



APROVECHA EL FIN DEL PLAN PIVE REGISTRÁNDOSE EN citroen.es

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

CITROËN prefiere TOTAL. Oferta No empiece a pagar hasta octubre 2016, para clientes particulares que financien un capital mínimo de 6.000€, con una permanencia mínima de 48 meses a través de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A. Sujeto a aprobación financiera. Oferta no acumulable. Oferta válida hasta 30/06/2016.
(1) Citroën Asistencia: consulte condiciones en www.citroen.es Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473

[f](#) [t](#) [v](#) [i](#) [p](#) [e](#) [s](#) [c](#) [i](#) [t](#) [r](#) [o](#) [e](#) [n](#) [e](#) [s](#)



CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): C4 PICASSO: 3,8-5,6/99-130, CITROËN C4 CACTUS: 3,1-4,7/82-107

Al detalle



10 AÑOS DE CARNE POR PUNTOS

Estamos de cumpleaños; aunque no sea una fecha que muchos celebrarán. Los 10 años del carné por puntos han tenido su lado positivo en la reducción de accidentes y víctimas; pero también su aspecto más negativo para los conductores a los que se ha sometido a una persecución y una arbitrariedad en muchos momentos escandalosa. Y lo peor es que 10 años después, las cifras de accidentalidad vuelven a crecer y los programas de educación vial –que son la única solución real para atajar la siniestralidad– brillan por su ausencia... Pero el Estado sigue haciendo caja con las multas.



ESTO SÍ SON CARRERAS

Qué crueldad la sufrida por Toyota en las 24 Horas de Le Mans... y qué gozada para los aficionados poder presenciar un espectáculo en el que tras 384 vueltas a una media de 243 km/h, la diferencia entre los dos primeros es de menos de un minuto. Y eso el mismo día en que la Fórmula 1 volvía a 'aburrir' a las ovejas... esta vez desde Azerbaiyán.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carhenilla - acarhenilla@motor16.com

Director general: Alfonso J. Nieto - ajnieto@motor16.com

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redactora jefe: María Jesús Benet - mjbenet@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Gamacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

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: M30.247/983

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



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carhenilla
acarhenilla@motor16.com

Los candidatos y el automóvil

Con todos los políticos hablando de crear empleo, a ninguno se le ha ocurrido fijarse en la capacidad de negociación y flexibilidad de que sigue haciendo gala la industria del automóvil en España.

Confieso que el panorama teatral de los políticos de turno, calco de las elecciones anteriores, unas veces me carga y otras me acongoja. Además, suele ser habitual que todo lo relacionado con el automóvil o se toca de pasada, o se ignora. Solo los 'populares' y por eso de demostrar que el país funciona, ponen como ejemplo a esta industria. Razones les sobran. Especialmente si tenemos en cuenta que en 2015 aumentaron las ventas de coches en el mercado interior un 20,9 por ciento. De la misma forma que los vehículos producidos y exportados por las 17 fábricas españolas supusieron una facturación de 35.260 millones de euros, un 19 por ciento más que el año anterior. Sumen a esto los 17.066 millones de euros procedentes de la industria de componentes y tendrán como resultado la hegemonía de la automoción en lo referente a la exportación. De ahí que resulte irónico que en unos momentos en los que todos los candidatos hablan de creación de empleo, a ninguno se le haya ocurrido poner en valor la capacidad de negociación colectiva y la flexibilidad de los sindicatos y patronal de este sector.

Todo ello equivale a que no solo más del 80 por ciento de los contratos sean indefinidos, sino que además las plantas instaladas en España están considera-

das como de las más competitivas de mundo. Sirva como muestra el reciente anuncio de inversión de Renault con 750 millones de euros entre 2017 y 2020 y 2.000 contratos indefinidos de trabajo. O la apuesta de Volkswagen en la factoría de Pamplona para ensamblar un segundo modelo y crear 500 empleos. También PSA, Peugeot-Citroën dedica en su planta de Vigo 700 millones para un nuevo modelo. Esto, sumado a los anteriores acuerdos, supone una inversión de 10.000 millones de euros de cara al futuro.

También presenta una perspectiva diferente los resultados del debate organizado por el RACE sobre Tráfico y Seguridad Vial al que asistieron PP, PSOE, Ciudadanos y Podemos. Sobre todo si tenemos en cuenta que según un estudio encargado por esta asociación, la seguridad en el automóvil está entre las cinco primeras preocupaciones de los españoles. Aunque lo más des-

tacado de este encuentro a cuatro fue el compromiso de todos para mejorar el deterioro de las carreteras y poner en marcha una iniciativa parlamentaria por la que la futura ubicación de los radares no se realice con criterios recaudatorios. ¿Se habrán percatado que hay 26 millones de conductores con derecho a voto?

En la presentación de un estudio sobre tráfico y seguridad vial del RACE, los cuatro principales partidos se comprometieron a mejorar el deterioro de las carreteras y crear una iniciativa parlamentaria por la que la ubicación de los radares no se realice por criterios recaudatorios.

Renault TALISMAN

Siente el control



Desde
249€/mes*

49 MESES. Entrada: 2.664,91€. TAE: 7,76%. Última cuota: 11.245,49€.

4 Años Mantenimiento, Garantía y Seguro de Neumáticos de regalo.*



Gama Renault Talisman: consumo mixto (l/100km) desde 3,6 hasta 6,0. Emisiones CO₂ (g/km) desde 95 hasta 135. * Oferta y PVP recomendado en Península y Baleares para Talisman Life Energy dCi 81kW ECO₂ (110CV). Incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte, promociones ofrecidas por RECSA y descuento del Plan PIVE-8. Aplicable a particulares y autónomos siempre que financien a través de Preference con RCI Banque S.A. Sucursal en España. Ejemplo de financiación para Renault Talisman Life Energy dCi 81kW ECO₂ (110CV). PVPR con promociones Península y Baleares: 21.250,00€. Precio total a plazos: 25.862,40€. Entrada: 2.664,91€. Importe Total Adeudado: 23.197,49€. Importe a financiar: 18.585,09€. 48 cuotas de 249,00€ y última cuota: 11.245,49€. TIN: 7,50%. Comisión de Apertura: 0%. TAE: 7,76%. Pack 4 Relax de regalo incluye: Mantenimientos preconizados por el fabricante durante 4 años u 80.000 km (la condición que suceda antes); 4 años de garantía, los 2 primeros sin límite de kilometraje, el 3º y 4º año la garantía concluirá si se superan los 150.000 km; Seguro de neumáticos 4 años, 30.000 km (lo que antes suceda) con un límite de 1 siniestro al año. Seguros y servicios regalados por RECSA. Permanencia mínima de 24 meses. Importe mínimo a financiar: 6.000€. Oferta válida para pedidos desde el 1/06/16 hasta el 31/07/16 o finalización del Plan PIVE-8, lo que antes ocurra. Incompatible con otras acciones financieras. Modelos visualizados: Renault Talisman Zen Energy dCi 96kW (130CV) PVPR: 32.500€ con promociones y con las opciones pack Style, pintura metalizada gris Casiopea y con accesorio de 4 llantas de aleación 19" Alizarine que no incluye coste del montaje y Renault Talisman Sport Tourer Zen Energy dCi 96kW (130CV) PVPR: 34.000€ con promociones y con las opciones pack Style, pintura metalizada azul Cosmos y con accesorio de 4 llantas de aleación 19" Alizarine que no incluye coste del montaje.

Renault recomienda **elf**

f YouTube **renault.es**

SUMARIO

Nº 1.677 • 21 junio al 5 julio de 2016
 Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

ALFA GIULIA

Alfa Romeo vuelve al segmento de las berlinas con el nuevo Giulia, que se vende con tres motores diésel y un gasolina de 510 caballos.

10.- EN PORTADA

JAGUAR F-PACE 3.0 TDV6

El F-Pace es el Jaguar más polivalente, aventurero, agresivo y divertido de la marca.

18.- CUATRO RUEDAS

PEUGEOT 208 BLUE HDI 100

Probamos la opción intermedia del 208 con motor diésel 1.6 BlueHDI. Ahorrador pero muy dinámico.

20.- FORD KA+

El Ford Ka+ es un urbano básico que ofrece mucho por poco dinero. Estará a la venta desde 9.900 euros.

22.- DS 3 PERFORMANCE

El nuevo DS 3 Performance ha llevado muchas horas de trabajo en circuito. Es un GTI muy exclusivo.

24.- ABARTH 595

El Abarth 595 es el deportivo más pequeño y divertido.

26.- FIAT 124 SPIDER

El Fiat 124 Spider comparte cadena de producción con el MX-5, pero tiene su propia personalidad.

28.- NISSAN GT-R

570 CV, 315 km/h de velocidad punta, 2,8 segundos para el 0 a 100 km/h... Es el Nissan GT-R, una fiera que han intentado domesticar.

30.- RENAULT TALISMAN SPORT TOURER

La variante familiar del Talisman, que presume de un maletero de 572 litros, aporta más versatilidad y ofrece motores de hasta 200 CV.

32.- SEAT ATECA 2.0 TDI 190

El Seat Ateca llega dispuesto a todo; a competir con los SUV más populares pero también a pelear en la zona noble, con los premium.

34.- SKODA OCTAVIA 1.0 TSI

El primer trecilíndrico en la historia



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

ABARTH	24
ALFA ROMEO	6
CITROËN	9, 50
DS	22
FIAT	26
FORD	22
JAGUAR	10, 36
NISSAN	28
PEUGEOT	18
RENAULT	30
SEAT	32, 38
SKODA	34
SSANGYONG	37



30



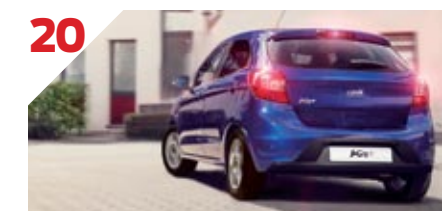
36



32



28



20



50

del Octavia resulta muy solvente en su rendimiento y cuida nuestro bolsillo.

36.- JAGUAR F-TYPE SVR

El primer SVR de Jaguar es pura dinamita gracias a sus 575 CV y a sus mejoras en el peso, la aerodinámica y el chasis.

37.- SSANGYONG XLV

El XLV es un monovolumen con capacidad para 5 ocupantes y 5 maletas, que trata de repetir el éxito del Rodius.

37.- BAJO LA LUPA SEAT LEÓN

Seat ha dado en el blanco con la tercera entrega del León, un

modelo diseñado, desarrollado y fabricado en España que desde su lanzamiento comercial a principios de 2013 no ha dejado de extender su oferta.

48.- LA SEMANA

50.- +INTERESANTE CITROËN C4 CACTUS, ASÍ SE COMPRA

Su singularidad es el gran elemento diferenciador del exitoso 'crossover' de Citroën. Se fabrica en Villaverde para todo el mundo y se ha convertido en objeto de deseo de muchos españoles.

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS 24 HORAS DE LE MANS

La carrera más exigente del mundo

y también la más cruel. Toyota perdió su primera victoria a falta de solo 5 minutos. Porsche se llevó el triunfo.

60.- MILLE MIGLIA

La Mille Miglia es más que una carrera, la más grande reunión de automóviles clásicos del máximo nivel que existe en el mundo

62.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

80.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

82.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Síguenos en...



OPEL MOKKA X

Llega una nueva generación de Opel Mokka con nuevo sistema AFL y luces LED, asientos ergonómicos certificados por AGR, ahora disponibles en cuero de alta calidad y un nuevo motor tope de gama 1.4 Turbo de 152 caballos asociado a un cambio automático y a la tracción total. Y de ahora en adelante, el logo X representará una per-

sonalidad más aventurera y robusta para los futuros vehículos SUV y 'crossover' de Opel. El nuevo Mokka X estará disponible en España a partir de 17.753 euros.



▲ ▼ Alfa pretende con el Giulia competir con las berlinas de las marcas premium. Su calidad interior sube enteros y cuenta con la deportividad como otro importante argumento.



PEUGEOT 3008 GT

Tras el estreno hace unos días del nuevo 3008, Peugeot presenta ahora su versión GT dotado en exclusiva del motor 2.0 BlueHdi de 180 caballos. La versión GT Line cuenta con un acabado específico y llegará, como el resto, en octubre.



MASERATI QUATTROPORTE

El nuevo Quattroporte recibe un restyling con un Cx mejorado un 10 por ciento, nuevo freno de estacionamiento eléctrico, un paquete opcional de asistentes a la conducción, una consola central rediseñada y dos nuevos acabados GranLusso y GranSport.

Alfa Giulia

3 diésel y un V6 de 510 CV para el regreso de Alfa

Alfa Romeo recupera una denominación legendaria, Giulia, y unas características de berlina deportiva —bajo centro de gravedad, tracción trasera...— para dar la batalla entre las berlinas de aire premium. El Giulia ya está en el mercado, con una gama que apuesta por tres variantes diésel y solo una de gasolina, el imponente Quadrifoglio Verde que equipa un motor V6 de 510 CV puesto a punto por Ferrari. Más adelante se incorporarán a la gama de gasolina nuevas

variantes, por ejemplo un 4 cilindros de 200 caballos o una versión 4x4 con 280 caballos.

En los diésel hay tres alternativas que comparten bloque motor —2.2 con 136, 150 y 180 caballos— y pueden contar con cambio manual de 6 velocidades o automático de 8. Y la gama tiene tres acabados (Giulia y Super en diésel y el mencionado Quadrifoglio Verde para la versión de gasolina). Desde el más básico, ofrece sistemas de seguridad activa como avi-

so de colisión frontal con freno autónomo de emergencia y reconocimiento de peatones, sistema de frenos integrado, aviso de abandono del carril y control de velocidad de cruce. También llantas de aleación de 16 pulgadas, climatización automática bi-zona, Alfa DNA con selección de modos de conducción sistema de infoentretenimiento Alfa Connect con pantalla de 6,5"... Los precios oscilan entre los 33.150 y los 86.600 euros.

PARA PENSAR

100

toneladas es lo que ha arrastrado el Land Rover Discovery Sport, 60 veces su peso.

Lo ha hecho en Suiza, a lo largo de 10 kilómetros, y tirando de tres vagones de tren con un peso de 100 toneladas. El todocamino iba provisto de un motor 2.0 TD4 Ingenium diésel de 180 caballos.

EL PUNTAZO

La visión de Rolls Royce para los próximos 100 años tiene este aspecto. Un coche personalizable por completo a partir del chasis desnudo. Estará en Londres desde el 18 de junio.



Renault Twingo GT

Ahora con 110 caballos para entusiastas

Con un diseño inspirado en el concept car Twin'run reconocible por sus llantas de 17 pulgadas, por su toma de aire lateral, su menor altura al suelo, su doble salida de escape y su color Naranja Pimienta, llega el nuevo Twingo GT dotado del motor Energy TCe de 898 centímetros cúbicos y 110 caballos. Este aumento de potencia se ha conseguido gracias a un replanteamiento de la admisión de aire y la adaptación de la cartografía del motor. Y además, se ha adaptado el escalonamiento de los

visión de los reglajes de la dirección asistida de desmultiplicación variable y también un ajuste adecuado del control de estabilidad ESP para

que no actúe demasiado pronto interfiriendo en el comportamiento y la diversión al volante. Con estos cambios Renault asegura que el Twingo

GT ofrece un comportamiento y unas prestaciones dignas de un GTI.



Nuevo Renault Clio

Nuevo motor dCi y muchas mejoras

El nuevo Renault Clio recibe, tanto en versión compacta como en Sport Tourer, ligeros retoques exteriores, tres nuevos colores de carrocería, nuevas llantas y emblecedores, y en general una oferta de personalización mucho más completa. Además el nuevo Clio incorpora nuevas tapicerías y se ha puesto especial atención en la calidad percibida y en el tacto de los plásticos. Los cromados son más finos y en tono mate y la presentación es más elegante.

El motor diésel 1.5 Energy dCi 110, asociado a una caja manual de 6 velocidades,

viene a enriquecer la oferta de motores del nuevo Clio, aportando más potencia con consumos ajustados. También estará disponible asociado a un cambio de 6 velocidades manual el motor gasolina TCe de 120 caballos. Con ello, el nuevo Clio dispone de una oferta mecánica de las más extensas del mercado, con 11 combinaciones cambio-motor. El nuevo Clio ofrece tres sistemas multimedia: Media Nav Evolution, Renault R-Link Evolution y una novedad, el ingenioso R&GO, disponible desde la versión más asequible de



la gama. Y desde el lanzamiento estará disponible una versión Initiale Paris con un nivel de acabado extraordinario.



Audi A5 Cabrio

Con la nueva **plataforma MLB Evo**

Con el código interno B9, los nuevos A5/S5 tienen ya casi a punto su versión Cabrio que también se aprovechará de la nueva plataforma MLB Evo. Gracias a la utilización de aceros de alta resistencia y de algunas piezas de aluminio, el nuevo Cabrio de la marca de los cuatro aros podría reducir su peso en hasta 125 kilos. La producción del nuevo modelo comenzará a finales de 2017.

◀ El Audi A5 Cabrio llegará a finales de 2017 con nueva plataforma y mucho menos peso.



▶ Este poderoso cabrio se pone a punto en Nürburgring. Contará con un V6 de 354 caballos.



FOTOS ESPIA



Audi S5 Cabrio

Tendrá **354 caballos**

Hasta que llegue un futuro RS5, el S5 Cabrio será la variante más deportiva en versión descapotable del nuevo A5. El S5 Cabrio incorpora un propulsor 3.0 V6 TFSI turbo que rinde una potencia de 354 caballos, es decir, 21 caballos más que el modelo al que sustituye. Este

V6 turbo irá asociado a un cambio Tiptronic de 8 relaciones y a la eficaz tracción total quattro. Si en la versión cerrada este motor permite acelerar de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos y homologar un consumo medio de 7,3 l/100 km, en el cabrio estos datos aumentarán mínimamente.



◀ La versión Cabriolet del nuevo Clase E tendrá un techo de lona, como hasta ahora.

FOTOS ESPIA



Mercedes Clase E Cabriolet

Incluso tendrá versiones **AMG**

La cuarta carrocería de la nueva Clase E después del Sedán, el Coupé y el Wagon, será la versión Cabriolet que llegará casi al mismo tiempo que el Coupé, aún en fase de desarrollo. El actual Clase E Cabriolet se puso a la venta en abril de 2014 y la nueva generación no va a llegar a los concesionarios hasta finales de 2017. El modelo de la estrella mantendrá su capota de lona aunque será un modelo mucho más ligero.

FOTOS ESPIA



BMW Z5

Ahora con techo de **lona**

El peso y el ahorro de costes de cara a bajar el precio final siguen suponiendo una obsesión para BMW que habría decidido utilizar un techo de lona en su futuro Z5.

Se trata de un acuerdo que la marca alemana firmó con Toyota para desarrollar sendos descapotables deportivos biplazas. Y el de la marca alemana podría estar listo a finales de 2017.



◀ El nuevo Z5 se pone a punto en el Círculo Polar Ártico donde le han pillado nuestros compañeros de CarPix.

FOTOS ESPIA



Audi TT RS Roadster

Ultimando en **Nürburgring**

El nuevo TT RS Roadster se pone a punto en el circuito de Nürburgring y se mueve gracias a un motor turbo de 5 cilindros que entrega unos 400 CV de potencia asociado a una transmisión manual de 6 velocidades o una caja S-tronic y, por supuesto, dotado de tracción total quattro.



SKODA KODIAQ

Skoda acaba de dar a conocer el primer boceto de su todocamino denominado Kodiaq que se presentará en el Salón de París del mes de septiembre. El coche, que parte de la plataforma modular MQB del Grupo Volkswagen, podrá contar en opción con una tercera fila de asientos y hasta 7 plazas. El nuevo SUV de la marca checa se construirá en la misma planta de Skoda donde se fabrica el Seat Ateca, en Kvasini, Chequia.

Citroën Jumpy

Eficiencia y **ergonomía** en formato profesional

La nueva Citroën Jumpy se beneficia de una arquitectura optimizada gracias a la nueva plataforma modular basada en la EMP2. También integra la última generación de ayudas a la conducción y una modularidad inédita en el segmento gracias al Moduwork, que permite plegar el asiento del pasajero contra el panel separador de carga. La nueva Jumpy se ofrece en versiones furgón, combi, doble cabina y piso

cabina; con 3 longitudes, XS: 4,60 m, M: 4,95 m y XL: 5,30 m, y ofrece hasta 1.400 kg de carga útil, 6,6 metros cúbicos de volumen de carga y una capacidad de tracción de hasta 2,5 toneladas. Además, la altura de 1,90 m en las versiones XS y M, le dejan acceder a los parking.

La Jumpy ofrece puertas laterales eléctricas de apertura manos libres inéditas en el segmento y tecnolo-



◀ Presentación de turismo y huecos repartidos por salpicadero y puertas con la mejor modularidad gracias al Moduwork.

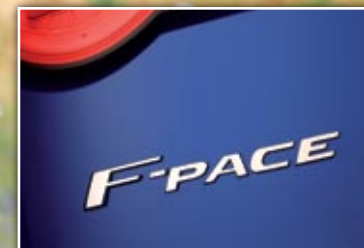


gías que facilitan el trabajo al propietario como el Top Rear Vision (cámara de visión trasera 180°), la proyección de datos sobre el parabrisas en color, la navegación 3D gestionada por comandos vocales, el regulador de velocidad activo, la lectura de las señales de tráfico o la alerta por cansancio. La Jumpy ofrece los mejores niveles de consumo con cifras que parten de los 5,1 l/100 km.

◀ La nueva plataforma modular EMP2 permite ofrecer una gama muy completa y capaz.



Construido en aluminio, desarrollado y testado en la mítica pista de pruebas de Land Rover en Eastnor, Reino Unido, animado por los motores más brillantes y eficientes de la marca y rematado con materiales nobles y un cuidado exquisito. Así es el F-Pace, el modelo más polivalente, aventurero, agresivo y divertido de Jaguar. Eso sí, prepara billetes porque no es barato, aunque vaya equipado muy por encima de sus rivales.

PRECIO **88.320 €**
 EMISIONES DE CO₂:
159 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Calidad y equipamiento. Genio en modo Dynamic. Numerosos parámetros configurables. Cambio automático rápido y eficaz. Diseño. Espacio.

DEBE MEJORAR

- Motor ruidoso. Maletero con rueda de repuesto grande. Asistente de alcance muy sensible. Sin conducción 'a vela' en ECO. Tacto de suspensión.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

Objeto de deseo

Andrés Mas || amas@motor16.com

Fotos: Álvaro Gª Martins

Hace unos años le di una vuelta a un amigo en un todoterreno de Mercedes-Benz con todo el equipamiento extra que se podía pedir. Y de todos sus comentarios el que se me quedó grabado, y que comenté en el texto de la prueba, fue el que hizo nada más subirse: "este coche huele a dinero", sentenció en tono jocoso. Era la forma más simpática de decir que ese coche pertenecía a un selecto grupo de modelos cu-

yas características pueden permitirse solo unos pocos privilegiados.

En el coche que nos ocupa hoy, una serie especial 'First Edition' del nuevo F-Pace de Jaguar, el olor a buena piel –sobre todo cuando ésta se utiliza con generosidad, como es el caso–, el tacto del tejido Alcantara o la vistosidad del aluminio, por no hablar de equipamientos más sofisticados relacionados con un magnífico sistema de infoentretenimiento, el equipo de sonido más trabajado o las ayudas a la

conducción más completas, transmiten una sensación inequívoca de poder y buena posición social que aunque no siempre se corresponde con el perfil real del propietario, sí tienen que ver, por regla general, con un amante del lujo y de la buena vida. Y sí, se puede decir que, por encima incluso de la mayoría de los modelos de la marca, el Jaguar F-Pace también huele a dinero, y a lujo y a buena vida. Entre otras cosas porque la versión probada, con una estética imponente y una dotación es-

pectacular, vale lo que un apartamento pequeño en la playa, una cantidad que no todo el mundo se puede permitir en un coche.

Pero el F-Pace no es un deportivo del montón ni tampoco un Jaguar cualquiera. Y es que la firma británica ha puesto a punto el modelo más versátil, divertido, espacioso, aventurero y completo que ha construido en sus más de 80 años de historia. Y muchos clientes llevaban esperando años un Jaguar tan completo.

Como no podía ser de otra forma, este súper Jaguar se plantea inicialmente como todocamino, aunque en realidad habría que decir que el F-Pace está más cerca de un todoterreno que de un crossover. No en vano es la primera vez que un Ja-

guar se ha desarrollado, bajo las exigentes normas de Land Rover, en el barro y los socavones de la mítica pista de pruebas de Eastnor, en el Reino Unido, donde hasta ahora sólo se habían puesto a punto los legendarios todoterreno británicos. La tracción total resulta casi imprescindible cuando la potencia sube de los 180 caballos, el peso de los 1.900 kilogramos y la altura de 1,60 metros. Y nuestro protagonista cumple esas premisas, entre las que se encuentran los 300 caballos de un V6 turbodiesel con un par brutal. Pero que lleve tracción total con el sistema de control 'Intelligent Driveline Dynamics' no significa que el F-Pace sea aburrido y demasiado neutro. Y el biplaza F-Type, el primero para el que se desarrolló este sis-



LA CLAVE

amas@motor16.com

Después de ver un Porsche o un Maserati diésel, un Ferrari híbrido, un Bentley SUV, un Rolls eléctrico o un BMW de tracción delantera, lo cierto es que ya no me sorprende casi ningún golpe de timón u ocurrencia en el sector. Y menos aún que Jaguar saque al mercado un todocamino como este tras el fenómeno protagonizado por el Range Rover Evoque, de rabiosa actualidad desde hace años, sobre todo entre la clientela femenina. Ahora, con el F-Pace, les toca vengarse a los chicos.



▲ Solicitar la rueda de repuesto de tamaño normalizado significa perder bastante maletero. Con la Activity Key se puede cerrar el coche con la llave principal dentro.



EL DE MAYOR LONGITUD CON SUS 4,73 METROS, EL F-PACE MIDE MÁS QUE CASI TODOS SUS RIVALES. Y SU INTERIOR OFRECE UN ESPACIO MUY GENEROSO CALIDAD Y SOFISTICACIÓN EN EL INTERIOR DEL F-PACE SE RESPIRA UN AMBIENTE DE CALIDAD Y SE TIENE A MANO UN EJÉRCITO DE SISTEMAS MUY SOFISTICADOS



▲ El cuadro de instrumentos tras el volante, de 12,3 pulgadas, se puede configurar con diferentes vistas. Y en la pantalla central, de 10,2 pulgadas, es posible modificar a placer los parámetros principales del coche.



◀ La agilidad del F-Pace con el 'Adaptive Dynamics', que viene de serie, es portentosa si tenemos en cuenta tamaño, altura y peso.

► En esta versión 'First Edition' el cuero es de color blanco y el techo panorámico corredizo, ambos elementos de serie.



▲ El cambio de 8 marchas es una delicia por rapidez y control. Y debajo de su mando giratorio se encuentra el selector de los modos de conducción.

tema, es un buen ejemplo de ese toque deportivo poco habitual en un modelo 4x4.

Y es que en condiciones normales de conducción, todo el par se envía al eje trasero, manteniendo el tacto propio de un deportivo de raza. Esto también minimiza las pérdidas de fuerza en el puente de transmisión, lo que ayuda a reducir el consumo siempre que la adherencia sea óptima. El F-Pace también tiene el frontal bastante corto, lo que por una parte mejora el diseño y por otra beneficia la aproximación y la salida a la hora de superar obstáculos, con ángulos de entrada y salida de 25° y 26°, respectivamente.

Por su parte, la distancia libre al suelo se ha fijado en 213 milímetros; y cuando se desarrolló el coche, las principales centralitas y otros módulos electrónicos fueron colocados tan altos como fue posible para ayudar a conseguir una profundidad de vadeo de 52,5 centímetros, aunque en

un Range Rover con regulación de altura son 85.

A muchos no les cuadrará avanzar con un Jaguar por un camino de cabras, atravesar un río, meterse hasta el cuello en el barro o trepar por una trialera sencilla como quien se sube a la acera, pero a partir de ahora lo podrán hacer, y con garantías; sobre todo si el coche lleva unas ruedas y un perfil de estas adecuados para ese fin. Respaldado por tecnología Land Rover, el F-Pace puede llevar un botón ASR (Adaptive Surface Response) que detecta los distintos tipos de terreno y ayuda a mejorar el trabajo de la tracción total optimizando el reparto de tracción y el cometido del control de estabilidad. La verdad es que el trabajo de la electrónica en el F-Pace carga con una gran responsabilidad, sobre todo después de los episodios para olvidar sufridos hace años por Land Rover en ese área. Sin embargo, los ingenieros de

la marca nos aseguraron durante la presentación del coche en Montenegro que la fiabilidad de toda esta electrónica estaba más que asegurada, como vienen demostrando las últimas generaciones de modelos de ambas marcas.

Pero después de hablar de un aspecto poco habitual, que abre la marca a nuevos clientes que hasta ahora no se habrían planteado un Jaguar ni por asomo, la verdadera vocación del F-Pace es la de ofrecer una personalidad deportiva en asfalto sin renunciar a la comodidad, al espacio o a un interior amplio y flexible. En cuanto al primer aspecto, los resultados llegan de la mano de una carrocería realizada en un 80 por ciento en aluminio y de un peso total inferior en casi 200 kilos respecto a, por ejemplo, un Audi Q5 equivalente, que además es diez centímetros más corto. También de un esquema de suspensiones muy elaborado, de unos amortiguadores

regulables mediante el 'Adaptive Dynamics' de serie y de un reparto de pesos entre ejes 50:50, que es el ideal.

Una vez en marcha el F-Pace se mueve con una soltura inesperada, porque los 300 CV de su motor turbodiesel, por cierto bastante ruidoso al ralentí, transmiten, sean cuales sean las condiciones de carga, la sensación de ir siempre con potencia de sobra bajo el acelerador. Pero también porque cuando llega la primera curva pronunciada el todoterreno de Jaguar la negocia con una entereza sorprendente que aumenta si recurrimos a la posición Dynamic, con el ajuste de la suspensión en su posición más firme. La única pega de este sistema es que a veces tiene un tacto algo artificial, lo que ayudado por un neumático de perfil bajo transmite al volante algunas vibraciones, siempre asociadas a una superficie muy irregular del asfalto. Medalla de honor al cambio automático

de 8 velocidades, rápido y con un modo 'S' que, si hemos elegido el programa Dynamic, deja subir la aguja del cuentavueltas hasta las 5.000 rpm—4.400 en modo normal— y cambia a una marcha superior solo cuando el conductor presiona la leva. Un planteamiento muy deportivo que no siempre ofrecen los rivales.

La ensalada de siglas asusta y requiere cierto periodo de aprendizaje: ASR, ASPC, EPAS, JDC, TCS, TVB, DSC, EBA... Pero ojo a otra de las siglas más importantes del F-Pace. Se trata del modo ECO de conducción, que permite bajar de 8 l/100 km el consumo. Lo normal es ver esa cifra en el ordenador, una medición que se corresponde con el gasto real para un tipo de conducción normal en una combinación de ciudad y autovía a 120 km/h. Sin embargo, ese modo en el que se ajusta la respuesta del acelerador y los cambios de marcha para estimular un consumo más

eficiente permite ver cifras de gasto más propias de un modesto compacto que no de un crossover de 300 CV y casi dos toneladas. Lástima que para rematar no cuente con la conducción 'a vela', que permite desengranar la marcha de forma automática cuando se deja de acelerar.

En el interior del F-Pace encontramos una mezcla de lujo, calidad y practicidad nunca vista en la marca británica. Pero entre las ayudas a la conducción, suspenso al asistente de alcance, que tuvimos que desconectar por demasiado sensible y por aburrirnos con sus avisos. Y sorprende en el maletero, porque al llevar rueda de repuesto de tamaño normal su piso requiere una protuberancia que resulta incómoda y resta unos cuantos litros.

En cualquier caso, el F-Pace está llamado a convertirse en el nuevo objeto de deseo, como dentro del propio grupo lo ha hecho ya el Evoque. Y con razón.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

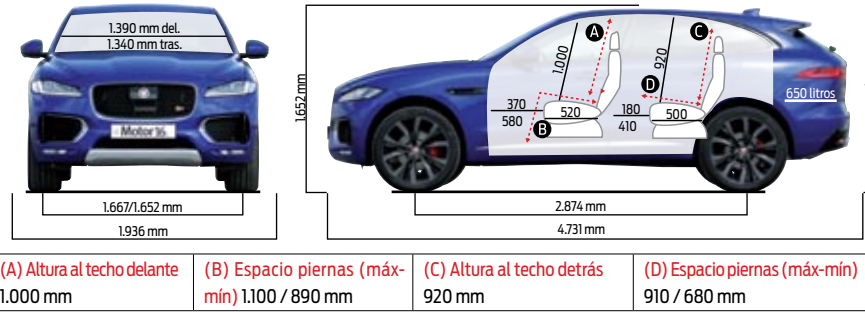
Carburantes BP con tecnología **ACTIVE**

FICHA TÉCNICA

MOTOR	3.0 TDV6
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	6 cilindros / 24
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.993
Alimentación	Inyección directa por rail común. Turbo variable. Intercooler. Admisión variable
Potencia máxima (CV/rpm)	300 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	71,4 / 2.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Total
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	64,8
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	11,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Paralelogramo deformable con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Paralelogramo deformable con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos	265/40 R22
Marca	Pirelli P-Zero
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.884
Capacidad del depósito (l)	66
Relación peso/potencia (kg/cv)	6,3
Número de plazas	5



MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 10,2 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Control de crucero adaptativo			▶
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo posterior 40:20:40	▲		
Faros LED	▲		
Activity Key			▶
Portón del maletero automático	▲		
Suspensión activa	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Cambio automático de luces	▲		
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio			▶
Llamada de emergencia e-call	▲		
Control distancia aparcamiento	▲		
Luces emergencia frenadas bruscas	▲		
Airbag rodilla		▼	
Airbag de cortina	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Rueda de repuesto tamaño normal			▶
Rueda de repuesto de emergencia	▲		
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera			▶
Control por voz	▲		
Control de tracción	▲		
Neumáticos 'run flat'		▼	
Airbag conductor/acompañante	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

Control de crucero adaptativo: 1.270. Adaptive Surface Response: 190. Portón trasero con apertura manos libres: 130. Rueda de repuesto tamaño normal: 505. Columna de la dirección con ajuste eléctrico: 425. Climatizador de cuatro zonas: 1.640. Soporte lumbar con ajuste eléctrico: 380. Asientos delanteros térmicos: 400. Asientos delanteros y traseros térmicos: 800. Cámara trasera: 445. Aparcamiento asistido: 795. Asistente de mantenimiento de carril y alerta por cansancio: 685. Activity Key: 580.

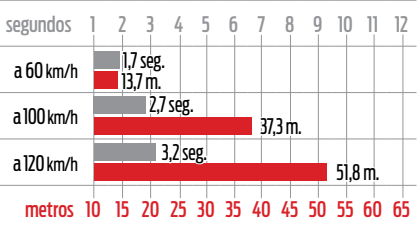
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	241 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,3
De 0 a 50 km/h	2,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,2 (6,2)
Recorriendo (metros)	117
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,9
1.000 m desde 40 km/h en D	27,0
De 80 a 120 km/h en D	5,4
Error de velocímetro a 100 km/h	96

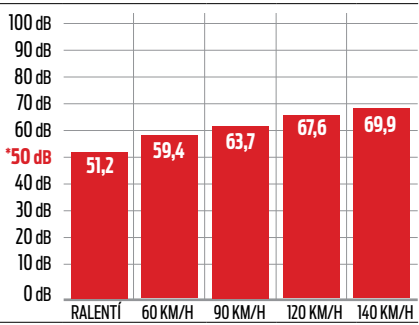
CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	8,1
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,0
Conducción dinámica	12,4
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,5
A 140 km/h de crucero	8,6
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,4
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	890
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,9
Ciclo extraurbano	5,6
Ciclo mixto	6,0

FRENOS



SONORIDAD



BMW Serie 1
Acabado M Sport

900 357 902
www.bmw.es

¿Te gusta conducir?

HAZLO MÁS DEPORTIVO. INVITA BMW

AHORA A TU BMW SERIE 1 LE INCLUIMOS EL ACABADO M SPORT



POR 24.400€

Esta vez no solo queremos invitarte a conducir uno de nuestros BMW. También queremos invitarte a disfrutar de un gran equipamiento. Por eso a tu nuevo BMW Serie 1 le hemos incluido el Acabado M Sport. Haz tu BMW más deportivo. Invitamos nosotros.

- Faros LED
 - Paquete aerodinámico M Sport
 - Llantas M Sport de 17"
 - Radio BMW Professional
- Bluetooth + USB
 - Volante deportivo M Sport
 - Asientos deportivos
 - Suspensión deportiva M Sport

Red de Concesionarios BMW

P.V.P. para BMW Serie 1 116d tres puertas con Acabado M Sport 24.400€. Financiando con BMW Bank GmbH, S.E. (Descuento, plan PIVE y ayuda a la recompra incluidos). Gastos de pre-entrega y matriculación no incluidos. Permanencia mínima de la financiación de 24 meses. Importe mínimo a financiar de 14.000€. Al final del plazo contratado, podrás devolverlo (según condiciones de contrato), cambiarlo o quedártelo pagando la cuota final. Condiciones válidas para pedidos hasta 30/06/2016. Modelo visualizado no coincide con modelo ofertado. Consumo promedio: desde 3,6 hasta 6,7 l/100 km. Emisiones de CO₂: desde 96 hasta 157 g/km.



EN COMPARACIÓN CON...

				
	JAGUAR F-PACE 3.0 TDV6 300 CV AWD AUTO S	AUDI SQ5 COMPETITION 3.0 TDI 326 CV QUATTRO TIPTRONIC 8 V.	BMW X3 XDRIVE 35D AUT. 313 CV	PORSCHE MACAN S DIESEL 258 CV
Precio	81.050 euros	75.530 euros	62.950 euros	68.451 euros
Cilindrada	2.993	2.967	2.993	2.967
Potencia	300 CV / 4.000 rpm	326 CV / 4.000-4.500 rpm	313 CV / 4.400 rpm	258 CV / 4.000-4.250 rpm
Par máximo	71,4 mkg / 2.000 rpm	66,3 mkg / 1.400-2.800 rpm	62,5 mkg / 1.500-2.500 rpm	59,2 mkg / 1.750-2.500 rpm
Cambio	8 velocidades / automático	8 velocidades / automático	8 velocidades / automático	7 velocidades / automático
Tracción	Total	Total	Total	Total
Consumos	6,9 / 5,6 / 6,0 l/100 km	8,0 / 5,9 / 6,6 l/100 km	6,7 / 5,5 / 6,0 l/100 km	6,9 / 5,9 / 6,3 l/100 km
Emisiones	159 g/km CO ₂	174 g/km CO ₂	157 g/km CO ₂	164 g/km CO ₂
Autonomía	1.100 kilómetros	1.140 kilómetros	1.120 kilómetros	952 kilómetros
Vel. máxima	241 km/h	250 km/h	245 km/h	230 km/h
0 a 100 km/h	6,2 segundos	5,1 segundos	5,3 segundos	6,3 segundos
Maletero	650 / 1.740 litros	540 / 1.560 litros	550 / 1.600 litros	500 / 1.500 litros
Dimensiones	4.731 / 1.936 / 1.652 mm	4.644 / 1.911 / 1.624 mm	4.657 / 1.881 / 1.661 mm	4.697 / 1.923 / 1.624 mm
Batalla	2.874 mm	2.813 mm	2.810 mm	2.807 mm
Diámetro giro	11,9 metros	11,6 metros	11,9 metros	11,7 metros
Depósito comb.	66 litros	75 litros	67 litros	60 litros
Peso	1.884 kilos	2.075 kilos	1.935 kilos	1.955 kilos
A favor +	El equipamiento es muy completo y la calidad y los ajustes, soberbios. Su carrocería de aluminio reduce el peso total. Y su maletero, con rueda de emergencia, es el más grande. Es ágil en asfalto y eficaz en el campo. Y el más amplio.	Es el más potente, lo que se traduce en la mejor aceleración de los cuatro. La calidad está al mismo nivel que la del Jaguar, si no ligeramente por encima. Y no es el que menos consume, pero como tiene el depósito más grande de todos, su autonomía es la más agradecida.	De partida su precio es el más asequible del cuarteto, aunque si igualamos equipamiento las distancias se acortan mucho. Es un segundo más rápido en el 0 a 100 km/h, y para rematar, gasta lo mismo que el británico. Su motor es el más silencioso.	Se llama Porsche y por ello ya de partida tiene una batalla ganada: la de la imagen poderosa. Con 42 caballos menos y 70 kg más, el Macan es sólo una décima más lento que el F-Pace. Sin suspensión adaptable, el Macan ofrece un tacto más deportivo.
En contra -	Es el más ligero, pero sus prestaciones son solo correctas. La sensibilidad del asistente de alcance es exagerada. Capacidad del maletero con rueda de tamaño normalizado. Sin conducción 'a vela' en modo ECO.	Es el más pesado del grupo, con más de dos toneladas. Y su consumo se resiente al homologar la media más alta. Junto con el Porsche ofrece el maletero con menor número de litros de capacidad. Y aunque es más barato, lleva menos equipamiento.	Es 50 kilos más pesado que el F-Pace. Las levas de cambio en el volante son opcionales y el desarrollo de la octava marcha es excesivamente largo, lo que cuadra con un dato de consumo medio muy ajustado.	Si al Macan le sumásemos el equipamiento que lleva de serie el F-Pace, la factura del alemán sube hasta los 82.000 euros. El Macan tiene el maletero más pequeño, la menor autonomía y es el más lento a la hora de acelerar.



EL DETALLE

ACTIVITY KEY Sin igual

La Activity Key es una pulsera a prueba de choques y resistente al agua con un transpondedor integrado. Permite guardar la llave de control dentro del vehículo con total seguridad, cerrarlo y realizar cualquier actividad de aventura sin miedo a perder la llave principal, que queda momentáneamente inutilizada dentro del coche. Y es que al bloquear el cierre con la Activity Key, el sistema desactiva cualquier otra llave que permanezca dentro del vehículo. La llave Activity Key trabaja en las mismas radiofrecuencias que otras llaves y se usa para cerrar o abrir el vehículo acercándola a la 'J' de Jaguar del emblema del maletero. Y no usa baterías, por lo que siempre funcionará.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,90 euros/km. Coste financiero: 0,95 euros/km. Coste km total: 1,85 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: dato no disponible
Seguro a todo riesgo: 756,89 euros/año con franquicia de 510 euros.

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

DATOS DEL VENDEDOR

JAGUAR

Importador: Jaguar Hispania, S.A.
Paseo de la Castellana, 130. 8ª planta.
28046 Madrid. Teléfono: 91 578 61 00

RED DE POSVENTA

43 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Tres años sin límite de kilometraje

www.jaguar.com



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:
93.060 EUROS

NUEVO 500CABRIO
TODO UN EXHIBICIONISTA
DESDE 95€ AL MES*

36 CUOTAS, ENTRADA 4.043,59€, ÚLTIMA CUOTA: 6.030,74€, TAE 9,64%*



EL ICONO SE RENUEVA.

GAMA 500 DESDE 8.700€**
CON 4 AÑOS DE GARANTÍA.



fiat.es

Emisiones de CO₂ gama Fiat 500 de 89 a 115 g/km. Consumo mixto: de 3,4 a 4,9 l/100km.

*PVP Recomendado Fiat 500C Pop 1,2 69cv: 11.793,38€. Importe total del crédito: 7.749,80€. Tin 7,99%. Comisión de Apertura: 232,49€ al contado. Precio total a plazos: 13.726,82€. Importe total adeudado: 9.683,23€. **PVP Recomendado para financiación lineal de Fiat 500 Pop 1,2 69cv: 8.701,01€ con un plazo mínimo de 48 meses. Ofertas con descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales (permanencia de 36 meses y un importe mínimo a financiar de 7.990€) solo para particulares, en Península y Baleares hasta el 30/06/2016 y mientras siga vigente y con fondos disponibles el PIVE 8. Consultar Procedimiento y Regulaciones del Plan PIVE publicadas en la página web del Instituto IDAE. Incluye IVA, Transporte, IEMT calculado al tipo general, descuentos promocionales, PIVE 8 y garantía legal de 2 años sin límite de km más 2 años adicionales de garantía comercial con un límite de 100.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo). Gastos de matriculación no incluidos. La versión visionada corresponde con el vehículo Fiat 500C 1,2 8v 69 CV Lounge (PVP Recomendado 17.965 €) Fiat es una marca registrada de FCA US LLC.





9.900 EUROS ES EL PRECIO DE PARTIDA DEL KA+, DEL QUE YA SE PUEDEN HACER PEDIDOS, AUNQUE NO LLEGARÁ HASTA FINAL DE AÑO



◀◀ No es el del Fiesta, pero el cuadro de instrumentos tiene un aspecto y una calidad muy aparentes. El Ka+ solo mide 4 centímetros menos que el actual Fiesta.



▶▶ La habitabilidad interior es una de las grandes virtudes del Ford Ka+. Su interior es sorprendentemente amplio. Los asientos, sin embargo, nos han parecido demasiado blandos y con poca sujeción.



Nueva estrategia

El segmento utilitario en Europa es uno de los más activos y en el que conviven modelos más dispares. Desde alternativas premium hasta 'low cost' que apuestan todo al precio. Y en ese escenario cambiante, Ford ha decidido replantearse su estrategia a nivel global. Con un producto como el Fiesta –asentado en el mercado como uno de los modelos de referencia– y otro como el Ka, al que le había llegado el momento de la renovación, los responsables de la marca del óvalo dan un giro a su gama de utilitarios que le permita dar respuesta a todas las opciones que busca el cliente de este tipo de coches.

Así, el futuro Fiesta, que ya pudimos ver en exclusiva en un acto en Mekernich, refinará su aspecto, su imagen y su

Ford se replantea cómo atacar el segmento de los utilitarios y llega a la conclusión de que tendrá en la parte alta, más premium, el Fiesta y en la parte de abajo, cercano al concepto 'low cost', un coche básico pero con un gran valor. Es el Ford Ka+, que llega a final de año desde 9.900 euros sin descuento.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com



▲ Un diseño moderno y atractivo. El Ford Ka+ es un coche global puesto a punto especialmente para Europa. Se fabricará en India.

calidad para arañar cuota entre los modelos más premium. Y por debajo, para los que buscan darle el máximo valor a su dinero llegará el Ka+, un coche 'value for money'. El nuevo Ka solo tiene que ver con el actual en el nombre. Aunque el + ya da idea de que es más que un Ka. El nuevo modelo se convertirá en un utilitario global, pues ya se vende en países como Brasil –donde se conoce como Figo– o la India, en cuya factoría de Sanand se fabricará para Europa.

Ese + se nota en el tamaño exterior, (solo 4 centímetros menos que el actual Fiesta, pero 3 centímetros más alto). Esas cifras conforman un utilitario muy compacto y con un sorprendente aprovechamiento interior que permite acomodar a dos ocupantes de

2 metros de altura uno detrás de otro. Eso sí, el maletero, con solo 270 litros no será de los aspectos más destacables. El interior se remata con un acabado muy aparente, en el que, por ejemplo, el salpicadero recuerda mucho al del Fiesta actual; y el equipamiento estará a buena altura –estamos hablan-

do de un modelo que costará, antes de descuentos, 9.900 euros– con elevalunas eléctricos, cierre centralizado con mando a distancia, ocho airbag, control de estabilidad, limitador de velocidad... desde la versión más básica y

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 TI-VCT 70	1.2 TI-VCT 85
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.196	1.196
Potencia máxima/rpm	70/6.000	85/6.300
Par máximo/rpm	10,7/4.000	11,4/4.000
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 vel.	Manual 5 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./tambores	Disc. vent./tambores
Neumáticos	195/55 R15	195/55 R15
Peso (kg)	1.009	1.009
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.929/1.695/1.524	3.929/1.695/1.524
Volumen maletero (l)	270	270
Capacidad depósito (l)	-	-
De 0 a 100 km/h (s)	15,3	13,3
Velocidad máx. (km/h)	159	169
Consumo mixto (l/100 km)	5	5
Emissiones CO ₂ (g/km)	114	114
Precios desde... (euros)	9.900	N.D.

que en la de 85 CV cuenta con aire acondicionado o sistema Sync que permite conectar el smartphone y controlar sus funciones desde la pantalla. También dispondrá del sistema Ford MyKey, que permite establecer los límites máximos de velocidad y volumen de audio para controlar el buen uso del coche por parte de los conductores más jóvenes. Y en opción, climatizador automático, volante de cuero con control de cruce, asientos calefactables, sistema de audio DAB, sensores de aparcamiento traseros, ventanillas traseras eléctricas o llantas de aleación de 15 pulgadas.

Los apartados mecánicos se

caracterizarán por la sencillez y la robustez; un motor contrastado con dos variantes de potencia que deriva del 1.25 que ha sido usado por el Fiesta. El cambio es manual de cinco marchas y ha sido calibrado para obtener el mejor rendimiento y suavidad, sobre todo en el tráfico urbano. Y la puesta a punto se ha hecho pensando en el conductor europeo. Llega a final de año con dos rivales en el punto de mira: Dacia Sandero y Kia Rio, tal como confesaron los responsables de Ford. Será entonces el momento de valorar si la apuesta de la marca americana tiene argumentos para triunfar.



La marca DS, independizada ya de Citroën dentro del grupo PSA, comercializa modelos exclusivos, considerados premium.



◀ El DS 3 Performance está disponible en versión coupé y con carrocería Cabrio.

ro deje hacer. Asimismo, los frenos tienen una mordiente bestial y un tacto que transmite seguridad. Están firmados por Brembo, con pinzas flotantes y cuatro pistones.

El DS 3 Performance se caracteriza por un equipamiento



▲ El acabado del DS 3 Performance es magnífico, y se cuida hasta el más mínimo detalle. La serie especial Black Special va muy equipada.



Exclusivo y eficaz

Andrés Mas || amas@motor16.com

Cuando probamos un deportivo echamos de menos una carretera de montaña repleta de curvas, pero cerrada al tráfico para nosotros. Es la mejor forma de llevar al límite con seguridad un coche en terreno real. Pero probando el nuevo DS 3 Performance, un GTi de 208 CV que corre y se agarra de locura, no hemos echado nada de menos ya que la marca francesa nos ha cerrado un tramo de la localidad de Peguerinos, en la Sierra de Guadarrama, para probar la versión más deportiva de la gama DS. Y por si eso fuera poco, hemos tenido de 'liebre', marcando el trazado, a José Pedro Fontes, campeón de Portugal de Rallyes en 2015 con un DS 3 R5, y a Inés Ponte, su copiloto en el Citroën Vodafone Team del Campeonato Nacional de Rallyes de Portugal 2016.

Se trataba de un tramo muy rápido en el que la marcha más utilizada era la terce-

La puesta a punto del nuevo DS 3 Performance ha llevado muchas horas de trabajo en circuito y una calibración exhaustiva de multitud de sus elementos mecánicos. Es un GTi muy exclusivo.

ra, una relación que en el DS 3 Performance tiene una versatilidad bestial al admitir velocidades de entre 50 y 130 km/h. Se agradecía rodar en esas condiciones con un piloto así marcando el camino –nada despacio, afortunadamente– y acompañado en el asiento derecho por su copiloto Inés. Y tras realizar cuatro pasadas al tramo cerrado, nos fuimos a rodar por carretera abierta para comprobar otros aspectos del coche imposibles de detectar a esa velocidad y con cierto grado de tensión. El DS 3 Performance nos sorprendió ya en el tramo cerrado por varios aspectos. En primer lugar, nos gustó

mucho la precisión de la trazada gracias a una dirección eléctrica muy trabajada por el equipo de DS Performance y a unos neumáticos Michelin Pilot de perfil bajo que agarraban como el Loctite. También nos gustó el propulsor, que sube por encima de las 6.000 vueltas en un suspiro. La relación de cambio es más cerrada y el salto entre segunda y tercera se ha acertado, por lo que apenas cae de vueltas el motor. Este es un 1.6 THP de 208 caballos visto ya en modelos como el 208 GTi,

y un prodigio de eficiencia y prestaciones con distribución variable, inyección directa y turbo constante entre 3.800 y 6.800 vueltas. Con este propulsor, que por cierto suena a gloria, el DS 3 Performance acelera de 0 a 100 km/h en 6,5 segundos, pero ha homologado un consumo medio de sólo 5,4 l/100 km. Y es que la gama de desarrollos del cambio se ha elegido muy bien, y se lleva de cine con un motor que, por ejemplo, admite ir en sexta a 1.000 rpm, a solo 50 km/h, sin protestar.

En cuanto al comportamiento dinámico, el DS 3 Performance ha recibido, respecto a la anterior versión Racing, importantes reglajes en muelles y amortiguadores, estos últimos con triple válvula y un excelente compromiso entre eficacia y confort. Además, la barra estabilizadora delantera es más gruesa –32 mm–, las caídas del tren delantero son más abiertas, las vías son más anchas –36 mm más delante y 14 detrás– y se ha rebajado la altura 15 milímetros. Pero quizás uno de los mejores trabajos en este DS 3, y que

comprobamos ya en carretera abierta, es todo lo referente al diferencial Torsen, de serie y en combinación con el control de estabilidad ESP. El diferencial, cien por cien mecánico, trabaja con una eficacia de libro y una progresividad que procura unas trazadas limpias, sin pérdidas de tracción y sin que la dirección 'tire' más de lo normal. Además, el ESP apenas tiene trabajo, aunque en subida tracemos una curva cerrada en segunda pisanado a tope el acelerador. Actuar debería actuar en algún momento crítico con el

PRECIO DESDE **26.690 €**

EMISIONES DE CO₂: **125 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Respuesta del motor. Estabilidad. Tarado autolobocante y trabajo del ESP. Exclusividad.

DEBE MEJORAR

Plazas traseras justas y acceso incómodo. Kit de reparación en vez de rueda de repuesto.

coche en clara pérdida de trayectoria; sin embargo, en un modelo tan deportivo se valora mucho que este sistema de seguridad esté latente pe-

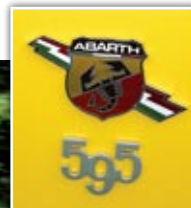
completo y exclusivo, y arranca en 26.690 euros, aunque hay versiones aún más exclusivas, e igual de eficaces, como la serie Black Special.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 THP
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598
Potencia máxima/rpm	208/6.000
Par máximo/rpm	30,6/3.000
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Man., 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	205/40 R18
Peso (kg)	1.250
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.954/1.715/1.458
Volumen maletero (l)	285/980
Capacidad depósito (l)	50
De 0 a 100 km/h (s)	6,5
Velocidad máx. (km/h)	230
Consumo mixto (l/100 km)	5,4
Emisiones CO ₂ (g/km)	125
Precios desde... (euros)	26.690



EXCLUSIVO EL DS3 PERFORMANCE QUIERE SER PREMIUM Y GTI DE ALTAS PRESTACIONES. Y CONSIGUE AMBAS COSAS CON CRECES



DESDE	18.000 €
EMISIONES OFICIALES: DE	134 A 139 G/KM
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Ágil, ratonero y divertido. Estética deportiva. Ajustes racing muy exclusivos. Sonido y frenos.
DEBE MEJORAR	
-	Precio elevado. Kit de reparación en caso de pinchazo. No muy recomendable para el día a día en ciudad.

El mejor kart

Conducir cualquiera de los nuevos Abarth 595 es lo más parecido a hacerlo subido a un kart. Es el deportivo más pequeño y divertido.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Fiat y su filial deportiva Abarth siguen sacando un gran partido a su 500. Así, paralelamente a la llegada de los nuevos Fiat 500S, Abarth ha puesto en el mercado sus 595, 595 Turismo y 595 Competizione disponibles tanto como modelos cerrados como convertibles.

Al margen de los cambios estéticos con una entrada de aire sobredimensionada en el frontal, un nuevo difusor trasero más visible, nuevos faros, nuevas llantas y nuevos colores, una de las principales novedades de la nueva gama de Abarth es la mayor potencia del motor 1.4 T-jet que se monta en los dos pri-

meros, ahora con 145 y 165 caballos. Además, el 595 Competizione, que mantiene los 180 caballos de potencia, puede equiparse opcionalmente con diferencial autoblocante convirtiéndose en el único modelo de su segmento que disfruta de esta ayuda para negociar las curvas más cerradas sin que se escape ni un solo caballo per-

diendo rueda ni la trayectoria subvirando. Tanto el 595 Turismo como el Competizione llevan en el eje trasero unos amortiguadores Koni de frecuencia selectiva muy eficaces, y ahora el modelo más potente también utilizará los mismos amortiguadores en el tren delantero.

El resultado es el coche más pequeño y divertido



◀ Los Abarth 595 en cualquiera de sus versiones ofrecen un interior tan espectacular como este. Aunque la versión Competizione es sublime.

que hemos conducido en toda nuestra trayectoria profesional. Ágil, manejable, rabioso, eficaz... todos estos calificativos se corresponden con el 595 Competizione y cambio secuencial robotizado, un modelo que transmite al volante un empuje bestial (pesa 1.145 kg) y mucha más deportividad que sus rivales e incluso que el Abarth 124 Spider. Y el interior no desentona con las sensaciones. Los asientos son de carreras, el volante inicialmente parece demasiado grande pero metidos en harina ayuda a manejar mejor el coche y los nuevos gráficos del cuadro junto con los innovadores sistemas de infoentretenimiento ayudan a estar conectados y a disfrutar de un sonido de calidad. La nueva gama Abarth 595 está disponible desde los 18.000 euros, aunque por el Competizione hay que desembolsar como mínimo 25.000 euros.



◀ Asientos baquet, frenos Brembo, diferencial autoblocante mecánico... Abarth no deja un cabo suelto cuando se trata de preparar uno de estos minideportivos.



NUEVOS

LUBRICANTES REPSOL ELITE

Formulados para los motores más exigentes

- Con la tecnología más avanzada para el cuidado y duración de tu motor
- Máximas prestaciones en protección y eficiencia
- Homologados por los principales fabricantes



REPSOL

Inventemos el futuro



Todo lo aprendido en la alta competición lo aplicamos a nuestros productos

Marc Márquez,
Bicampeón del Mundo de MotoGP

1966 EL 124 SPIDER DE LOS 60 COSECHÓ UN GRAN ÉXITO EN EUROPA Y TAMBIÉN EN ESTADOS UNIDOS



Andrés Mas | amas@motor16.com

Fruto del acuerdo con Mazda para desarrollar un roadster compartiendo gastos y tecnología, Fiat acaba de lanzar al mercado su nuevo 124 Spider, un deportivo descapotable bi-plaza que tiene mucho que ver con su equivalente en la marca japonesa, el MX-5. En concreto el Fiat comparte con el roadster japonés la plataforma Skyactiv, incluido su eficaz esquema de suspensiones, y muchos otros elementos tanto en el exterior como en el interior. Eso sí, el 124 Spider se ha reservado un diseño fresco y cautivador y muchos elementos mecánicos de su cosecha o convenientemente revisados y adaptados al gusto del fabricante italiano.

En el primer caso, en lo referente al aspecto, lo cierto es que el equipo de diseño tanto de Fiat como de Abarth han hecho un trabajo sensacional otorgando una vistosa estética deportiva al roadster. Tanto es así que un miembro del equipo nos confesaba durante la presentación del coche en Italia que incluso algún ingeniero del Mazda MX-5 habría reconocido sentirse seducido

por el diseño del 124 Spider. La clave ha sido recuperar algunas de las líneas de diseño del 124 Spider presentado en 1966, un roadster elegante y seductor que tuvo un gran éxito tanto en Europa como en EEUU. En el segundo caso, en la aportación de Fiat al proyecto, la marca italiana ha utilizado sus propios motores, ha ajustado la caja de cambios, de origen Mazda, con unos desarrollos adaptados a la potencia y par de sus mecánicas y ha dotado a muelles y amortiguadores de unos tarados específicos, sobre todo en el Abarth.

El propulsor utilizado por Fiat es el 1.4 Turbo de cuatro cilindros dotado de la tecnología MultiAir. En el caso del 124 Spider este motor, cuyos pe-

riféricos se han tenido que rediseñar para ir situado en posición longitudinal en vez de transversal, rinde 140 caballos (160 en el modelo americano) y se combina con un cambio manual de 6 velocidades.

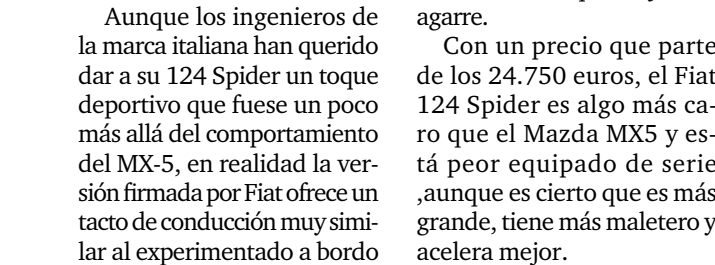
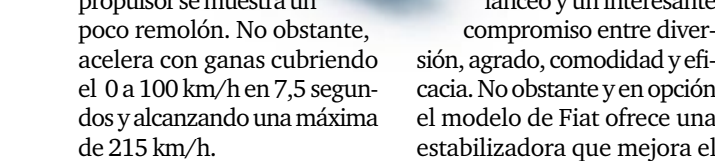
Aunque el 124 Spider aporta algún detalle de diseño específico que otorga su propia personalidad al coche respecto al MX-5, lo cierto es que en muchos aspectos clave el interior del modelo italiano nos es muy familiar. Es el caso de la pantalla central y los mandos entre los asientos que la controlan, utilizados por Mazda en muchos de sus modelos, las salidas de aire, los mandos



de la climatización, el freno de mano tradicional o incluso la protuberancia del piso en el lado del acompañante necesaria para hacer sitio a la caja del cambio automático (y obligada en los modelos manuales para no hacer dos plataformas) y que termina agobiando un poco.

Idéntico sistema también para la apertura o cierre del techo, una pequeña capota de lona cuyo sistema de muelles permite manejarla a mano a baja velocidad. Y como en el Mazda, el hueco necesario para recoger la capota una vez retirada no resta espacio en el maletero que cubica en el caso del Fiat, 140 litros, 10 más que su primo japonés debido a la mayor longitud del italiano.

Los 140 caballos del 1.4 Turbo parecen suficientes para mover con dinamismo un conjunto que aunque pesa 75 kilos más que el MX-5, parte de unos razonables 1.125 kg. Aunque no estaría de más dis-



El interior del 124 Spider es como el del MX-5. Incluida la protuberancia del piso del copiloto.

Los 13 centímetros más de longitud respecto al MX5 le permite ofrecer más maletero.

poner de mayor empuje por debajo de las 2.000 vueltas, donde este propulsor se muestra un poco remolón. No obstante, acelera con ganas cubriendo el 0 a 100 km/h en 7,5 segundos y alcanzando una máxima de 215 km/h.

Aunque los ingenieros de la marca italiana han querido dar a su 124 Spider un toque deportivo que fuese un poco más allá del comportamiento del MX-5, en realidad la versión firmada por Fiat ofrece un tacto de conducción muy similar al experimentado a bordo

del Mazda. Unos tarados tirando a suaves que permiten cierto balanceo y un interesante compromiso entre diversión, agrado, comodidad y eficacia. No obstante y en opción el modelo de Fiat ofrece una estabilizadora que mejora el agarre.

Con un precio que parte de los 24.750 euros, el Fiat 124 Spider es algo más caro que el Mazda MX5 y está peor equipado de serie, aunque es cierto que es más grande, tiene más maletero y acelera mejor.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	FIAT 124 SPIDER	ABARTH 124 SPIDER
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.368	1.368
Potencia máxima/rpm	140/5.000	170/5.000
Par máximo/rpm	24,5/2.250	25,5/2.500
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual, de 6 marchas	Man./Aut. de 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	195/50 R16	205/45 R17
Peso (kg)	1.125	1.135/1.155
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.054/1.740/1.233	4.054/1.740/1.233
Volumen maletero (l)	140	140
Capacidad depósito (l)	45	45
De 0 a 100 km/h (s)	7,5	6,8/6,9
Velocidad máx. (km/h)	215	232/229
Consumo mixto (l/100 km)	6,4	6,4/6,6
Emissiones CO ₂ (g/km)	148	148/153
Precios desde... (euros)	24.750	38.020

ABARTH 124 SPIDER

Más deportivo pero mucho más caro

La versión Abarth ofrece 170 caballos del mismo motor 1.4 Turbo pero acompañado de un sonido espectacular de los escapes Dual Record Monza que consigue aumentar aún más el ritmo cardíaco y la emoción del piloto. En este caso cuenta con la mejor relación peso-potencia de su clase, que es de 6,2 kg/CV, con un consumo homologado idéntico al de la versión de 140 caballos y que con 6,4 l/100 km (6,6 l/100 km con cambio automático) se sitúa en un promedio asumible siempre que se conduzca en modo paseo, algo que no siempre va a suceder con esta versión.

La sorpresa negativa se la lleva el precio de este modelo que parte de los 38.020 euros, 11.000 euros más que el Fiat 124 Spider más equipado. Es verdad que tiene 30 caballos más y la dotación de serie incluye ya elementos que acercan al roadster italiano al apasionado que busca una mayor diferenciación exterior y un tacto general más deportivo, como diferencial autoblocante mecánico, barras estabilizadoras sobredimensionadas, amortiguadores Bilstein de paso variable, frenos Brembo con pinzas de aluminio de cuatro pistones y una calibración deportiva de la dirección además de un botón que permite configurar dos modos distintos de conducción. También va provisto de cuero, acceso y arranque sin llave y llantas de 17 pulgadas.

Sin embargo no lleva incluido en ese precio ni el climatizador automático, ni los faros de LED, ni la pantalla táctil. Una diferencia de precio demasiado grande. Llega en otoño.





Su motor 3.8 V6 Biturbo es ensamblado desde la primera a la última pieza por un 'takumi', es decir, todo un artesano. Gana 20 CV y sigue estando asociado al cambio de doble embrague GR6 de seis velocidades.



▲▼ Eau Rouge no tiene secretos para el GT-R. Su aerodinámica, su capacidad de tracción y su motor nos permitía coronar esta emblemática curva a 180 km/h. Hay más opciones para el interior y nuevas llantas.



Simplemente brutal

Julían Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Cuando Nissan lanzó el actual GT-R en 2007, de inmediato se ganó el apodo de 'matagigantes', entre otros muchos recibidos. Y es que este deportivo es capaz de dejar en evidencia a máquinas que duplican o triplican su precio, por lo que podemos considerarlo hasta 'barato'.

Sólo hay que tener un registro en la mente: 7 minutos 8 segundos y 679 milésimas. Es precisamente el tiempo que necesitó para recorrer los 20,8 kilómetros de Nürburgring, y el tiempo que Nissan planea pulverizar con este actuali-

Potencia de 570 CV y 315 km/h de velocidad punta, 2,8 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h... Basta con oír estas cifras para que se nos acelere el pulso. Pues imagínate poderlas experimentar en un trazado mítico como Spa-Francorchamps. De eso y de mucho más es capaz el Nissan GT-R, una fiera que han intentado domesticar con mejoras en el confort.

zado GT-R que tuvimos ocasión de pilotar a tan sólo 108 kilómetros del 'Ring'. Esa distancia se podría cubrir en 20 minutos si existiera una 'autobahn' que conectara el famoso circuito alemán con otro 'santuario' como es Spa-Francorchamps, en Bélgica, pues este GT-R alcanza sin problemas los 315 km/h. Precisamente Spa nos brindó la oportunidad de dar rienda suelta a los

570 CV –20 más que antes– que genera ahora su motor 3.8 V6 Biturbo. Sigue conectado a una tracción total capaz de enviar toda la potencia atrás o repartirla a partes iguales entre sus ejes con el fin de garantizar una tracción óptima, que es precisamente lo que hace, ayudado siempre por unos neumáticos Dunlop casi de carreras. No hay pérdidas de potencia al acelerar, el coche pasa por donde le indicamos y, sobre todo, acelera como un Fórmula 1. Sólo si llegamos 'colados' a la curva su morro tiende a escaparse, pero eso no sucedería si fue-

ra algo más ligero y nos dieran la opción de equipar frenos cerámicos como alternativa a un poderoso equipo firmado por Brembo.

Los 74 litros de su depósito sólo daban para 12 vueltas a ritmo de carreras –84 kilómetros–, suficientes para saber que este GT-R es muy serio.

Aquellos que adquieran esta máquina no sólo la utilizarán en circuito. Sigue ofreciendo diferentes 'set-up' para el motor, la suspensión y las ayudas a la conducción –en concreto, tres para cada uno–, que también saben convertirlo en un dócil coupé que podrás usar a día-

PRECIO DESDE **108.050 €**

EMISIONES DE CO₂: **275 g/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

➕ Prestaciones. Dinámica. Precio competitivo. Tecnología. Más confort y refinamiento.

DEBE MEJORAR

➖ Plazas traseras. Frenos cerámicos ni en opción. Levas de plástico. Regulación del volante.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	3.8 V6 BITURBO
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (cc.)	3.799
Potencia máxima (CV/rpm)	570/6.800
Par máximo (mkg/rpm)	64,9/3.300-5.800
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut., 6 velocidades
Frenos del./tras.	Dis. 390 mm/Dis. 380 mm
Neumáticos (del.-tras.)	255/40 - 285/35 R20
Peso (kg)	1.827
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.710 / 1.895 / 1.370
Volumen maletero (l)	315
Capacidad depósito (l)	74
De 0 a 100 km/h (s)	2,8
Velocidad máx. (km/h)	315
Consumo mixto (l/100 km)	11,8
Emisiones CO ₂ (g/km)	275
Precios desde... (euros)	108.050

tapizados, como el salpicadero, en cuero nappa –en el caso de los Black Edition–, de forma que se potencia el carácter Gran Turismo que Nissan le ha querido imprimir. Para ello también han mejorado el aislamiento acústico y se reduce el ruido que antes hacía su transmisión y los diferenciales.

El puesto de conducción gana una nueva pantalla táctil de 8 pulgadas y se reduce el número de botones de 27 a 11, mientras presume de un completo sistema de telemetría. Ahora bien, para regular su volante, que ahora tiene levas solidarias y de plástico, se sigue optando por dos palancas independientes; aunque no hay problema: me podría acostumbrar a ello.

A simple vista parece idéntico al anterior, pero Nissan le equipa con piezas aerodinámicas procedentes de los Nismo e incrementa su refrigeración en un 20 por ciento. Le suma escapes de titanio, llantas Rays forjadas, suspensión Bilstein y faros LED, y ahora hasta podemos añadir un alerón de fibra de carbono.

rio. Ahora bien, gasta lo suyo, pues no equipa función Start-Stop, tan habitual ya en sus rivales. Pero en cuanto pises el acelerador eso se te va a olvidar gracias a su capacidad para 'teletransportarte' del punto A al punto B en una fracción de segundo.

Incorporarse, adelantar... Nada tiene secretos para el Nissan GT-R. Sólo debes hundir tu pie derecho para que tu cuerpo se adhiera a sus asientos Recaro, que ahora están



2,8 SEGUNDOS EQUIPA LAUNCH CONTROL, TRACCIONA DE MARA VILLA Y TIENE 570 CV. EL NISSAN GT-R ACELERA COMO UN FÓRMULA 1

Sólo han pasado unos meses desde que Renault lanzase el Talisman y la gama se enriquece ya con la variante familiar Sport Tourer, que presume de un maletero de 572 litros, aporta más versatilidad, ofrece motores de hasta 200 CV y arranca ahora en 25.400 euros.



Calidad para viajar

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

La sustitución del Laguna por el Talisman supone un gran salto adelante en calidad, tecnología o confort, aunque también apareja la pérdida del práctico portón trasero en la carrocería berlina, lo que el Talisman de cuatro puertas compensa en parte con un espacio muy generoso para el equipaje: 608 litros. Pero quienes busquen un Renault práctico de verdad tienen mucho donde escoger, y no puede decirse que la firma del rombo no 'mime' el mercado de los coches versátiles:

desde el nuevo Espace con su estilo 'crossover' a los Scénic y Grand Scénic –acabado el verano tendremos aquí la nueva generación–, pasando por

SUV de todas las tallas: Captur, Kadjar y, dentro de unos meses, nuevo Koleos. Y el Talisman Sport Tourer que acabamos de conducir por ca-

rrteras asturianas refuerza esa oferta, adaptándose a un público que busca una berlina cómoda, lujosa y estable, pero no quiere renunciar a la funcionalidad.

El portón trasero da acceso a un maletero de 572 litros –llama algo la atención que se pierda capacidad respecto al Talisman sedán–, de los que 80 corresponden al hueco bajo el suelo móvil del maletero. Y si abatimos por completo la segunda fila –dividida en secciones 60:40– la zona de carga crece hasta 1.681 litros. Son valores no tan alejados de los ofrecidos por el Passat, líder

PRECIO DESDE 26.900 €	
EMISIONES DE CO ₂ : DE 98 A 132 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Bajo consumo. Confort y amplitud. Equipamiento y opciones. Seguridad. Rebaja de 1.500 euros.	- Depósito pequeño. Motores de gasolina de baja cilindrada. Cambio automático sin levas.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	TCE 150	TCE 200	dCi 110	dCi 130	dCi 160
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.618	1.618	1.461	1.598	1.598
Potencia máxima (CV/rpm)	150 / 5.200	200 / 6.000	110 / 4.000	130 / 4.000	160 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	22,4 / 1.750	26,5 / 2.500	26,5 / 1.750	32,7 / 1.750	38,8 / 1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Autom. EDC, 7 vel.	Autom. EDC, 7 vel.	Manual, 6 vel.	Man. 6 v. (Aut. EDC 6 v.)	Autom. EDC, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	225/55 R17	225/55 R17	215/60 R16	225/55 R17	225/55 R17
Peso orden de marcha (kg)	1.565	1.565	1.502	1.579 (EDC: 1.611)	1.615
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.865/1.868/1.465	4.865/1.868/1.465	4.865/1.868/1.465	4.865/1.868/1.465	4.865/1.868/1.465
Volumen maletero (l)	572 / 1.681	572 / 1.681	572 / 1.681	572 / 1.681	572 / 1.681
Capacidad depósito (l)	51	51	52 (4Control: 47)	52 (4Control: 47)	52 (4Control: 47)
De 0 a 100 km/h (s)	9,9	7,9	12,2	10,8 (EDC: 11,2)	9,6
Velocidad máx. (km/h)	209	231	185	200	213
Consumo mixto (l/100 km)	5,8	5,8	3,7	4,0 (EDC: 4,4)	4,5
Emisiones CO ₂ (g/km)	132	132	98	106 (EDC: 115)	117
Precios desde... (euros)	33.500	38.100	26.900	30.700	36.100

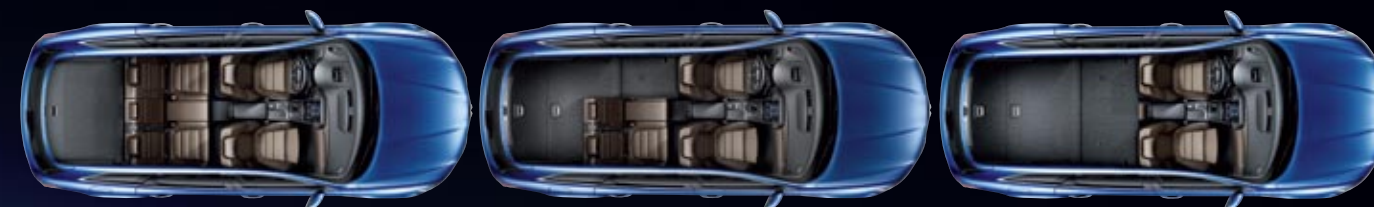
▲▼ Salvo en el nivel Life, toda la gama equipa el sistema multifunción R-Link 2. La amplitud trasera es realmente buena.



▲ Los Initiale Paris equipan tapicería de cuero, asientos delanteros de ajuste eléctrico, techo panorámico, volante calefactable, equipo de audio Bose...



▲ Los faros delanteros Full Led con luces de curva son de serie en los acabados Zen e Initiale Paris, y opcionales en el nivel Intens.



▲ Frente a los 608 litros de maletero del Talisman berlina, la variante familiar Sport Tourer ofrece 572, de los que 80 corresponden al hueco existente bajo el suelo. Y al abatir por completo la segunda fila alcanza los 1.681 litros y podemos cargar objetos de hasta 201 centímetros de longitud.

de ventas en el segmento, cuya versión Variant ofrece 650 litros, ampliables a 1.780.

El Talisman Sport Tourer es sólo 17 milímetros más largo que el sedán, y 2 milímetros más alto. La anchura no varía, y tampoco la generosa distancia entre ejes –sinónimo de amplitud en las plazas traseras–, pero sí hay un poco más de peso –de media, unos 52 kilos extra– y una aerodinámica que, aún siendo buena, no es tan brillante como en el sedán: el Cx pasa de 0,27 a 0,30. De ahí que el compromiso entre prestaciones y consumo no alcance el nivel excelente visto en el Talisman sedán, aunque

el Talisman Sport Tourer sigue siendo dinámico y ahorrador. Por ejemplo, con el diésel básico –1.5 dCi 110– homologa 3,7 l/100 km y 98 g/km de CO₂, muy poco para un 'carguero' de 4,87 metros.

Si buscamos un rendimiento mayor será mejor idea inclinarse por cualquiera de los otros dos dCi, ya con 1,6 litros de cilindrada: el de 130 CV, disponible con caja manual o automática EDC de doble embrague –eleva el precio 1.600 euros–, y el de 160 CV con sobrealimentación Twin-Turbo, vinculado exclusivamente al cambio EDC. Este, por cierto, carece de levas en el volante,

detalle que Renault debería solventar lo antes posible.

En el frente de gasolina, dos posibilidades a partir del moderno 1.6 TCE dotado de inyección directa y turbo: 150 y 200 CV. Y ambos propulsores, sólo con la caja EDC, que en este caso tiene siete marchas, frente a las seis de las versiones dCi. De los dos, nos quedamos con el más enérgico –los 50 CV extra suponen un desembolso de 2.000 euros–, porque su potencia permite sacar buen provecho al estupendo chasis del modelo francés y porque su par máximo es correcto: 26,5 mkg. Por contra, en el TCE 150 queda más pa-

tente que 'sólo' hay un 1.6 bajo el capó, pues sus 22,4 mkg saben a poco. Por suerte, la caja EDC camufla ese menor empuje engranando marchas más cortas en cuanto aceleramos con fuerza.

El acabado básico Life, disponible sólo con el dCi 110, está bien equipado, pero Intens y, sobre todo, Zen, refuerzan mucho la dotación. Los más sibaritas, no obstante, deberán apuntar al nivel Initiale Paris, reservado a los dCi 160 y TCE 200, y que monta de serie una configuración de chasis ejemplar, con amortiguación pilotada y sistema 4Control de dirección a las cuatro ruedas.



SIMILARES BERLINA Y SPORT TOURER COMPARTEN DISTANCIA ENTRE EJES –2,81 METROS–, Y EL FAMILIAR SÓLO ES 17 MM MÁS LARGO

ESTE ATECA OFRECE LO MEJOR DE SEAT: MOTOR POTENTE Y AHORRADOR, TRACCIÓN 4X4, CAMBIO DSG...

El Seat Ateca llega dispuesto a todo; a competir con los SUV más populares pero también a pelear en la zona noble, con los premium. El 2.0 TDI de 190 CV con acabado Xcellence es su caballo de batalla.



Tope de gama

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Ateca, además de ser una localidad de Zaragoza, a poco más de 14 kilómetros de Calatayud, 100 kilómetros de Zaragoza o 220 de Madrid va a ser 'Alta Tecnología y Calidad'. Es la definición de Mikel Palomera, director general de Seat, de lo que representa el nuevo modelo para la firma española. El Ateca es, además, el primer paso de una ofensiva que se confirmará con otros 3 nuevos modelos en los próximos 18 meses (ver recuadro) para asentar el futuro de la marca.

Habíamos probado a fondo la versión 2.0 TDI de 150 caballos, el modelo que seguramente sea el que se lleve las preferencias de muchos conductores y que nos ha sorprendido muy gratamente. Pero durante la presentación internacional del nuevo Ateca también hemos querido valorar el tope de la gama, para ver si realmente en la 'zona noble' también da batalla.

Por eso, en Barcelona, nos

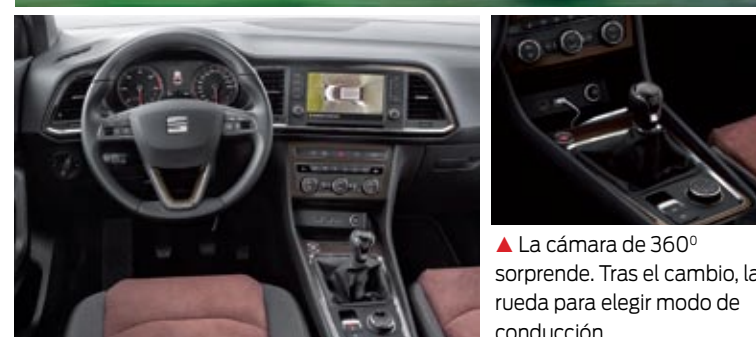


▲ Tracción total de serie, con sistema Haldex de última generación. Ofrece un comportamiento magnífico.

PRECIO		37.790 €
EMISIONES DE CO ₂ : 131 GR/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Comportamiento y rendimiento motor. Acabado, equipamiento. Precio. Habitabilidad	Kit de reparación de serie. Túnel central trasero. Mantenimiento de carril intrusivo	

pusimos al volante del Ateca más potente y equipado; el que lo tiene todo. Y la verdad es que desde el primer momento, si uno tapa los logotipo, puede pensar que está al volante de un modelo de marca premium. Los estupendos asientos, con ese tejido Alcántara tan agradable, los materiales del salpicadero, la gran pantalla táctil, la consola central con una pequeñísima palanca de cambios... Todo tiene el aroma de los modelos más exclusivos.

Y es que Seat, que es verdad que ha llegado tarde a este segmento, ha analizado muy bien a sus rivales y el Ateca es un compendio de lo mejor del mercado. Y en esta versión más todavía, pues al refinamiento en los acabados se une una parte técnica donde no falta de nada: tracción total con sistema Haldex de última generación —que 'borda' el comportamiento ya de por sí excelente en los tracción delantera—, cambio automático DSG de 6 velocidades con levas (rápido, preciso y suave) y un motor potente y siempre dispuesto, que además ofrece un consumo muy ajustado gracias al start&stop.



▲ La cámara de 360° sorprende. Tras el cambio, la rueda para elegir modo de conducción.



▲ Los asientos son magníficos, por tapizado y sujeción. Este acabado Xcellence, además, ofrece un equipamiento magnífico.

No balancea prácticamente nada y tiene un tacto que combina a la perfección deportividad, confort y precisión en la trazada; una característica de Seat que aquí no se pierde. El tacto de la dirección es fantástico, sobre todo en modo Sport. Y por poner un pero, sigue sin gustarnos el sistema de mante-

nimiento de carril, que corrige excesivamente la trazada.

Y nos ha encantado el batallón de ayudas a la conducción que ofrece —faros Full LED, sistema Kessy de apertura y arranque sin llave, asientos delanteros deportivos, tapicería Alcántara, 8 altavoces y reconocimiento de voz, cámara

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TSI 115	1.4 TSI 150	1.6 TDI 115	2.0 TDI 150	2.0 TDI 190
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	1.395	1.598	1.968	1.968
Potencia máxima/rpm	115/5.000-5.500	150/5.000-6.000	115/3.250-4.000	150/3.500-4.000	190/3.500-4.000
Par máximo/rpm	20,4/2.000-3.500	25,5/1.500-3.500	25,5/1.500-3.250	34,6/1.750-3.000	40,8/1.750-3.250
Tracción	Delantero	Delantero o 4x4	Delantero	Delantero o 4x4	4x4
Caja de cambios	Manual 6 vel.	Man 6 vel./Aut 7 vel.	Manual 6 vel.	Man 6 vel./Aut 6 vel.	Aut 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	215/60 R16	215/55 R17	215/60 R16	215/55 R17	225/55 R17
Peso (kg)	1.280	1.359	1.375	1.417/1.446	1.589
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.363/1.841/1.601	4.363/1.841/1.601	4.363/1.841/1.601	4.363/1.841/1.601	4.363/1.841/1.601
Volumen maletero (l)	510	510	510	510	510
Capacidad depósito (l)	50	50	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	11	8,5/8,6/9 (4x4)	11,5	8,5/9 (4x4)	7,5
Velocidad máx. (km/h)	183	201/198/192 (4x4)	184	202/196 (4x4)	212
Consumo mixto (l/100 km)	5,2	5,3/5,4/6,2 (4x4)	4,2	4,3/4,4/5,1 (4x4)	5
Emisiones CO ₂ (g/km)	119	124/126/143 (4x4)	111	113/115/128 (4x4)	131
Precios desde... (euros)	23.690	25.730	26.370	28.130	37.790

LUCA DE MEO

«El Ateca nos va a dar volumen, rentabilidad e imagen de marca»

Hace unas semanas, el presidente de Seat nos recibió a un grupo de periodistas para repasar los planes de la marca y mostrarnos algunos de sus futuros productos —nuevo León, nuevo Ibiza y el SUV del segmento A— sobre los que se va a asentar el crecimiento de Seat. Estas son algunas de las reflexiones de De Meo tras una hora de conversación... Nos dio unos cuantos titulares.

Imagen de marca: «Hay una gran diferencia entre la percepción de la marca, especialmente fuera de España y la realidad de esta empresa, que tiene una calidad que no hemos sabido transmitir al exterior».

«Tenemos oportunidad de hacer cosas diferentes; porque Seat necesita diferenciarse como marca».

La empresa: «Veo los próximos dos o tres años positivos y hay que aprovechar todas las oportunidades para llevar a Seat a otro nivel. Hemos tenido muchos años de emergencia y crisis, pero desde el lanzamiento del León hemos entrado en una fase de consolidación».

Futuro del automóvil: «Hay tres tendencias de futuro: electrificación, conectividad y movilidad. Y a mí me gustaría que Seat, en alguno de estos tres temas, estuviera en el pelotón de los de delante».

«Ser parte de un consorcio nos da acceso a una tecnología que otras marcas con nuestra dimensión no pueden tener. Es una ventaja estratégica increíble. Hay que ser inteligente y aprovecharlo».

Los SUV «Si nos concentramos en segmentos de volumen que emocionen, eso hará crecer la marca.

Vamos a tomar un poco más de riesgo en el diseño y vamos a llevar a la marca a un nuevo nivel de modernidad».

El Ateca «El Ateca va a dar rentabilidad, volumen y nos hará subir la imagen de marca; y ocurre que va a tener un efecto de conquista de nuevos clientes para la marca».

Próximos lanzamientos. «Estamos ante la más importante ofensiva de producto en la historia de Seat. En los próximos 18 meses vamos a tener 3 modelos completamente nuevos más el 'face-lift' del León... mis antecesores me han dado una base muy sólida para trabajar».

«Yo soy un poco experto en coches pequeños (De Meo ha participado en el lanzamiento del Renault Clio, Toyota Yaris, Lancia Ypsilon, Fiat Punto...) y creo que el Ibiza va ser uno de los mejores coches pequeños en Europa, si no en el mundo. Será un producto de 'Champions League'».

«El SUV del segmento A me gusta mucho, y además vamos a ser los primeros en el Grupo en tener un modelo así. Y como no hay muchos competidores, nos puede traer un cliente diferente».



de visión trasera, retrovisores exteriores eléctricos, Seat Drive Profile con Driving experience para la dirección, acelerador y modo de cambio de marcha; aunque algunas sean equipamiento opcional lo que elevaría el precio del coche otros 6.000 euros si equipáramos todas sus opciones. Destaca la cámara de visión de 360° que permite elegir la zona que quieres ver en detalle (frontal, trasera o los dos laterales) y con la que hicimos un recorrido 'a ciegas' (con los cristales tapados) donde nos demostró sus muchas posibilidades. Tantas como las de este Ateca.



NUEVO IMPULSO EL OCTAVIA RECIBE EL MOTOR 1.0 TSI DE 115 CV Y SE RODEA DE UN EQUIPAMIENTO MÁS TECNOLÓGICO Y AVANZADO



◀▶ Es la primera vez que el Octavia monta un propulsor de tres cilindros. Este 1.0 TSI de 115 CV rinde de maravilla y sustituye al anterior 1.2 TSI, de 110 CV.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TSI	COMBI 1.0 TSI
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999
Potencia máxima/rpm	115 CV/5.500	115 CV/5.500
Par máximo/rpm	20,4 mkg/2.000-3.500	20,4 mkg/2.000-3.500
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 vel. (DSG 7 vel.)	Man. 6 vel. (DSG 7 vel.)
Frenos del./tras.	Discos ventilados/Discos	Discos ventilados/Discos
Neumáticos	195/65 R15	195/65 R15
Peso (kg)	1.225 (DSG: 1.250)	1.247 (DSG: 1.272)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.659 / 1.814 / 1.461	4.659 / 1.814 / 1.465
Volumen maletero (l)	590	610
Capacidad depósito (l)	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	9,9 (DSG: 10,0)	10,1 (DSG: 10,2)
Velocidad máx. (km/h)	202	200
Consumo mixto (l/100 km)	4,5	4,5 (DSG: 4,6)
Emissiones CO ₂ (g/km)	103 (DSG: 105)	105 (DSG: 106)
Precios desde... (euros)	20.240	21.190

PRECIO DESDE

20.240 €

EMISIONES DE CO₂: ENTRE 103 Y 106 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA



Habitabilidad y capacidad del maletero. Motor eficiente. Equilibrio y confort de marcha.

DEBE MEJORAR



Plaza central trasera. Gasto real en conducción dinámica. DCC solo a partir de 150 CV.

▶ El chasis adaptativo DCC está ahora disponible en las versiones con más de 150 caballos.



▶ El equipamiento se completa con elementos como el sistema Skoda Phonebox, que permite cargar el smartphone por inducción.

Más con menos

Montar un propulsor 1.0 TSI en 'todo' un Octavia puede llevar a la desconfianza... hasta que lo pruebas. El primer tricilíndrico en la historia de este modelo resulta más solvente de lo que parece y, además, cuida nuestro bolsillo. La gama incorpora elementos como el chasis adaptativo DCC.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Si hace una década nos dicen que un vehículo del 'calibre' del Skoda Octavia montaría un propulsor de un litro y tri-

cilíndrico seguramente se nos habría escapado una sonrisa. Bueno, pues dicho y hecho, porque este modelo ya tiene un nuevo motor de acceso.

Se trata del conocido 1.0 TSI de tres cilindros y te aseguramos que la sonrisa se mantiene porque nos ha convencido muy gratamente. Tanto que

hasta deja en evidencia al 1.2 TSI de 110 caballos al que sustituye. El 1.0 TSI rinde 115 CV de potencia, aumenta el par hasta los 20,4 mkg -antes

eran 17,9-, anda más y, para colmo, reduce el consumo medio hasta los 4,5 litros, lo que es casi medio litro menos.

Disponible tanto con cambio manual de seis relaciones

como con DSG de siete, tuvimos ocasión de probarlo con la carrocería Combi y la citada transmisión automática de doble embrague. Nos sorprendió su reducida rumorosi-

dad y la buena insonorización del conjunto, e incluso se hace complicado detectar su naturaleza tricilíndrica en muchas ocasiones.

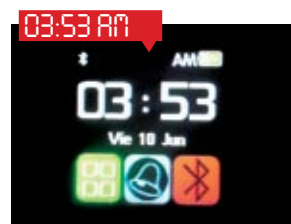
Suave y progresivo, reacciona con energía desde apenas 1.500 revoluciones por minuto, aunque es a partir de 2.000 vueltas cuando se encuentra más cómodo. Es cierto que en un vehículo que mide 4,66 metros de longitud, pesa casi 1.300 kilos y ofrece una capacidad de maletero de 610 litros -en el caso del Combi-

se puede quedar algo justo en ciertas ocasiones -adelantamientos a plena carga, respuesta en zonas de montaña...-, pero cubrirá con creces los requisitos de un conductor medio en el día a día.

Skoda también aprovecha la ocasión para rodear al Octavia de mayor equipamiento, en forma de un chasis adaptativo DCC, nueva opción -cuesta 960 euros- disponible para las variantes con más de 150 caballos de potencia y a partir del acabado Ambition.

MARATHON MAN UNA AGENDA BIEN APROVECHADA

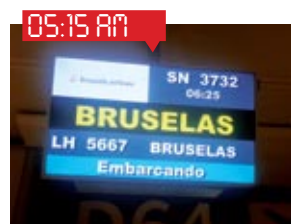
Si eres un incondicional del mundo del automóvil, como es el caso, trabajar en esta profesión es una especie de premio. Por mis manos pasan infinidad de modelos nuevos, de todo tipo, y tengo el placer de probarlos al límite en un circuito cerrado, lejos de imprevistos y radares. Para colmo, acudo a numerosos eventos internacionales en los que, además de conocer el producto mucho antes de que llegue definitivamente al mercado, he visto mucho mundo a lo largo de estos últimos 20 maravillosos años. Hay que reconocer que las marcas ponen de su parte para que los periodistas nos sintamos como en casa; pero, en ocasiones, un calendario sobrecargado provoca que tengamos que realizar esfuerzos extra. Traer a estas páginas las sensaciones del nuevo Skoda Octavia 1.0 TSI se tradujo en más de 20 horas ininterrumpidas al pie de cañón... Y tan feliz. Aunque se lo dedico a mi amigo Carlos, que me comentó eso de ¡¡Qué suerte que te vas a Praga!!



¡Compañía, diana! Toca madrugar más de lo previsto... ¿O esto es trasnochar?



Asistimos al 'workshop', y la posterior rueda de prensa para conocer la nueva versión.



Llegamos al aeropuerto de Barajas para afrontar el primer vuelo, con destino a Bruselas.



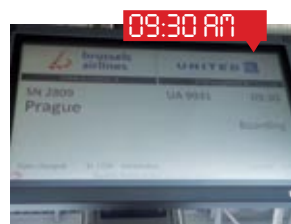
Comenzamos la segunda parte de recorrido, que parte de la fábrica del Octavia.



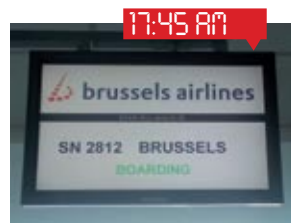
Un café en el aeropuerto de la capital belga y estiramos las piernas para el segundo 'salto'.



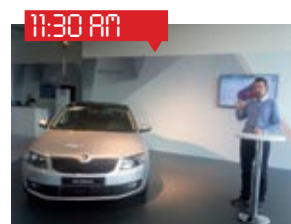
Llegamos con tiempo al aeropuerto de Praga, pese a que es viernes y había mucho tráfico.



Segundo vuelo, esta vez con destino a Praga. Otra 'cabezadita' en el avión.



Llegamos a la puerta de embarque de Brussels Airlines, casi 'nuestra casa'.



Nos acreditamos y asistimos al 'briefing' de bienvenida, ya con el Skoda Octavia como testigo.



Tercer vuelo de la jornada. De nuevo rumbo a Bruselas para hacer escala en nuestro regreso.



Cinco unidades del Octavia nos esperan a la puerta para afrontar el primer recorrido.



Cuarto 'salto', ya con Madrid como destino. El cansancio en la expedición es evidente.



Iniciamos el primer 'test drive' para conocer al protagonista del día: el motor 1.0 TSI de 115 CV.



Nos acomodamos, cenamos y último sueñecito. Viajamos en Clase Business gracias a Skoda.



Llegamos al museo de Skoda, en Mladá Boleslav. Visita fugaz antes de pasar al almuerzo.



Llegamos a la Terminal 2 de Barajas; y una hora después, a casa. Fin de la jornada.



COUPÉ 158.600 €	
	EMISIONES OFICIALES CO ₂ : 269 G/KM
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
	Prestaciones y empuje del motor. Dinámica. Sonido del escape. Exclusividad. Equipamiento. Calidad.
DEBE MEJORAR	
	Maletero en la variante Convertible. Precio. Dirección menos precisa al límite. Interior muy poco práctico.

Músculo sin grasa

El primer SVR de Jaguar es pura dinamita gracias a sus 575 CV y a sus mejoras en el peso, la aerodinámica y el chasis. Ya lo hemos probado.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

No todos los días se tiene la ocasión de probar un deportivo tan atractivo en todos los sentidos. El F-Type SVR es el modelo más exclusivo y prestacional de la gama gracias a la preparación a la que le ha sometido la división de operaciones de vehículos especiales de la marca británica. Primero vamos con la teoría en los cuatro frentes en los que se ha actuado: más potencia, menos peso, mejor aerodinámica y un chasis optimizado. El propulsor es el mismo del Type-R, un 5.0 V8 pero super-
vitaminado hasta los 575 CV; es decir, 25 más. Toda esa caballería se gestiona por medio de un cambio automático de ocho relaciones y un sistema de tracción total que trabaja en colaboración con un diferencial activo electrónico.

Todos los sistemas han sido recalibrados.

Por su parte, el chasis cuenta con nuevos anclajes en la suspensión trasera, así como amortiguadores y barras estabilizadoras optimizadas. La aerodinámica incorpora nuevos paragolpes y fondo plano, así como un alerón posterior activo a partir de los 110 km/h. Y pasar por el ‘gimnasio’ le permite reducir el peso en más de 50 kilos respecto al F-Type R AWD gracias a un sistema de escape fabricado en titanio, a las nuevas llantas de 20 pulgadas, a las rótulas de suspensión y a opcionales como el techo de fibra de carbono o los frenos carbocerámicos



▼▲ El interior del F-Type SVR está personalizado para la ocasión. La versión Convertible cuesta 166.600 euros.

Disponibles tanto en carrocería Coupé como en Convertible, nos ponemos al volante de esta joya. Primero con el descapotable para disfrutar de la brisa y del sonido del motor, una perfecta sinfonía que invita a ‘pisar’ y reducir con las levas constantemente mientras afrontamos tramos por los que discurre el Rally de Cataluña. Sin embargo, la adrenalina se dispara ya en el circuito aragonés de Motorland, donde nos espera el Coupé ya sin ningún tipo de limitación. Nos sorprende lo rápido que es, pues alcanzamos 290 km/h al final de la recta principal, y su capacidad de frenada –llevamos discos carbocerámicos–, aunque hay que acostumbrarse al tacto esponjoso inicial del pedal. Un verdadero demonio en el circuito que se ‘domestica’ fuera para poder ‘pasear’ en el día a día.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	5.0 V8 SVR COUPÉ	5.0 V8 SVR CONVER.
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	8, en V	8, en V
Cilindrada (c.c.)	5.000	5.000
Potencia máxima/rpm	575 CV/6.500	575 CV/6.500
Par máximo/rpm	71,4 mkg/3.500-5000	71,4 mkg/3.500-5000
Tracción	Total	Total
Caja de cambios	Automática 8 relaciones	Automática 8 relaciones
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos delanteros-traseros	265/35 R20 - 305/30 R20	265/35 R20 - 305/30 R20
Peso (kg)	1.705	1.720
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.475 / 1.923 / 1.311	4.475 / 1.923 / 1.308
Volumen maletero (l)	310	207
Capacidad depósito (l)	70	70
De 0 a 100 km/h (s)	3,5	3,5
Velocidad máxima (km/h)	322	314
Consumo mixto (l/100 km)	11,3	11,3
Emisiones CO ₂ (g/km)	269	269
Precios desde... (euros)	158.600	166.600



PRECIO 16.650 €	
	EMISIONES OFICIALES DE 117 A 165 G/KM
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
	Precio. Equipamiento de serie. Espacio interior y maletero. Consumo del diésel. Motores contrastados
DEBE MEJORAR	
	Sin cortina de maletero. Calidad de los plásticos. Dirección demasiado sensible. Potencia escasa.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

XLV: Xciting Lifestyle Vehicle (Vehículo para un estilo de vida excitante) son la siglas que definen el nuevo monovolumen de SsangYong, un modelo que trata de reproducir el éxito del Rodius (su modelo más vendido), un nivel más abajo. Si el Rodius es un 7 plazas + 7 maletas, el XLV es un 5 + 5.

Los argumentos son similares, un gran espacio interior, un maletero tremendo –720 litros contando el hueco de la rueda de repuesto, que es opcional, o 564 si no lo contamos– materiales sencillos aparentes a primera vista, una gama de motores sencillos y contrastados, un buen nivel de equipamiento y un precio muy llamativo. Añade, además un

FICHA TÉCNICA

MOTOR	G16	D16T
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.597	1.597
Potencia máxima/rpm	128/6.000	115/3.400-4.000
Par máximo/rpm	16,3/4.600	30,6/1.500-2.500
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual 6 vel.	Man. 6 vel/Aut. 6 vel
Frenos del./tras.	Disc vent./Discos	Disc vent./Discos
Neumáticos	205/60 R16	215/45 R18
Peso (kg)	1.315	1.405
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.440/1.798/1.605	4.440/1.798/1.605
Volumen maletero (l)	720-1.440	720-1.440
Capacidad depósito (l)	47	47
De 0 a 100 km/h (s)	-	-
Velocidad máx. (km/h)	178	170
Consumo mixto (l/100 km)	7,1	4,5
Emisiones CO ₂ (g/km)	165	117
Precios desde... (euros)	16.650	20.000

El mini Rodius

SsangYong presenta el XLV, un monovolumen con capacidad para 5 ocupantes y 5 maletas, que trata de repetir el éxito del Rodius.

punto diferenciador, un aspecto exterior que juega con la carrocería SUV.

Está desarrollado sobre la plataforma del Tivoli, de la que aún saldrá un tercer modelo en los próximos meses. Mide 4,44 metros de longitud y ofrece un interior amplio para cinco adultos. Un cuadro de instrumentos de buena presentación, con una gran pantalla táctil de 8 pulgadas en los dos acabados superiores, aunque la calidad de materiales y ajustes es mejorable.

Dos motores, que pueden combinarse con un cam-

bio manual o automático de seis marchas ambos son la gama mecánica. El diésel, que pudimos probar en los alrededores de Madrid, es voluntarioso, aunque escaso de potencia cuando el XLV lleve el pasaje completo. El cambio es agradable y la dirección demasiado ligera. En cuanto al comportamiento, noble, apostando más por el confort que las sensaciones.

El XLV tiene como gran atractivo un precio de partida de 16.650 euros, al que se podrá rebajar el

Plan PIVE. Y además, con un equipamiento que incluye de serie 6 airbag, sistema de alerta de cinturones, ESP, climatizador bizona con memoria, asientos calefactables, cámara trasera, asistente de aparcamiento...

►► El XLV ofrece una imagen moderna tanto en el exterior como en un interior de aspecto muy aparente.





El León Cupra 290 resume la filosofía del nuevo León: máximas prestaciones y versatilidad, pero sin renunciar a nada. Es el Seat más rápido de la historia, y un ejemplo de deportividad y alta tecnología.



Otra forma de respetar al cliente: Seat nos permite elegir entre varias carrocerías incluso en versiones muy exclusivas, como el Cupra 290 —en la imagen—, el TDI Ecomotive o el TGI de gas natural comprimido.

Una familia de lo más completa

Seat ha dado en el blanco con la tercera entrega del León, un modelo diseñado, desarrollado y fabricado en España que desde su lanzamiento comercial a principios de 2013 no ha dejado de extender su oferta, formada ahora por las carrocerías de cinco puertas, SC de tres y ST familiar, y por una variedad mecánica difícil de hallar entre sus rivales: motores TDI, TSI y TGI, tracción delantera y total, diversos tipos de cambio... Y para los amantes del concepto todocamino, el versátil León X-Perience.



Si el Ibiza demostró hace ya mucho que es una de las 'patas' de Seat, el León ha tardado más. Las dos primeras generaciones se conformaron con sendas carrocerías de cinco puertas, lo que reducía mucho las posibilidades de elección, pero para esta tercera entrega, lanzada en 2013, la firma española ha



Gracias a las mejoras aerodinámicas, la caja de cambios de seis marchas adaptada, los neumáticos de baja resistencia a la rodadura y la optimización del motor 1.6 TDI CR de 110 CV, los León Ecomotive gastan sólo 3,4 l/100 km.



Tracción a las cuatro ruedas, imagen exterior personalizada, interior amplio y funcional... Y respecto a un León ST, el chasis del León X-Perience tiene una altura libre al suelo 27 milímetros mayor.



MOTORES TDI ENTRE 90 Y 184 CV, CAMBIO DSG, TRACCIÓN TOTAL, LEÓN CUPRA DE 290 CV, VERSIONES DE GAS NATURAL... ¡HAY DE TODO!



◀▶ Del León X-Perience hay dos versiones de tracción delantera –1.4 TSI 125 CV y 1.6 TDI 110 CV– y tres de tracción total –1.8 TSI 180 CV DSG 4Drive, 2.0 TDI 150 CV 4Drive y 2.0 TDI 184 CV DSG 4Drive.

apostado de forma decidida, lo que se ha traducido en una gama amplísima que, con ayuda del nuevo lenguaje de diseño de Seat, ha captado mejor la atención del público. Sus ventas se han multiplicado, y

precisamente en el segmento de mercado de más volumen en países como el nuestro, de manera que el León es ya esa otra sólida 'pata' que necesita la firma de Barcelona.

Pero, ¿qué ha motivado

realmente ese éxito? En primer lugar, un concepto moderno, pues el nuevo Seat León comparte con modelos como el Audi A3 o el Volkswagen Golf la plataforma MQB, lo que ha servido para poten-

ciar su evolución respecto a las generaciones precedentes: conjunto aligerado hasta 90 kilos, formas más equilibradas que determinan mayor dinamismo y mejor aprovechamiento del espacio, acceso a tecnología punta en materia de asistentes de seguridad, sistemas de infoentretenimiento o mecánicas ecológicas...

Pero, sin duda, el León cosecha éxitos por su excelente relación entre producto y precio, y por una oferta variada, pues si el León 5p fue complementado primero por el León SC de tres puertas y más tarde por el León ST familiar, que lidera su segmento con ventaja, recientemente fue el turno del León X-Perience, dirigido a un



◀▶ El León X-Perience presenta una dotación específica que incluye asistente de arranque en pendiente, llantas de 17 pulgadas o, ya en el interior, asientos deportivos especiales y placas con el emblema.



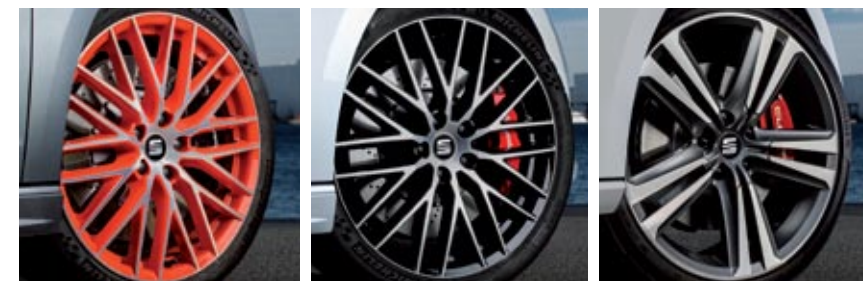
SEAT LEÓN EURO CUP Competición en su ADN

En 1996, y tras ganar el Campeonato del Mundo de Rallyes en la categoría 2 Litros con el Ibiza Kit Car, Seat decidió potenciar uno de los rasgos esenciales de su ADN: la pasión por la competición. De ahí nació el concepto CUPRA, iniciativa destinada a proporcionar a los clientes un coche de calle con prestaciones de auténtico deportivo. A partir de 2006, los modelos Cupra serían responsabilidad del Centro Técnico, y Seat Sport pasó entonces a gestionar todo lo relacionado con los vehículos destinados a la competición, pues en 2002 la marca española había regresado a los circuitos con la organización de la Supercopa Seat León. Después llegaría la participación del León oficial en el Mundial de Turismos WTCC entre 2005 y 2009, culminada triunfalmente con los títulos de Pilotos y Fabricantes en 2008 y 2009, y hoy el León Cup Racer, con sus 330 CV y su caja DSG automática secuencial de seis marchas, sigue siendo protagonista en los circuitos europeos con sus emocionantes carreras.



LEÓN CUPRA LA TERCERA GENERACIÓN, CON 290 CABALLOS

Disponibles inicialmente en versiones de 265 y 280 CV, el León Cupra de la tercera generación es el modelo estrella dentro de la gama; y más ahora que su 2.0 TSI con doble inyección –según las necesidades de par y potencia, es directa o indirecta– y sistema de distribución variable eleva 10 CV su rendimiento, alcanzando un valor de 290 CV que no sólo le convierte en el Seat más potente de la historia, sino también en el más rápido, pues su velocidad punta ha sido regulada a 250 km/h. Su par máximo de 35,7 mkg está disponible en un régimen más amplio –de 1.700 a 5.800 rpm–, y el cliente puede optar entre tres carrocerías –5p, SC y ST– y dos tipos de transmisión: manual –gasto de 6,7 l/100 km– y DSG –sólo 6,5 litros de media–. Equipado con el Control de Chasis Adaptativo DCC, la dirección progresiva y el Cupra Drive Profile, que permite elegir entre los modos Confort, Sport, Eco, Individual y Cupra, el cliente puede incrementar aún más la deportividad con el Paquete Performance opcional, que incluye sistema de frenos Brembo de cuatro pistones con discos delanteros perforados, llantas exclusivas de 19 pulgadas con neumáticos Michelin Pilot Sport Cup 2 y molduras laterales exteriores.



▲ La personalización es una de las bazas del León Cupra 290. Podemos pedir en opción el pack Performance Orange Line –izquierda– o el Performance Black Line –centro–, el Cupra White Line...

▼ El primer Seat León tuvo una versión Cupra –abajo, izquierda– desde el año 2000, cuando equipó el motor 2.8 V6 de 204 CV y tracción total. El segundo León –derecha– llegó a los 265 CV.



◀ Diseño limpio, alta tecnología, acabados de calidad, variedad de opciones... El León ofrece los niveles de equipamiento Reference, Style y FR, así como los específicos de las versiones Cupra y X-Perience.

público que busca vehículos amplios, de espíritu aventurero y con movilidad garantizada sobre terrenos difíciles, como barro o nieve. Además, Seat dota a su modelo compacto de una extensa familia de motores, formada por los

diésel TDI de 90, 110, 150 y 184 CV, los TSI de gasolina con potencias de 86, 110, 125, 150, 180 y 290 CV, e incluso un 1.4 TGI de gas natural con costes por kilómetro y emisiones muy bajos, y una autonomía de 1.360 kilómetros.





VERSÁTILES LEÓN ST Y LEÓN X-PERIENCE TIENEN UN MALETERO DE 587 LITROS AMPLIABLE A 1.470 LITROS. CABEN COSAS DE 2,67 METROS



Un espacio lleno de posibilidades

El nuevo León está equipado con un sinfín de tecnologías innovadoras que aumentan la conectividad. Y su carrocería, pese a ser más corta que la de su antecesor, ofrece un amplitud superior, virtud que se extiende al León SC y alcanza su máximo exponente en León ST y León X-Perience.

Para conseguir mayor ligereza —el nuevo León pesa 90 kilos menos que la generación anterior— Seat usó ‘ingredientes’ como la avanzada plataforma MQB del Grupo Volkswagen o unas dimensiones algo más compactas. Pero los 52 milímetros menos que mide el nuevo León de 5 puertas no aparejan sacrificio alguno en cuestión de amplitud, y el espacio interior, de hecho, ha crecido. Lo vemos en un maletero de 380 litros tanto en el citado León de 5 puertas como en el León SC, cuya distancia entre ejes se ha acortado

35 milímetros para potenciar su perfil deportivo; y lo vemos también en un habitáculo con cinco cómodas plazas en to-

das las variantes de la gama: desde la carrocería SC, que presenta puertas de gran tamaño y función Easy Entry en

los respaldos delanteros para facilitar el acceso a la segunda fila, hasta los componentes más familiares: el León ST y el León X-Perience, que comparten la generosa batalla de 2,64 metros con el León 5p y ven alargada su zaga 27 centímetros para ofrecer un enorme volumen de carga. Son exactamente 587 litros, y 1.470 si abatimos los respaldos partidos de la segunda fila, capacidad que no merma con la tracción total gracias al compacto tamaño del sistema Haldex V empleado en León ST 4Drive y León X-Perience.

► León 5p y León ST comparten batalla y gozan de similar amplitud en sus cinco plazas; pero el ST se prolonga 27 centímetros hacia atrás. El León SC acorta 35 milímetros la batalla para ganar deportividad, aunque también es cómodo.



El nuevo León también des- punta en el terreno del info- entretenimiento, donde propone como equipo básico el sistema operativo Seat Easy Connect, que controla las funciones de entretenimiento y comunicaciones a través de una pantalla táctil de 5,8 pulgadas en el salpicadero. Y gracias al sensor de proximidad, cuando un dedo se aproxima a la pantalla, el sistema se activa y aparecen las funciones disponibles.

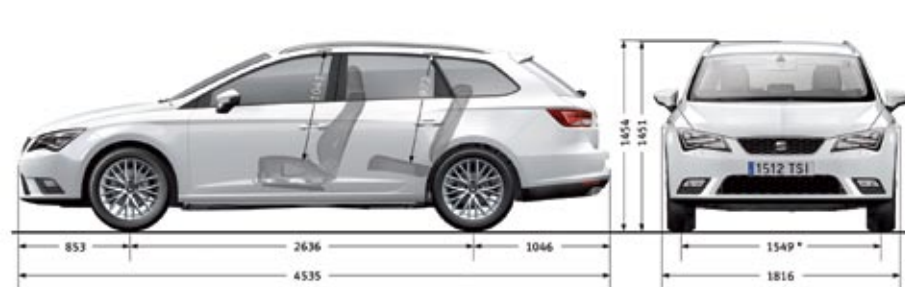
► Gracias al sistema Easy Folding, los respaldos traseros del León ST —con división 60:40— se abaten fácilmente desde el maletero. Y ciertos acabados permiten abatir el respaldo del copiloto.

Un escalón por encima es- tá el Media System Touch Colour de 5 pulgadas, de serie en los León Style y FR, y ya con pantalla en color, lector de tarjetas SD y CD, 6 altavoces y conexión a dispositivos externos mediante Bluetooth,

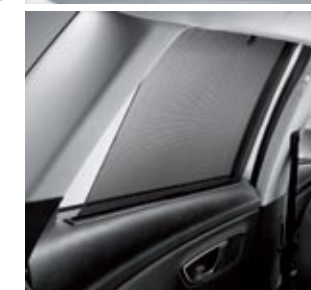
USB y Aux-in. Asimismo, el Media System Plus, opcional, presenta una pantalla táctil de 5,8 pulgadas y gráfica tridi- mensional en alta definición, sintonizador DAB, reconoci- miento de voz, 8 altavoces y conectores para USB, iPod

y tarjeta SD en la guantera; mientras que el Navi System parte del Media System Plus pero añade el navegador ac- tivado por voz y deja visuali- zar la información sobre una pantalla en color entre velo- címetero y cuentavueeltas.

▲ El León ofrece una moderna gama de sistemas de infoentretenimiento. El equipo básico es el Seat Easy Connect, que controla diversas funciones del vehículo mediante una pantalla táctil con sensor de proximidad. En el otro extremo, los más avanzados son el Media System Plus y el Navi System.



* Con neumático: 195/65 R15 ET43



El Navi System High, que corona la oferta, tiene pantalla táctil de 6,5 pulgadas y ofrece funciones como conexión de diversos teléfonos por Bluetooth, gestión de varios perfiles de usuario, lectura y envío de mensajes de texto o navegador con rutas alternativas.



3,4 L/100 KM ES EL GASTO MEDIO DEL LEÓN ECOMOTIVE, DISPONIBLE CON LAS TRES CARROCERÍAS Y DOTADO DEL MOTOR 1.6 TDI CR 110 CV



La oferta mecánica más completa

La gama de motores y transmisiones del León es tan variada que cada usuario hallará la combinación que mejor se adapta a sus necesidades. Desde las ahorradoras versiones Ecomotive hasta un diésel TDI con 184 CV o los rabiosos Cupra 290, pasando incluso por el TGI de gas natural.

Seat no escatima en el León con su oferta de motores, pues entre mecánicas diésel TDI, de gasolina TSI y de gas natural

TGI las opciones superan la decena. Y si añadimos versiones especiales como los León Ecomotive –3,4 l/100 km de

gasto medio– y tenemos en cuenta que, en casi todos los casos, puede elegirse entre cambio manual –de cinco o

seis marchas, según motor– y caja DSG de doble embrague –de seis o siete velocidades–, la variedad es inmensa. Y el compacto de Seat ofrece, incluso, la tracción total, ligada al León X-Perience, pero también disponible en el León ST con motor 2.0 TDI 150.

La familia de motores de gasolina arranca con el 1.2 TSI de 86 CV ofrecido en el León SC, al que le sigue ese mismo 1.2 TSI pero con 110 CV y un par máximo todavía más generoso. Por encima, dos mecánicas 1.4 TSI: una con 125 CV y otra con 150 CV que incor-

LEÓN TGI MÁXIMA ECONOMÍA Y RESPETO POR EL MEDIO AMBIENTE

Con el motor 1.4 TGI, la gama del Seat León ofrece la posibilidad de usar gas natural comprimido (GNC) como combustible. Esta nueva motorización, desarrollada en el Centro Técnico de Martorell exclusivamente para la utilización de este carburante, desarrolla una potencia de 110 caballos, que le permiten alcanzar 194 km/h de velocidad máxima y acelerar de 0 a 100 km/h en solo 10,9 segundos, y 11,0 con la carrocería ST. Su consumo es de sólo 3,5 kilos de gas, y sus emisiones son tan reducidas –94 g/km en versión 5 puertas y 96 g/km en versión ST– que está exento del impuesto de matriculación. Combinando la autonomía de sus dos depósitos de GNC y el de gasolina, puede alcanzar una autonomía de 1.360 kilómetros. Cumple con la normativa EU6, y sus dos variantes –5 puertas y ST familiar– incorporan cambio manual de 6 velocidades y están disponibles en los acabados Reference y Style.



En modo GNC –el gas natural se almacena en dos depósitos, con 15 kilos de capacidad total, situados bajo el piso del maletero–, el León TGI tiene 420 kilómetros de autonomía. Y hay que añadir 940 kilómetros adicionales en el modo gasolina.

pora el sistema ACT de desactivación temporal de cilindros, lo que ayuda a lograr un excelente compromiso entre prestaciones y ahorro: 215 km/h de velocidad punta y sólo 4,8 l/100 km de gasto medio.

Más arriba encontramos el 1.8 TSI de 180 CV, que presume de una asombrosa respuesta a cualquier régimen, pues su par máximo es constante de 1.250 a 5.000 rpm; mientras que la guinda deportiva de la gama son las nuevas versiones Cupra de 290 CV, que también permiten elegir entre cambio manual y DSG.

En diésel, gran variedad también, empezando por el 1.6 TDI de 90 CV ofrecido sólo en el León 5 puertas y siguiendo por el 1.6 TDI de 110 CV,

ya disponible con dos tipos de cambio. E incluso en versión Ecomotive, que introduce mejoras en la mecánica para reducir el gasto y las emisiones

con ayuda de otras optimizaciones: aerodinámica, neumáticos... Por último, se ofrece el brioso 2.0 TDI, con dos niveles de potencia: 150 y 184 CV.



El León SC se beneficia en exclusiva del motor 1.2 TSI 86 CV, y además de la deportiva versión Cupra 290 CV, corona su gama con los 1.8 TSI 180 CV y 2.0 TDI 184 CV, ambos disponibles con el cambio DSG.

RÉCORD EN NÜRBURGRING León ST Cupra: un familiar muy veloz

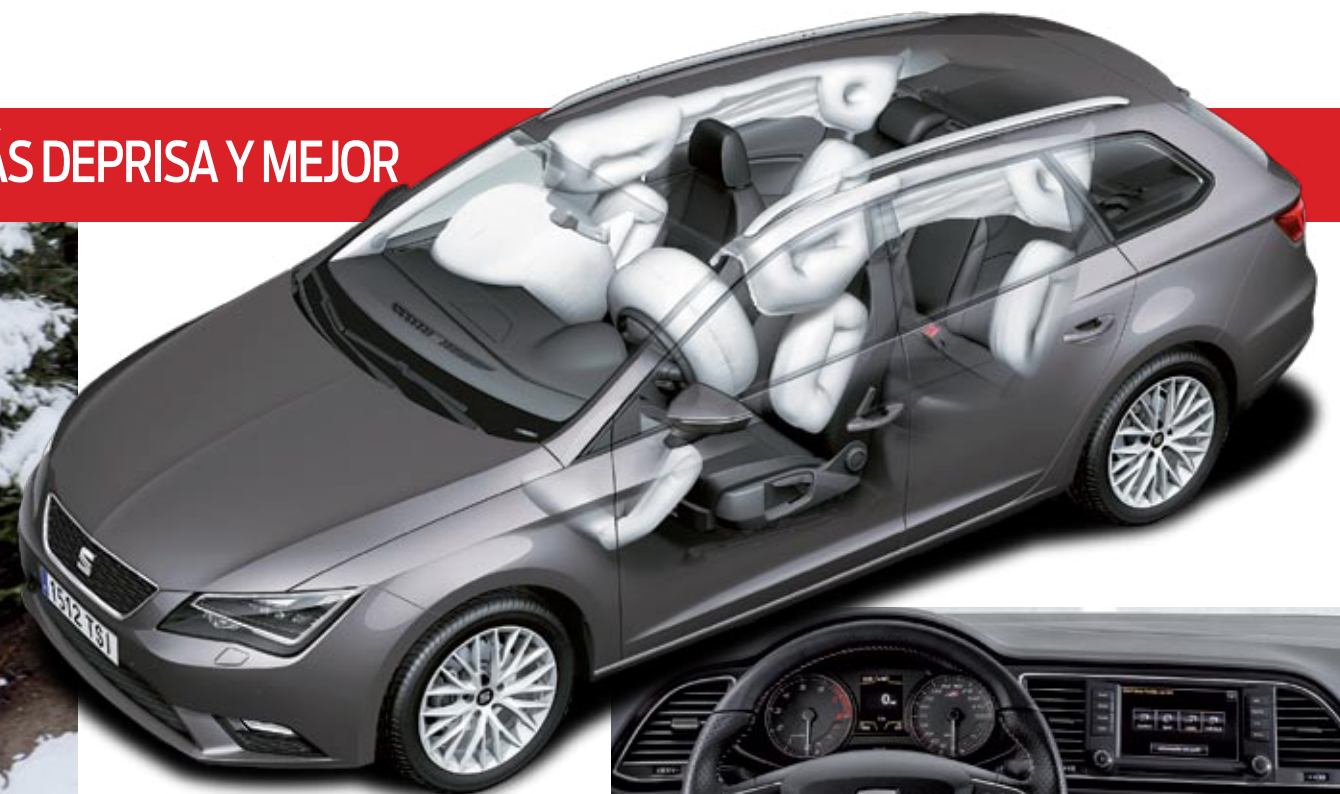
Si en 2014, y con el piloto Jordi Gené al volante, el León Cupra Performance Pack –entonces con 280 CV– fijaba en el circuito de Nürburgring un nuevo récord para un vehículo de serie con tracción delantera –rebajó el anterior mejor registro en unos 10 segundos–, Seat repetía la iniciativa en 2015, pero esta vez con el León ST Cupra, dotado también en ese momento del motor de 280 CV. Con Gené de nuevo a los mandos, el modelo español marcó un tiempo de 7 minutos, 58 segundos y 12 centésimas para completar un giro al 'Infierno Verde', lo que convertía al León ST Cupra, equipado con diferencial autoblocante delantero VAQ y caja de cambios de doble embrague de seis marchas, en el familiar de serie más veloz en Nürburgring. Hoy, el León ST Cupra, como el León SC Cupra y el León 5p Cupra, usan el 2.0 TSI 290 CV, con el que alcanzan 250 km/h y aceleran de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 TSI 86 (SC)	1.2 TSI 110 (SP)	1.4 TSI 125 (SP)	1.4 TSI ACT (SP)	1.8 TSI 180 (SC)	CUPRA 290 (SP)	1.4 TDI 90 (SP)	1.6 TDI 110 (SP)	2.0 TDI 150 (SP)	2.0 TDI 184 (SC)
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	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	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.197	1.197	1.395	1.395	1.798	1.984	1.598	1.598	1.968	1.968
Potencia máxima (CV/rpm)	86 / 4.300-5.300	110 / 4.600-5.600	125 / 5.000-6.000	150 / 5.000-6.000	180 / 5.100-6.200	290 / 5.900-6.400	90 / 2.750-4.800	110 / 3.250-4.000	150 / 3.500-4.000	184 / 3.500-4.000
Par máximo (mkg/rpm)	16,3 / 1.400-3.500	17,9 / 1.400-4.000	20,4 / 1.400-4.000	25,5 / 1.500-3.500	25,5 / 1.250-5.000	35,7 / 1.700-5.800	23,5 / 1.400-2.750	25,5 / 1.500-3.000	34,7 / 1.750-3.000	38,8 / 1.750-3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Man. 6v. (DSG 7v.)	Manual, 6 vel.	Man. 6v. (DSG 7v.)	Man. 6v. (DSG 7v.)	Man. 6v. (DSG 6v.)	Manual, 5 vel.	Man. 5v. (DSG 7v.)	Man. 6v. (DSG 6v.)	Man. 6v. (DSG 6v.)
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	195/65 R15	195/65 R15	205/55 R16	205/55 R16	225/45 R17	235/55 R16	195/65 R15	195/65 R15	205/55 R16	225/45 R17
Peso orden de marcha (kg)	1.168	1.213 (DSG: 1.241)	1.233	1.241 (DSG: 1.263)	1.290 (DSG: 1.307)	1.395 (DSG: 1.421)	1.260	1.260 (DSG: 1.280)	1.305 (DSG: 1.335)	1.350 (DSG: 1.370)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.228/1.810/1.446	4.263/1.816/1.459	4.263/1.816/1.459	4.263/1.816/1.459	4.228/1.810/1.446	4.271/1.816/1.435	4.263/1.816/1.459	4.263/1.816/1.459	4.263/1.816/1.459	4.228/1.810/1.446
Volumen maletero (l)	380	380	380	380	380	380	380	380	380	380
Capacidad depósito (l)	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	11,8	9,9	9,1	8,0	7,4 (DSG: 7,1)	5,8 (DSG: 5,7)	12,6	10,5	8,4	7,4
Velocidad máx. (km/h)	178	194	203	215	226 (DSG: 224)	250	180	194	215 (DSG: 213)	228 (DSG: 226)
Consumo mixto (l/100 km)	5,1	4,9	5,2	4,8	6,0 (DSG: 5,8)	6,7 (DSG: 6,6)	4,1	4,0 (DSG: 3,9)	4,3 (DSG: 4,4)	4,5 (DSG: 4,6)
Emisiones CO ₂ (g/km)	119	114 (DSG: 112)	120	113 (DSG: 114)	138 (DSG: 134)	156 (DSG: 154)	108	102 (DSG: 101)	110 (DSG: 115)	118 (DSG: 120)
Precios desde... (euros)	14.530	15.080	17.200	18.320	20.290	30.050	16.660	17.360	20.250	22.780

HALDEX V PESA 1,4 KILOS MENOS QUE EL ANTERIOR Y REPARTE EL PAR MÁS DE PRISA Y MEJOR



▶▶▶ La gama León incluye de serie 9 airbags: de cortina delante y detrás, frontales y laterales delanteros, y de rodilla. Y son opcionales las bolsas laterales traseras. Además, los asistentes de conducción disponibles son dignos de un segmento superior.



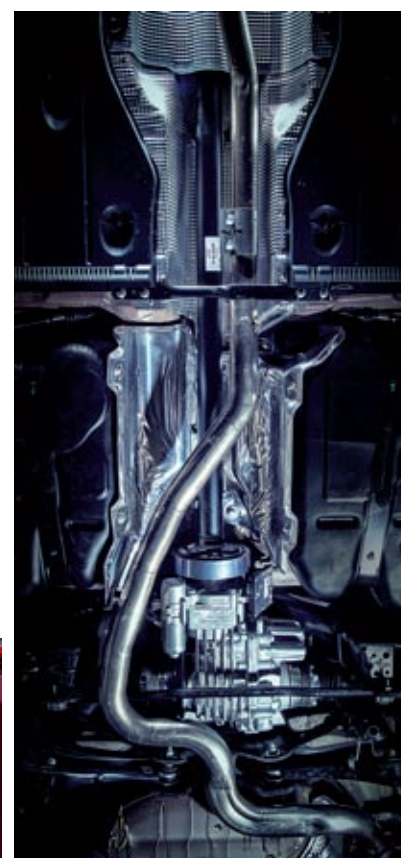
Garantía de eficacia y protección

El León es un referente en materia de seguridad. Seguridad pasiva, como constató el organismo EuroNCAP al otorgarle la máxima nota posible, y seguridad activa, capítulo donde cuenta desde la equilibrada puesta a punto del chasis hasta la avanzada tecnología de sus muchos asistentes.

Si hay algo que diferencia al nuevo Seat León es el carácter deportivo de su chasis. La suspensión garantiza un buen nivel de confort de rodadura, mientras que la dirección logra que la trayectoria sea fiel a la ordenada por el conductor. Contribuye a ello la nueva arquitectura ligada a la moderna plataforma MQB, pues todos los propulsores son ahora más compactos y van inclinados 12° hacia la parte posterior del vano motor, lo que ha per-

mitido avanzar el eje delantero 40 milímetros más: batalla más larga, distribución de pesos más equilibrada... Todo son ventajas. En las versiones que montan una mecánica de hasta 150 CV, en el eje posterior hay una eficaz y ligera barra de torsión, mientras que las variantes más potentes montan una suspensión multibrazo, que separa las fuerzas de apoyo longitudinal de las fuerzas de apoyo lateral. Y para los León más deportivos

▶▶ El sistema de tracción Haldex de quinta generación, controlado electrónicamente, no resta capacidad al maletero del León ST.



se reserva el Seat Drive Profile con Control de Chasis Adaptativo DCC y dirección progresiva –en función de la velocidad del coche–, con el que el usuario puede elegir entre tres modos distintos de conducción: Normal, Sport y Confort.

Asimismo, tanto el León ST 4Drive como las distintas versiones del León X-Perience comparten uno de los sistemas de tracción integral más avanzados y eficientes del segmento. Se trata del Haldex V, un embrague multidisco con accionamiento hidráulico y control electrónico –prescinde del acumulador de presión de anteriores generaciones– que reacciona rápidamente a todas las situaciones de conducción, pues en condiciones normales transmite la mayor parte del par motor a las ruedas delanteras, pero si estas van a perder tracción, el par motriz se reparte rápidamente hacia las ruedas traseras.

El nuevo Seat León incorpora de serie, además, varios sistemas de asistencia a la conducción de última generación, como el bloqueo electrónico del diferencial en ambos ejes EDS, el diferencial de deslizamiento limitado XDS para mayor tracción en curva, el programa electrónico de estabilidad ESC y el Freno Mul-

ticolisión –tras un primer choque tratará de evitar colisiones posteriores frenando automáticamente el coche–; aunque la lista de dispositivos de seguridad disponibles se completa con el Control de Velocidad de Crucero Adaptativo ACC, el sistema de radar Front Assist –incluye una función de frenada de emergencia en ciu-

dad–, el detector de somnolencia, un asistente de luces largas, el asistente de Control de Carril –introduce pequeñas correcciones en la dirección asistida electromecánica para impedir al conductor salirse del carril de marcha– o los faros de LEDs integrales, que proyectan una luz parecida a la luz natural del día.



▶ La agencia europea EuroNCAP ha probado la seguridad del León de 5 puertas y del León ST, otorgándoles la nota más alta: 5 estrellas. Y ha premiado su sistema de Freno Multicolisión y el asistente de Control de Carril.

la cifra

5.400

millones de euros va a invertir Daimler en los próximos 2 años para tener una versión eléctrica en todos los turismos Mercedes-Benz. El primer eléctrico 100% será el GLC F-Cell, concretamente los plug-in híbridos de pila de hidrógeno GLC Coupé 350 E 4Matic y E 350, que estarán disponibles este año, quedando para 2017 el S 500 con funcionamiento eléctrico, una batería de iones de litio y una estrategia de funcionamiento inteligente optimizada. El objetivo es vender más de 100.000 eléctricos al año al final de la década.

en breve

► **TEST DE EMISIONES.** Los miembros de la UE han aprobado los nuevos test de emisiones de CO₂ y consumos de coches y furgonetas. Parlamento y Consejo de la UE deberán ratificar esos controles.

► **'CAR SHARING'.** La DGT contará en septiembre con una Central de datos de los vehículos de uso compartido, que tendrán privilegios, según su implicación en movilidad sostenible.

► **FICOSA SE AFIANZA EN AMERICA.** 4 pedidos de fabricantes norteamericanos, valorados en casi 400 millones de euros, suponen 8.900.000 retrovisores exteriores para la nueva planta de Tennessee.

► **PLANTA EN BRASIL.** Jaguar Land Rover ha inaugurado su primera factoría propia fuera del Reino Unido. Se fabricarán allí el Range Rover Evoque y el Discovery Sport.

la frase

Jeannot Mersch. Presidente de la Federación Europea de Víctimas de la Carretera (FEVR).

«Las víctimas de los accidentes de tráfico se sienten olvidadas con frecuencia. Todavía muchos países necesitan ofrecer una respuesta legal más seria a la violencia en la carretera».

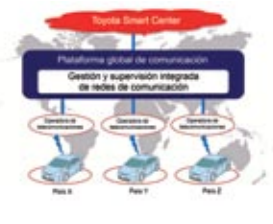
Detectores de radar
Sin uso no hay sanción

Llevar un detector de radar ya no supone multa segura tras la sentencia de un juzgado de Segovia, que anula la denuncia a una conductora por llevar ese mecanismo de detección de cinemómetros, prohibidos explícitamente por la Ley de Tráfico. Es la respuesta al recurso promovido por Automovilistas Europeos Asociados (AEA) y deja claro que Tráfico no puede sancionar por llevar un detector de radar si los agentes no acreditan que se esté utilizando.



poration. Se trata de crear una plataforma global de comunicaciones de amplio alcance a la que lleguen los módulos de comunicación de datos (DCM), que serán una realidad en 2019 y comenzarán a montarse en serie en los Toyota y Lexus en 2020 en Japón y Estados Unidos,

para llegar gradualmente a otros mercados.



ELECCIONES Y SEGURIDAD VIAL

Compromiso: radares preventivos, no recaudatorios

Hay que hurgar con determinación en los programas electorales de los principales formaciones que se presentan a las próximas elecciones para encontrar referencias a sus propuestas en materia de seguridad vial. Por eso, para desgranar esas propuestas resultó especialmente revelador el debate a cuatro organizado por el Real Automóvil Club de España (RACE) y el Observatorio Español de Conductores Ducit; su director, Carlos Lancha, fue el maestro de ceremonias.

Los representantes de PP, Luis Aznar; Ciudadanos, Irene Rivera; Unidos Podemos, Jacinto Morano y PSOE, Zaida Cantera (en ese orden en la foto), se mostraron práctica-

mente de acuerdo en las grandes líneas, pero con marcadas discrepancias en los procesos de puesta en marcha. En lo que sí alcanzaron consenso fue en el colofón: un compromiso de impulsar una iniciativa parlamentaria para clarificar

los criterios de ubicación de radares, en un intento de demostrar que su fin no es recaudatorio.

Los especialistas en seguridad vial de las cuatro grandes formaciones que aspiran a formar Gobierno desgranaron las intencio-

LAS IDEAS DEL PP:

- Subir la velocidad a 130 km/h, con condiciones, porque es una realidad en las carreteras.
- Endurecer las penas en casos especialmente graves, pero no subiendo la sanción económica.
- Un PIVE que llegue a mayor número de personas.

LAS IDEAS DE CIUDADANOS:

- Apuesta por una oficina nacional de evaluación y planificación de infraestructuras.
- Subida de la sanciones en las infracciones que producen más accidentes (alcohol, drogas, móvil...)
- Incluir los usados de hasta 3 años en el PIVE.

nes de sus partidos en los grandes temas que inciden en la siniestralidad del tráfico y la movilidad de los españoles, comenzando por hablar de las infraestructuras, que necesitan más inversión, que se debe realizar priorizando por necesidades y buscando la participación de todas las administraciones implicadas. Opinión generalizada que se extiende al esfuerzo que requiere el mantenimiento de las vías existentes, especialmente las carreteras convencionales, que son las que más lo necesitan.

Otro punto de consenso se centró en la necesaria actuación sobre los puntos negros, muchos de ellos identificados y solo solucionados cuando la fiscalía

interviene de oficio ante la pasividad de la Administración para solventarlos.

Normativa y sanciones fue el segundo gran tema sobre la mesa. El debate se centró sobre el posible incremento del límite de velocidad a 130 km/h, subida que defiende el PP, ve posible Unidos Podemos y propone estudiar el PSOE, mientras Ciudadanos pone el énfasis en acabar con las incoherencias, implantando límites de velocidad realistas, una realidad compartida por el resto de ponentes.

LAS IDEAS DE PSOE:

- Punto negro identificado, punto solventado.
- Reforma de los centros de reconocimiento médico y creación de un grado técnico en seguridad vial para esos profesionales.
- Reducir los plazos de renovación del carné según aumente la edad.
- Un PIVE reestructurado, que potencie las tecnologías alternativas.

LAS IDEAS DE UNIDOS PODEMOS:

- Pago por uso de las infraestructuras en función de la vía, del tipo de vehículo y/o de la actividad.
- Estipular la sanción económica de las multas en función de la renta.
- Bajar de 18 años la edad para conducir.

Volkswagen

Más de 30 modelos eléctricos

El nuevo plan estratégico de VW contempla vender 3 millones de coches eléctricos en 2025, lo que supondrá entre el 20 y el 25 por ciento de sus matriculaciones ese año. El plan,

con el que el consorcio automovilístico pretende superar la grave crisis que atraviesa, supone lanzar al mercado más de 30 modelos con esa tecnología en los próximos años. Otro punto en el reposicionamiento que la compañía afronta es la apuesta por los vehículos sin conductor y el negocio de las baterías recargables.

Toyota

Plataforma de comunicación global

Desarrollar redes de comunicación en todo el mundo para facilitar la conectividad entre vehículos es la apuesta de Toyota y la operadora japonesa de comunicaciones KDDI Cor-



▲ Las directoras de la DGT, María Seguí, Tráfico del Gobierno Vasco, Garbiñe Sáez, y Servei Català de Transit, M^a Eugenia Doménech, de izq. a decha.

DIEZ AÑOS DE CARNÉ POR PUNTOS
Conductores mejores y más seguros

Las tres mujeres que dirigen el tráfico en el país celebraban los diez años de la implantación del carné por puntos destacando el «consenso social» generado por una medida, que el 69 por ciento de los españoles cataloga como buena o muy buena en el último barómetro del CIS. Sondeo en el que un 17 % dice haber cambiado su forma de conducir desde la llegada de 'los puntos', porcentaje que se convierte en 40 % entre los con-

ductores que han perdido los puntos.

Y es que el carné por puntos crea conciencia y reduce la siniestralidad, aunque «no es suficiente», según la directora de la DGT, que puntualiza esa aseveración recordando que en Suecia y Holanda, dos países con bajo índice de accidentalidad, no existe, mientras que las cifras no son siempre buenas en los 22 estados que lo han implantado. Quizás por-

que, como también apunta María Seguí, ese 62 % de reducción de muertos de 2005 a 2015 (4.442 y 1.688 fallecidos, respectivamente) también se debe achacar al descenso de los desplazamientos, la conversión de carreteras convencionales en vías de alta capacidad y la renovación del parque que se llevaron a cabo antes de que estallara la crisis. Todo ello sin menospreciar el efecto positivo real del carné por puntos, al que se puede achacar entre el 10 y el 14 % de la reducción de muertos en los dos primeros años de implementación del sistema.

También para Garbiñe Sáez la reducción de la siniestralidad no se debe solo al miedo de perder puntos. La directora de Tráfico del Gobierno Vasco, considera que el sistema debe evolucionar y que hay que atender la diversidad y variables psicológicas de los reincidentes para conseguir que les llegue el mensaje, algo en lo que coinciden sus colegas. En el resto de

conductores aparece una influencia positiva, dado que más del 51 % de los que realizan un curso de sensibilización para recuperar puntos no cometen infracciones en los dos años siguientes.

También hay consenso entre las directoras al considerar que se han traído más puntos por las infracciones que más se han vigilado, como la velocidad, lo que indica la necesidad de incidir en otros temas.

Por su parte, M^a Eugenia Doménech, la responsable del Servei Català de Transit, resaltaba que la llegada del carné por puntos significó un cambio de concepto, al convertir el derecho a conducir en responsabilidad, fundamentalmente por el efecto de reproche social a los conductores de riesgo y la sensibilización hacia los más seguros que han generado el carné por puntos.

El repaso a estos diez años destaca que 3 de cada 4 conductores mantiene intacto su saldo, mientras 7,5 millones han sido sancionados por al-

guna infracción que conlleva pérdida de puntos, lo que representa el 25 % del censo. Sin embargo, 4,8 millones solo han recibido una sanción, con 2,6 millones sancionados en dos o más ocasiones. Lo que coloca en 12,3 millones las sanciones tramitadas y en 37,99 millones los puntos traídos.

Preocupa especialmente las 214.150 pérdidas del permiso, con 8.759 automovilistas que agotaron el saldo dos veces y 219 que lo hicieron tres o más. En cuanto a las detracciones, casi la mitad (42%) han sido de 2 puntos, mientras que el 7 % corresponden a infracciones muy graves, con pérdida de 6 puntos. Hasta el momento 503.291 automovilistas han asistido a cursos de recuperación parcial o total.

En el País Vasco se han traído más de 1.600.000 puntos en esta década y en las autopistas por tráfico cerca del 40 % de los fallecidos en accidente dieron positivo en alcohol y drogas el pasado año.

Iveco

Los nuevos Stralis se harán en España

Fabricar la nueva generación del camión pesado Stralis ha supuesto una inversión

de 140 millones de euros en I+D y adecuación de las plantas de Madrid y Valladolid a la llegada de ese Iveco, que se hará en exclusiva para Europa y contará con una versión de gas natural comprimido (GNC). La llegada de los Stralis XP y NP

(Natural Power) convierte a Iveco España en centro de producción de vehículos pesados en Europa, puesto que la furgoneta Daily se dejará de fabricar en Valladolid a finales de año. Las plantas españolas son dos de las más eficientes del mundo

de CNH Industrial (la matriz de Iveco), cuentan con casi 3.500 empleados dedicados a la producción (2.500 en Madrid) y harán hasta finales de año 27.000 unidades del nuevo Stralis, de las que sólo el 13 % se quedará en el mercado interno.





Su singularidad es el gran elemento diferenciador del exitoso 'crossover' de Citroën, que mantiene una alta demanda desde que las primeras unidades llegaron al mercado. Se fabrica en Villaverde para todo el mundo y se ha convertido en objeto de deseo de muchos españoles.

¡Es nuestro coche!

Isabel tenía muy claro que quería un C4 Cactus. Lo había visto por la calle y le había gustado, quizás por la singularidad que le confieren sus protectores Airbump, porque es un modelo que nadie confunde con otro coche, por la seguridad que ofrece y por su gran contenido tecnológico. En la elección estaba de acuerdo Ignacio, su marido, y por eso cuando entraron en la sucursal Citroën de la calle Hermanos García Noblejas de Madrid, sabían muy bien lo que iban a comprar, decididos

a salir con el pedido formalizado, porque el C4 Cactus era su coche. Quedaba por decidir el resto de parámetros, incluido el color, porque a Isabel le gustaba en amarillo, pero al final cambió de idea porque en rojo se lo entregarían antes y también pensó que del amarillo se podrían cansar más pronto. En la configuración les ayudaría Clemente, el vendedor al que le tocó atenderlos, acompañarlos mientras ambos probaban el coche por las calles del barrio y diseñar la unidad que acabarían comprando: un

C4 Cactus rojo y negro, impulsado por el eficiente PureTech de 110 caballos, con cambio manual y acabado Feel Edition, un nivel medio/alto que destaca por su gran equipamiento y al que nuestra pareja protagonista sólo tuvo que añadir el navegador en pantalla táctil + sistema de audio con espacializador del sonido, para tener el coche de sus sueños. Elegido color, motor y equipamiento y conocido el precio tras aplicar el descuento de la marca (este mes 1.400 €, más 1.800 € por financiar), direc-

tamente pasaron a efectuar el pedido con la ilusión de disponer de su nuevo coche muy pronto, dado que habían elegido una unidad que podía estar matriculada y entregada en menos de una semana al estar disponible en el concesionario. De no haber sido así se podría haber buscado en otros concesionarios de España o realizar el pedido a fábrica, operación que dilataría la entrega. En cuanto a la forma de pago, la señal que inicializa el proceso se efectúa con tarje-

ta de crédito o transferencia. El resto, al igual que si se trata de la entrada en una financiación, se formaliza mediante un ingreso en la cuenta que facilita la concesión o mediante cheque bancario. En cuanto a

la documentación a aportar, basta con el DNI y el padrón municipal si la dirección en la que se matricula el vehículo es distinta de la del DNI del comprador. También es el documento imprescindible cuando

se recurre al pago aplazado, que requiere la última nómina y los datos bancarios, información que suele ser suficiente para que la financiera de la marca valore los riesgos de la operación.

EN LA FABRICA » Paso a paso todo bajo control

Cuando el C4 Cactus con las especificaciones que desea el cliente no se encuentra en



◀▶ La primera visita al concesionario es una toma de contacto con la mecánica, espacio y habitabilidad. También sirve para estudiar las distintas combinaciones que se pueden elegir.



◀ Antes de formalizar la compra y una vez recogido el coche, Clemente acompañó a Isabel e Ignacio para que pudieran conocer el C4 Cactus que pensaban comprar y, efectuada la entrega, familiarizarse con su coche.



► Son tantas las posibilidades de personalización de un C4 Cactus, que puede pasar más de una semana sin que en la línea de montaje de la planta de Villaverde se hagan dos unidades iguales.

stock, la sucursal o el concesionario transmite el pedido a fábrica, donde se convierte en una orden de fabricación, porque ese C4 Cactus va dirigido a una persona determinada que ha especificado unas características concretas. Supone 2.500 referencias de montaje, un grado de personalización que recoge la or-

den de fabricación; es el 'DNI' de cada unidad, por su número de identificación único, que refleja hasta el más mínimo detalle lo que el cliente ha pedido en el concesionario. Un documento que la marca define como el 'coreógrafo' de un ballet en el que se sincronizan operarios, robots, proveedores y operadores logísticos para

asegurar que todas las piezas están en el momento justo en el lugar preciso. Una coordinación muy compleja cuando se trata de un modelo tan personalizable como el C4 Cactus, cuyas múltiples posibilidades permiten que pueda pasar más de una semana sin que se vean dos Cactus con las mismas características en las

líneas de montaje de la planta de Villaverde.

Además, tanto en chapa, como en pintura y montaje, la producción del C4 Cactus cuenta con sistemas de control específicos destinados a alcanzar el nivel de calidad deseado cuando el coche sale de la fábrica. Por eso, se efectúan con mayor frecuencia e intensidad



◀▶ La entrega del vehículo es un acontecimiento que Citroën cuida con esmero. Se aprovecha para detallar al propietario las características y singularidades del modelo que ha comprado.



controles de aspecto, realización geométrica, conformidad, estanqueidad, calidad y funcionalidad. También, cada

vehículo se prueba en la pista para verificar el buen funcionamiento de todos y cada uno de los órganos mecáni-

cos y de los equipamientos, ya sean funcionales o de confort y se realiza una verificación total de cada unidad.

Cuando el coche está listo, la fábrica avisa al concesionario para que este comunique al cliente que el vehículo que ha pedido está disponible y llega la fase de realizar el pago para proceder a la matriculación.

Con los papeles en regla el vendedor entrega el vehículo y lo prueba junto al comprador para explicarle el funcionamiento de todos los sistemas que tendrá que manejar. Unos días después de la entrega se vuelve a contactar con el cliente para confirmar que todo está bien.

Tenemos que agradecer la colaboración de Isabel Espadas, Ignacio Biel, Clemente Cuadrado y del pequeño Pablo, pues sin su predisposición y simpatía no hubiera sido posible realizar este reportaje.

MÁS DE 80.000 CACTUS SALIERON DE VILLAVERDE EN 2015 Fabricando para el mundo

Exactamente 85.757 C4 Cactus fabricaron el año pasado los 1.842 empleados que trabajan en la planta de PSA en Villaverde, en los dos turnos que hay en la factoría madrileña, que ha hecho de la calidad del producto su seña de identidad. El aumento de la demanda interna, que absorbió el 14,5 por ciento de la producción frente al 12,9% de 2014, mandó el 85,5 por ciento fuera de nuestras fronteras; no en vano, la fabricación del 'crossover' de Citroën es exclusiva de Villaverde donde una plantilla formada y concienciada monta el C4 Cactus. El grueso de esas exportaciones (91,9 %) fue a la UE, distribuyéndose el resto por los 18 mercados en los que se vende el C4 Cactus (resto de Europa, América, África, Asia, y Oceanía). Villaverde es una máquina perfectamente engranada, que permite corregir sobre la marcha el más mínimo fallo que pueda producirse y con una productividad que la coloca entre las mejores del grupo PSA.

A LA CARTA 38.000 CONFIGURACIONES DISTINTAS

Amplio, muy amplio es el abanico de colores, mecánicas, equipamiento y opciones disponibles para el C4 Cactus. Tanto es así que llegan a 38.000 las configuraciones que puede barajar el cliente para conseguir un coche único y diferente. Claro que diferente ya resulta desde el primer momento una carrocería que rompe la rutina estableci-

da con ese resalte que domina en los laterales y configura los parachoques. Son los llamados Airbumps, piezas de poliuretano termoplástico rellenas de aire, que aúnan estética y funcionalidad, puesto que no requieren un mantenimiento especial, protegen de los pequeños arañazos del día a día (golpes de hasta 4 km/h) y se reemplazan con

mucha facilidad. Una tecnología única patentada y ofrecida en exclusiva por Citroën.

Negro, gris, duna y chocolate se combinan con los once colores disponibles para la carrocería, seis niveles de acabado y tres universos interiores (en gris, habana y purple). A lo que se añaden los motores PureTech de última generación en gasolina y los BlueHDI

en diésel, que cumplen la norma Euro 6 y se ofrecen en tres y dos versiones, respectivamente. La elección se completa con cambio manual o manual pilotado y la posibilidad de contar con techo cerrado o panorámico.

Larga lista que complica encontrar dos Cactus iguales, partiendo de un modelo en origen que no tiene nada de convencional.



+ en www.lamborghini.com/es/inicio

LAMBORGHINI



UN COCHE DE VIDEOJUEGO

El Lamborghini Centenario, que la marca ha lanzado para conmemorar los 100 años del nacimiento del creador de la marca, Ferruccio Lamborghini, es la imagen de portada del videojuego 'Forza Horizon 3'. Desde el próximo mes de septiembre, los jugadores tendrán la oportunidad de disfrutar virtualmente de la conducción de este modelo, equipado con un poderoso motor de 770 caballos, del que solo se van a fabricar 40 ejemplares.

+ en www.vencontuvturgo.com/index.php

'FURGO' VW
UN NUEVO RÉCORD
Más de 5.000 fans y 758 furgonetas
acudieron a la tradicional concentración de Volkswagen celebrada hace unos días en la localidad gerundense de Sant Pere Pescador. El



evento coincidió con la prueba del Mundial de Windsurf y batió todos los récords de asistencia demostrando que el espíritu que inspiró la primera furgoneta 'T' de Volkswagen sigue más vivo que nunca.

+ en <https://conducutuvida.es>

FORD CONDUCE TU VIDA

▶ Casi 3.000 jóvenes conductores españoles ya han participado en las cuatro ediciones del programa 'Ford conduce tu vida'.



◀ De izquierda a derecha, Luis Miguel Torres, concejal delegado de Seguridad Ciudadana, Protección Civil y Movilidad de Alcobendas, Ignacio García de Vinuesa, alcalde de Alcobendas, y Jesús Alonso, consejero delegado de Ford España.

LA PRÁCTICA, LA MEJOR ESCUELA

La colaboración de su ayuntamiento convirtió la localidad madrileña de Alcobendas en el escenario de la cuarta edición de los cursos de conducción que Ford ofrece a conductores de entre 18 y 24 años para enseñarles y ayudarles a prevenir y tomar conciencia de los riesgos que conlleva conducir, con especial incidencia en el peligro

de drogas y alcohol al volante. Han sido 900 los jóvenes que se han unido a los cerca de 2.000 españoles y los casi 13.500 de otros países europeos participantes en las anteriores ediciones de un curso que les enseña a afrontar los peligros con que se pueden encontrar en la carretera. De ello se encargan los módulos di-

señados para aprender a detectar riesgos, gestionar velocidad y distancia, reaccionar ante un imprevisto o practicar frenadas de emergencia. Todo ello completado con la vivencia de conducir 'embriagado', sensación que propician un traje y unas gafas ideados para sentir las limitaciones de alcohol y drogas.

+ en www.scorpionship.abarth.com

ABARTH

ÚNETE A LA FAMILIA

Los fans de Abarth en España ya tienen punto de encuentro. La marca acaba de abrir 'The Scorpionship', una comunidad donde propietarios, coleccionistas y aficionados a la firma del escorpión disfrutarán de ventajas y promociones. Los interesa-

dos pueden inscribirse en la web que figura en la izquierda y recibirán una tarjeta personalizada como miembros del club. También podrán asistir a la concentración anual que organizará la marca.



+ en www.audiles.com

EXPOSICIÓN

Audi ha abierto

en su museo de Ingolstadt (Alemania) una muestra de **12 coupés** desde 1930 hasta ahora, que incluye una réplica del Horch 'Manuela', del piloto Bernd Rosemeyer.

THE MAN & LE MANS

ENAMORADO DE LAS CARRERAS

Ha llegado a los cines el documental que cuenta la historia de una película mítica para los amantes del automovilismo: 'The man & Le Mans'. Elaborado con material inédito, que acompaña los testimonios de los que más de cerca vivieron aquel turbulento rodaje, el documental nos revela un Steve McQueen obcecado

en 'su' largometraje protagonizado por una de las competiciones más carismáticas del calendario, con el que el astro de la pantalla quiso reflejar su pasión por las carreras. Un peligroso y carísimo rodaje, que McQueen dirigió en la sombra y en el que al final tuvo que resignarse a su papel de actor, por falta de guión.



▶ El actor Steve McQueen era un auténtico apasionado de las carreras y la velocidad.

+ en www.citroen.es

EL E-MEHARI, VEHÍCULO DE LA ISLA

CITROËN ELECTRIFICA FORMENTERA

Las primeras unidades del E-Mehari, el eléctrico 100% de Citroën, ya ruedan en la isla de Formentera, que quiere convertirse en la primera de Europa en la que solo circulen eléctricos.

Todavía hoy en día circulan en Formentera casi 150 unidades del mítico Citroën Mehari, un modelo que se convertirá de nuevo en abanderado de la isla gracias a las unidades del E-Mehari que Citroën ha cedido a la flota del Consell. La diferencia es que este nuevo Mehari es 100% eléctrico, lo que ser-

virá a la isla pitiusa para lograr su objetivo de convertirse en la primera de Europa en la que solo circulen vehículos eléctricos. Las unidades que cede la marca se destinarán a la promoción turística e institucional y servirán para el traslado de autoridades y personalidades de visita en Formentera.



▶ La actriz Juana Acosta (derecha) posa con su E-Mehari en Formentera. Arriba: J.A. Leon Capitan (PSA), Jaime Ferrer y Alejandra Ferrer (presidente y consejera de Turismo de Formentera) y Concha Caja (Citroën).



+ en www.gran-turismo.com/es/academy

GT ACADEMY

ARRANCA UNA NUEVA CARRERA

Comienza la octava edición de 'Nissan GT Academy', la competición que convierte a pilotos virtuales en reales de la mano de Nissan y PlayStation y en la que han participado ya más de seis millones de jugadores de todo el mundo. Los participantes en la competición serán los primeros en probar la nueva versión especial



+ en www.hyundai.com/es

SIN CONTAMINAR

El Hyundai ix35 Fuel Cell

ha recorrido cinco países en cinco días con **cero emisiones**. En total, 2.500 kilómetros desde Noruega hasta Italia con récord de velocidad incluido: 170 km/h.

+ en www.mazdaibels.es

MAZDA, EN TOMORROWLAND CON SONIDO ESPAÑOL

La mallorquina Paula Serra es uno de los seis DJs ganadores de la competición 'Mazda Drives: The Sound of Tomorrow', lo que le permitirá actuar en directo durante 60 minutos en 'Tomorrowland 2016'. Este festival es uno de los eventos musicales más reconocidos. Se celebrará del 22 al 24 de julio en Boom (Bélgica) y

contará con Mazda como socio. La marca sorteará, además, tres viajes para asistir al evento.





RÉCORD... Y SUBIENDO CON EL DE ESTE AÑO, PORSCHE YA SUMA 18 TRIUNFOS EN LA PRUEBA FRANCESA. EL 919 HYBRID FUE RÁPIDO Y FIABLE

La carrera más cruel del mundo

A las 24 Horas de Le Mans se le han aplicado todo tipo de calificativos a lo largo de su historia: la carrera más bonita del mundo, la más dura, la más auténtica... Pero tras la última edición habrá que hablar también de su crueldad, pues Toyota tenía el triunfo en su mano y el TS050 Hybrid se averió a cuatro minutos del final. Porsche, que había combatido hasta el último momento, sumaba así con el 919 Hybrid su segunda victoria consecutiva.



◀▶ El francés Romain Dumas, el suizo Neel Jani y el alemán Marc Lieb se hacían 'selfies' en el podio, aún casi sin creérselo: habían ganado las 24 Horas.



▶▶ Nakajima lloraba desconsolado tras la debacle del Toyota. El nipón ya acariciaba la victoria, con 1 minuto y 24 segundos de ventaja sobre el Porsche a falta de una vuelta, pero el coche se detuvo. Pese a pasar por meta después, fue descalificado.



Pedro Martín | pmartin@motor16.com
Fotos: Sutton

Sería injusto decir que Toyota regaló el triunfo a Porsche, porque el equipo alemán combatió hasta el final con su 919 Hybrid pilotado por Jani, Dumas y Lieb, y eso siempre 'ayuda' a que el rival falle. Eso lo vimos ya en la edición de 2014, porque la firma japonesa lideraba la prueba por delante de Audi y Porsche cuando a eso de las cuatro de la madrugada el TS040 Hybrid sufría un problema

eléctrico que arruinaba las opciones de la marca japonesa para hacerse con una victoria que se le escapa. Pero lo de la última edición disputada bate todos los records, y términos como infortunio, maldición, desastre o crueldad cuadran perfectamente para definir lo ocurrido en el mítico circuito de La Sarthe. Para encontrar desenlaces dramáticos de este nivel en el mundo del automovilismo viene a la mente el de Carlos Sainz y Luis Moya en el Rally de Inglaterra de 1998, y también con un Toyota como

protagonista. Entonces, a los españoles se les fue de las manos el título porque su Corolla se averió a sólo 700 metros de la meta del último tramo.

En el caso de la prueba de Le Mans de este año, Toyota ya tenía casi la copa de vencedores en la mano, los miembros del equipo empezaban a celebrarlo en los boxes y su único rival con posibilidades en ese momento, Porsche, tiraba la toalla tras mantener un bello duelo en las últimas horas que le había llevado a reducir la distancia incluso a

menos de 30 segundos cuando restaba menos de una hora de carrera. Pero Nakajima, al volante del TS050 Hybrid, corría lo suficiente para que el 919 Hybrid alemán no pasara de ahí, de modo que en Porsche decidieron asegurar la segunda plaza —tenían el segundo Toyota por detrás a sólo tres vueltas— y realizaron un último cambio de neumáticos a falta de 10 minutos. Un instante después de volver a pista, a Neel Jani le enviaban un mensaje que probablemente le sonaría a broma: el Toyota

líder empezaba a circular muy despacio. Tanto, que el minuto y 24 segundos de ventaja que sacaba el coche japonés al alemán se redujo a nada. A sólo tres minutos del final, y ante la estupefacción de público y participantes, Porsche se ponía al frente de la prueba y aseguraba su segunda victoria consecutiva. Y la número 18 en el cómputo de la cita gala, lo que refuerza a la marca de Stuttgart-Zuffenhausen como la más laureada en Le Mans. A pocos metros, en el garaje de Toyota, la incredulidad se

mezclaba con la tristeza, y las lágrimas no tardaban en aparecer. La crueldad se había cebado de nuevo con la firma nipona, y esta vez con una gravedad que pasará a la historia. Además, el TS050 Hybrid número 5 sería descalificado finalmente pese a atravesar la meta, pues Nakajima —que tenía como compañeros a Anthony Davidson y Sebastien Buemi— logró completar el último giro empleando casi 12 minutos, lentitud que aparejaba la eliminación. El Toyota número 6, pilotado por Sarra-

zin, Conway y Kobayashi, y que marchó a tres vueltas del dúo de cabeza durante las horas finales, heredaba la segunda plaza, un buen resultado incapaz de levantar, sin embargo, el ánimo en la escuadra asiática. Y otro efecto colateral fue la tercera posición final para Audi, cuyos R18 defraudaron tanto por velocidad —en los entrenamientos marcaron tiempos algo más lentos que los Porsche y los Toyota— como, sobre todo, por fiabilidad. No obstante, el resultado de Duval, Jarvis y Di Grassi con

el coche número 8 —entró a 12 vueltas del ganador— tenía más importancia de la aparente, pues supone que Audi no se ha bajado del podio de Le Mans desde 1999.

El dramático desenlace lo eclipsa todo en el análisis de una carrera que, sin embargo, tiene mucho para contar. Porque, por ejemplo, la edición 2016 será recordada como una de las de pronóstico más abierto, pues Audi, Porsche y Toyota, cada una con dos coches, tenían serias posibilidades de victoria. A Porsche, por

EN EL PODIO DESDE 1999 TERCER PUESTO AL FINAL PARA AUDI, PERO LOS R18 NO ESTUVIERON BIEN



► La segunda posición final fue para el Toyota de Sarrazin, Conway y Kobayashi, que entró a 3 vueltas del Porsche vencedor. Un gran resultado, pero incapaz de camuflar la enorme decepción en el equipo japonés, que parece gafado en la carrera francesa.



ejemplo, le avalaba su triunfo del pasado año, y las expectativas crecieron cuando los dos 919 Hybrid copaban la primera fila de la parrilla tras unas sesiones de entrenamientos donde la lluvia se convirtió en protagonista. En cuanto a Toyota, llegaban con un coche prácticamente nuevo, y aunque la fiabilidad de una montura recién estrenada siempre es una incógnita, los TS050 Hybrid pusieron de manifiesto que, como mínimo, potencia tenían. De hecho, marcaron el tercer y el cuarto registros pa-

ra monopolizar la segunda línea en la salida.

En cuanto a Audi, marca dominadora en Le Mans durante este siglo XXI, todos esperaban su reacción ayudados por la experiencia del equipo. Los R18 de este año no parecían rapidísimos –en entrenamientos rodaron a unos 3 segundos del mejor Porsche–, y había miedo a las lluvias pronosticadas porque el coche parecía perder algo de rendimiento con mucha agua, pero los 50.000 kilómetros de ensayos acumulados podían ser

definitivos. Su baza, sin duda, sería la robustez.

Y la anunciada lluvia llegaría. El cielo se ennegreció por momentos y cuando sólo faltaban 20 minutos para las 3 de la tarde, con los 60 coches ya formados en la parrilla, descargó un aguacero que anegó gran parte de la pista. El pelotón se puso en marcha encabezado por el 'safety car', pero la cortina levantada era tan densa que iban pasando los minutos y el coche de seguridad no se apartaba. Es algo que ya ha ocurrido varias veces en los úl-

timos años y que los aficionados entienden menos aquí que en carreras para 'blanditos', como la Fórmula 1. La lluvia cesó, la pista se fue secando y al cabo de 45 interminables minutos de 'trenecito' la prueba se puso en marcha, viviéndose unos primeros instantes de intensidad desusada: los Porsche iban por delante, pero Audi atacaba con fiereza desde detrás, mientras que los Toyota parecían ceder al principio y recuperaban a todo ritmo después, a medida que el asfalto se secaba. Fue un inter-



► Un intenso aguacero en el momento de la salida obligó a neutralizar la prueba durante los primeros 45 minutos. Los aficionados no lo entendían.



Trabajada victoria en la clase LMP2 para el Signatech Alpine de motor Nissan pilotado por Menezes, Lapierre y Richelmi.



Magnífico estreno de los GT en el retorno a Le Mans de Ford, con triunfo de Hand, Muller y Bourdais, por delante del Ferrari de Fisichella.

cambio de 'golpes' inicial para medir fuerzas, pero pronto las aguas volvieron a su cauce. Y los meteorólogos empezaban a hablar ya de una carrera en seco.

Cuando sólo habían pasado dos horas, el Audi número 7 –pilotado por Fassler, Treluyer y Lotterer– entraba a boxes: turbo. Era el primer capítulo de una historia

LOS ESPAÑOLES Merhi y García, al mejor nivel

Dos pilotos representaban a España en Le Mans. Por un lado, el castellonense Roberto Merhi, que en el último momento entraba en el equipo Manor para sustituir al británico Will Stevens, encuadrado finalmente en G-Drive. Y nuestro ex piloto de Fórmula 1 lo hizo francamente bien con el Oreca 05 Nissan, pues tomó la salida y aprovechó el mal estado de la pista para poner de manifiesto sus dotes. Atacó, arriesgó y en pocos minutos ya lideraba la clasificación de LMP2. De hecho, cuando bajó del coche tres horas después seguían siendo líderes, pero un accidente les apartó finalmente de la carrera. En cuanto al madrileño Antonio García, de nuevo con Corvette Racing, las cosas se pusieron difíciles incluso antes de la salida, pues su C7.R fue penalizado en entrenamientos y condenado al último puesto. En carrera, sin embargo, su equipo brilló: potencia y resistencia para remontar hasta la quinta plaza final de una clase dominada esta vez por los nuevos Ford GT.



► Sobre estas líneas, el Manor Oreca 05-Nissan con el que Roberto Merhi llegó a liderar la carrera dentro de la clase LMP2. Arriba, el Corvette C7.R de Antonio García, quinto en GTE-Pro.

de averías que completaría a la mañana siguiente la otra unidad, a la que una rotura en los frenos delanteros causó importantes estragos mecánicos que le apartaron de una lucha por el triunfo en la que había participado durante casi 20 horas. Los R18 seguían en carrera, pero ya sin opciones. Lo mismo que el Porsche número 1, con visitas prolongadas a su box por problemas de temperatura en el motor, lo que le relegó a los últimos puestos de la clasificación.

El resto ya está contado:

cuatro horas finales en las que los dos Toyota se enfrentaban al Porsche. Emoción por todo lo alto que fue creciendo cuando ya sólo el Toyota número 5 y el Porsche número 2 parecían encaminados al triunfo. Diferencias de menos de un minuto, alternancia en la cabeza a medida que entraba uno u otro a repostar y cambiar gomas... Se preveía un final de infarto. Pero lo que nadie imaginaba es que el 'infarto' se produciría de verdad, y que el TS050 Hybrid regalara la victoria a Porsche.

1.800 KILÓMETROS RECORREN LOS COCHES; SON MODELOS QUE YA PARTICIPARON EN ESTA CARRERA ENTRE 1927 Y 1957

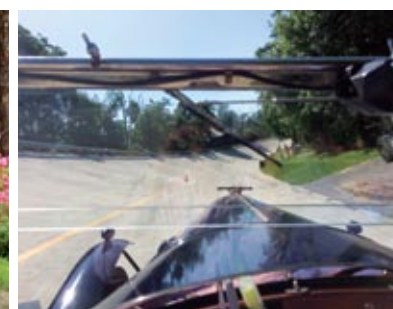


Un museo que se mueve

No se puede definir como una carrera. La parte dedicada a la competición, o a la medición de tiempos mejor dicho, no pasa de ser una anécdota. Pero las Mil Millas suponen la más grande reunión de automóviles clásicos del máximo nivel que existe en el mundo



▲ Los coches participantes son auténticas joyas, como el Fiat 1100 Trasformabile, en la foto superior, con el que pudimos participar. Con 40 caballos de potencia, supo mantener el tipo en el recorrido.



◀ Los pilotos y los coches, algunos con un precio superior al millón de euros, disfrutaron de un recorrido por lugares Patrimonio de la Humanidad, y también de los legendarios peraltes de Monza.

Carlos de Miguel | motor16@motor16.com

Casi medio millar de vehículos, cuyo valor medio podría superar el millón de euros, se dan cita cada año en mayo para revivir un recorrido mítico Brescia-Roma-Brescia, recordando la que fue la competición de carretera abierta más importante del mundo durante décadas. Ferrari, Fiat, Alfa Romeo, Osca, Bentley, Jaguar, Bugatti, Maserati, Mercedes, BMW... las más famosas marcas de la historia de la automoción, algunas de ellas ya desaparecidas, se dan cita en el podio de salida para com-

pletar durante cuatro días un recorrido histórico de casi 1.800 kilómetros en los que no faltan las travesías de las ciudades históricas más bellas de Italia, con centros históricos que son Patrimonio de la Humanidad, como Roma, Siena, Radicofani, Lodi, Ferrara, Parma. Junto a los grandes monumentos y palacios, los coches clásicos reviven tiempos pasados.

Estos centros históricos se cortan al tráfico para la ocasión y solo se autoriza el paso a los participantes de esta caravana que nos traslada, en una especie de túnel del tiempo,

a muchas décadas atrás. Concretamente, a antes de 1957. Pueden participar los coches que corrieron en esta prueba entre 1927 y 1957, año en que se suspendió definitivamente la carrera. Y fue por culpa de la desgracia del mejor piloto español del siglo XX, Alfonso Cabeza de Vaca, XXVII Marqués de Portago, piloto oficial de Ferrari. Cerca de Brescia, el español sufrió la rotura de una rueda y perdía el control de su 'barchetta' Ferrari con el resultado de su muerte, la de su copiloto Nelson y las de 11

espectadores que se habían situado en la cuneta del camino. Antes, Portago se había detenido en Roma unos segundos para besar a una de sus seguidoras, la actriz Linda Christian, y se dice que el afán por recuperar este tiempo perdido pudo ser parte de la causa del accidente. Lo cierto es que las autoridades de la época suspendieron esta competición que ha renacido en forma de caravana histórica años más tarde.



LEYENDAS ITALIANAS» También en España

Las Mille Miglia suponen un acontecimiento único para los amantes de los coches clásicos y, en general, para quienes quieran asistir a un museo único que se desplaza a toda velocidad y con gran permisividad por parte de las autoridades italianas, que comprenden perfectamente el espíritu de esta carrera en la que, además, los coches italianos son los principales protagonistas. Desde la marca madre, Fiat, que alinea a sus modelos más emblemá-

ticos, y surte de motores a un sinfín de marcas que ya no existen, pero que florecieron a mediados del siglo pasado, como Osca, Ermini, Stanguellini, etc... a otras marcas no menos conocidas como Alfa Romeo, Lancia o los apreciados Ferrari y Maserati.

Ahora todas estas marcas están bajo el paraguas industrial de FCA, que tiene su propio departamento de competición histórica. Para la ocasión sacaron del museo algunas de sus piezas importantes, como una 'barchetta' Alfa Romeo 1900, otro Alfa Romeo 1900 Super Sprint,

un precioso Fiat Balilla y un curioso Fiat 1.100 Trasformabile con el que pudimos participar y que, con un motor de 40 CV, mantuvo el tipo frente a mecánicas más potentes, incluso en la travesía de los dos puertos que aborda la carrera, la Futa y la Raticosa, antes de descender hacia el circuito de Mugello que, en el mismo fin de semana, recibió al Mundial de Motos.

La convivencia de las modernas motos de carreras y los coches antiguos fue un espectáculo único, así como, en la última jornada, recorrer los míticos peraltes del

Autódromo de Monza, hoy ya restaurados y cementados. El parque de Monza los domingos está siempre abarrotado de gente que pudo disfrutar de este museo rodante. Y algunos de esos coches que hicieron historia en las carreteras italianas se han podido disfrutar en Madrid coincidiendo con el lanzamiento del nuevo Alfa Romeo Giulia, la marca organizó una exposición en el Palacio de los Duques de Pastrana de Madrid donde se mostraban 27 modelos Alfa, algunos de los cuales hizo historia en la Mille Miglia.

Matriculaciones en Europa

LOS GRANDES DISPARAN LAS VENTAS

El impulso de los mercados italiano, francés, español y alemán, con crecimientos por encima de los dos dígitos (ver cuadro), ha permitido vender en mayo, en la Europa de los 28, un 16 por ciento más turismos y todoterrenos que en ese mes de 2015. Han sido 1.288.220 matriculaciones, que colocan el acumulado anual por encima de los 6.300.000 unidades, con un 9,9 por ciento de crecimiento sobre la misma fecha del año pasado. Una recuperación de las ventas que se mantendrá, según la Asociación de Constructores Europeos (ACEA) que ha modificado al alza su anterior previsión de venta de automóviles en la Unión Europea para el conjunto del año, convirtiendo la subida del 2 por ciento en un +5 %, esperando llegar a los 14 millones de unidades. Pese a esa progresión, ACEA recuerda que la venta de automóviles en Europa todavía está por debajo de los niveles de antes de la crisis, cuando se rondaban los 15,5 millones de unidades.

Una progresión de la que se benefician prácticamente todas las marcas, porque fuera de las diez primeras que aparecen en el cuadro, también predominan los crecimientos de dos dígitos, encabezados por el 32,4% de Honda, el 31,9% de Lancia/Chrysler, el 31% de Mazda y el 26,7% de Lexus. Por grupos, VW se mantiene destacado en la primera posición (321.898 unidades y +8,8%), con más del doble de ventas que sus más inmediatos rivales, Renault (139.014) y PSA (137.724), que presentan crecimientos de dos dígitos (27,9 y 17,6 %, respectivamente), al igual que FCA (98.011 coches y +25,3 %) y Opel (88.208 y 11,7%), que cierran el quinteto de cabeza, quinteto en el que en el acumulado

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS				
	Mayo	%16/15	Enero/Mayo	%16/15
VW	149.357	4,1	743.381	1,1
RENAULT	101.965	34,3	460.090	13,1
OPEL	88.040	12,1	438.879	10,2
FORD	87.766	7,8	463.884	6,8
PEUGEOT	80.381	17,6	394.797	8,2
AUDI	75.145	19,6	367.448	12,9
FIAT	74.519	26,8	343.206	18,4
MERCEDES	69.817	14,7	344.894	15,2
BMW	69.741	21,5	343.652	14,1
SKODA	59.223	14,3	284.031	9,8

LOS MAYORES MERCADOS				
	Mayo	%16/15	Enero/Mayo	%16/15
ALEMANIA	286.931	11,9	1.394.276	6,8
REINO UNIDO	203.585	2,5	1.164.870	4,1
ITALIA	187.631	27,3	875.778	20,5
FRANCIA	175.831	22,3	875.076	10,5
ESPAÑA	113.671	20,9	499.444	12,5
BÉLGICA	48.856	20,6	254.334	6,4
SUECIA	34.475	17,0	151.284	11,5
EU28	1.288.220	16,0	6.383.263	9,9
EFTA	42.379	0,7	200.110	2,6
EU28+EFTA	1.330.599	15,5	6.583.373	9,7

desaparece Opel y entra Ford, que se coloca cuarto con 463.884 matriculaciones y 6,8 %, por delante de FCA (452.043 y +17,6%). En ese ranking las tres primeras plazas son para VW, que suma 1.575.609 unidades (+4,9%), PSA (679.919 y +7,5%) y Renault (636.658 y 10,7%).

Nissan

Pionera en eléctricos de bioetanol

Producir electricidad de alta eficiencia capaz de proporcionar más de 600 kilómetros de autonomía al vehículo es el objetivo del sistema propulsado por pila de combustible de óxido sólido (SOFC), que funciona con bioetanol y está desarrollando Nissan Motor. Sería el primer sistema en el sector de la automoción de pila de combustible que aprovecha la reacción con el oxígeno de varios combustibles, incluyendo el etanol y el gas natural, para generar esa electricidad de alta eficiencia. Costes de funcionamiento muy bajos, tiempo de repostaje muy corto y una fuente de alimentación abundante son, según el fabricante nipón, algunas de las ventajas.



TyreAWARE

CONOCER EL NEUMÁTICO

Las asociaciones de fabricantes de neumáticos europeas, entre las que se encuentra el Consorcio del Caucho español, ponen a disposición de comerciantes, autoridades y consumidores información y consejos sobre los neumáticos a través de TyreAWARE. Los materiales de esa campaña están disponibles en 14 idiomas europeos en www.tyreaware.org, un microsite interactivo que aporta documentación sobre el almacenamiento, compra, mantenimiento y vida útil de un elemento tan importante para la seguridad vial como es el neumático.



Renault Zoe «Société»

Un eléctrico para las empresas

El modelo que lidera las ventas de su categoría en Europa ahora cuenta con una versión adaptada a las necesidades de las empre-

sas. Se trata del Zoe 'Société', que ofrece 817 litros de carga útil (422 bajo la bandeja escamoteable). Para ello, Renault ha retirado la

segunda fila de asientos, incorporando una rejilla de separación y protección, que deja un espacio para conductor y pasajero idéntico al de la versión homologada como turismo.

Otro cambio de este Zoe, que parte del equipamiento Life, son los vinilos negros sobre las ventanillas traseras, que ocultan la carga, y el bloqueo del sistema de cierre y apertura de puertas y elevalunas traseros para limitar al portón posterior el acceso a la zona de carga.

Al ser homologable en la clasificación N1 esta nueva propuesta de Renault goza de 8.000 euros de ayudas en el actual Plan Movea, en lugar de las 5.000 € de la versión turismo. A ello se añaden las ayudas regionales o locales programadas exclusivamente para los comerciales de esa clasificación. Sin aplicar las ayudas oficiales, el Zoe 'Société' se puede encontrar en los concesionarios españoles con un precio franco fábrica de 19.357 euros.



► **Guía del comprador.**
Puedes consultar la
guía de precios nuevos
más completa, con las
características de cada
modelo en
preciosdecoches.motor16.com

Quickmotor Madrid

Nuevo taller autorizado Mercedes-Benz

Quickmotor Madrid S.L es desde el pasado mes de mayo 'Taller Autorizado de Turismos de Mercedes-Benz' en Madrid. Por este motivo, hasta agosto han puesto a disposición de todos los clientes que visiten su nuevo taller ofertas promocionales en mantenimiento. Quickmotor dispone de este taller Mercedes-Benz en su instalación de Madrid, localizada en la zona de Manuel Becerra-Ventas, en la calle Maestro Alonso, 27. Este centro cuenta con una superficie de más de 6.000 m², con los mejores profesionales y

la más avanzada tecnología. Con el nuevo nombramiento de servicios oficiales de Mercedes-Benz en Madrid, Quickmotor suma el

fabricante alemán al resto de marcas que comercializa: Fiat, Mitsubishi, SsangYong, Abarth, Lancia y Jeep.



VODAFONE

Apuesta por el coche conectado

El operador de telecomunicaciones ha creado 'Vodafone Automotive', la división que tiene como centro el coche conectado y trabaja en el desarrollo de

productos y servicios de seguridad y protección para vehículos, fabricantes, seguros y flotas, apoyada en la experiencia de Cobra, la compañía italiana que

el Grupo Vodafone adquirió en 2014. Entre la amplia variedad de propuestas que engloba la nueva filial se incluyen recuperación de vehículos robados, alertas de colisión y emergencia o análisis del estilo de conducción o gestión de flotas. De hecho, en España ya se comercializan algunos servicios, como 'My Connected Car', que proporciona en tiempo real información sobre el uso y rendimiento del vehículo o asistencia en caso de emergencia, 'Vodafone Vehicle Defence', que facilita la localización de vehículos desaparecidos y gestiona la recuperación, o 'Vodafone UBI', que en colaboración con las compañías de seguros gestiona pólizas basadas en el uso que se haga del coche.



DS 3 GIVENCHY LE MakeUp

Un coche para las damas

Aprovechando que más de la mitad de los conductores de un DS 3 son mujeres, la marca premium del grupo PSA y la marca de moda Givenchy han creado una edición exclusiva del modelo francés, limitada a 1.400 unidades y disponible en carrocería berlina o cabrio. Un innovador sistema de iluminación mediante LED en los espejos de cortesía desarrollado en

exclusiva para este DS 3, y un kit de productos de maquillaje Givenchy, que se esconden en el reposabrazos central, forman parte del icónico DS 3 Givenchy Le MakeUp que combina el blanco Opalin con el metalizado Whisper de techo, retrovisores, centro de las llantas y también en los arcos de techo del descapotable, que se adorna con una tela negra. Asimismo esmerada es la personalización interior, que apuesta por el rosa anodizado y el cuero granulado negro basalto y en la que no faltan referencias de que es una edición especial, como el logo en alfombrillas y montantes de las puertas.



PRECIOS	
Pure Tech T10 S&S	23.980 €
Pure Tech T10 S&S EAT6	25.280 €
BlueHDI 100 S&S	24.980 €
DS 3 Cabrio	
Pure Tech T10 S&S EAT6	28.080 €



SERGIO RODRIGUEZ GARCÍA
DIRECTOR COMERCIAL DE IBERICAR CUZCO

«Con Ibericar Cuzco Madrid lo tiene todo»

Ibericar Cuzco sigue creciendo. Con el aumento el año pasado de sus instalaciones de Raimundo Fernández Villaverde (Madrid), hasta los 4.500 m², y la adquisición este año del antiguo Herranz Concesionarios, que alcanza casi los 40.000 m², cuenta con 7 instalaciones en el corazón de Madrid. **¿Cómo nace Cuzco Motor?** Nace en 1992 con una instalación en el Polígono Industrial de Fuen-carral, además de una pequeña exposición en Capitán Haya. Gracias a nuestro capital humano, poco a poco fuimos creciendo, inaugurando una instalación integral en el mismo polígono industrial de 8.000 m² y posteriormente una exposición en pleno Paseo de la Castellana, en la Plaza de Cuzco. Pero el cambio realmente importante llegó con la apuesta del grupo Ibericar por nosotros, situándonos a fecha de hoy como el concesionario BMW y MINI de referencia del centro de Madrid.

¿Sólo contáis con gama BMW y MINI? Hasta hace poco sí, pero recientemente hemos sido nombrados concesionario M (Motorsport) y agente oficial BMW i.

¿Cómo puede gestionar tantos puntos de venta, y en una ciudad como Madrid?

Sólo se puede conseguir teniendo un equipo profesional, especializado y de confianza en el que puedes delegar diferentes funciones, que está consolidado y trabaja muy unido desde hace años. **¿A qué se refiere con personal especializado?** En el mercado en el que actualmente estamos, considero imprescindible que cada equipo tenga sus funciones claras y delimitadas. En la actualidad contamos con diferentes jefes de venta para las distintas marcas, asesores de ventas especiales, gestores de negocio, renovadores y 'product genius'.



¿Qué es un 'product genius'? Podemos definirlo como el especialista de producto dentro de la exposición que, junto con el asesor comercial, hace que el cliente experimente algo totalmente diferente a la tradicional visita al concesionario. Debe ser la persona que explique todas las funciones y nuevas tecnologías que incorporan las diferentes marcas que representamos, pudiendo ampliar perfectamente sus funciones para la realización de pruebas dinámicas, entregas de vehículos, etc. Ahora mismo, en Ibericar Cuzco, esta figura es imprescindible, ya que no sólo es importante aumentar las ventas, sino aumentar la satisfacción y cumplir las expectativas de nuestros clientes.

Por lo que veo, tiene personal especializado en tipos de cliente, ¿qué figura supone el asesor de ventas especiales?

Con los volúmenes que manejamos, hay que buscar un equilibrio entre las ventas a particulares y las ventas a empresas, ya que ambos son necesarios para llegar a los objetivos. El perfil del cliente de empresa es totalmente diferente al cliente que entra a nuestras instalaciones para comprarse un coche. Pienso que el perfil de un asesor de ventas especiales también es muy diferente al asesor comercial de exposición. En la venta a empresas no sólo se trata de trabajar con las compañías de renting, sino que hay que conquistar y fidelizar tanto a las grandes empresas como a las pymes. Los resultados de

esa labor comercial suelen ser a largo plazo y el servicio siempre tiene que ser perfecto; hay que tener muy claro que el cliente no es una persona física, sino de una empresa, siguiendo en todo momento todas las indicaciones de su responsable de compras.

Actualmente el producto de renting está muy instaurado en las empresas, ¿cómo es su relación con las compañías de renting? Principalmente de colaboración. Antiguamente existía siempre la discusión entre las compañías de renting y los concesionarios sobre si la empresa era cliente de uno u otro. Creo que esa problemática ha dejado de existir. Todos tenemos claro, que lo primero es el cliente y la empresa tiene libre elección de compañía de renting, marca y concesionario con el que quiere trabajar. Es por ello que buscamos la excelencia en el servicio como proveedor de las compañías de renting por nuestros clientes en común.

¿Cuáles son las principales servicios que ofrece Ibericar Cuzco? En el departamento comercial, aparte del asesoramiento de venta de vehículos nuevos y de ocasión, se ofrecen productos financieros, seguros del automóvil y contratos de mantenimiento. Lo que es muy importante para la comodidad de nuestros clientes es que en todos nuestros puntos de venta disponen de parking gratuito. Con respecto al servicio posventa, el tener tantas instalaciones nos facilita dar una rápida respuesta, tanto en la cita como en la finalización de los trabajos realizados. Además, ofrecemos financiar las reparaciones sin intereses.

¿Qué ha supuesto por parte de Ibericar Cuzco la adquisición de Herranz Concesionarios?

La principal idea de expansión es poder mantener la calidad de servicio que venimos dando. Había una parte de Madrid donde gracias a Herranz Concesionarios existía servicio de posventa, pero no venta de vehículos, teniendo que desplazarse el cliente lejos de su zona de confort. Ahora va a poder tener servicios integrales en puntos estratégicos de Madrid.

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G	GIULIETTA 1.4 TB Multiair 170cv Distinctive	27.650	D A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 Str Advanced 30.980	G A3 Cabrio 1.4 TFSI 125CV S tronic Ambition 39.360
	GIULIETTA 1.4 TB Multiair 170cv TCT Distinctive	29.450		G A3 Cabrio 1.4 TFSI 150CV COD ultra Ambiente 37.990
	GIULIETTA 1.4 TB M-Air 170cv TCT Sprint	31.150		G A3 Cabrio 1.4 TFSI 150CV COD S tro 40.140
	GIULIETTA 1.4 TB Multiair 170cv TCT Collezione	31.700		G A3 Cabrio 1.4 TFSI 150 COD ultra Attraction 35.510
	GIULIETTA 1.4 TB 240cv TCT Quadrifoglio Verde	36.650		G A3 Cabrio 1.4 TFSI 150 COD ultra Str Attraction 37.660
	GIULIETTA 1.7 TBI 240cv TCT Q Verde Launch Edition	38.850		G A3 Cabrio 1.4 TFSI 150CV COD ultra Ambition 37.990
	GIULIETTA 1.4 TB 120cv GLP Distinctive 4C 1.7 TBI 240CV TCT	27.150		G A3 Cabrio 1.4 TFSI 150 COD ult Str 40.140
	4C Spider 1.7 TBI 240cv TCT	66.200		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV Attraction 37.730
		79.550		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tron Attraction 39.960
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV Ambiente 40.310
G	GIULIETTA 1.4 TB 120cv GLP Distinctive 4C 1.7 TBI 240CV TCT	27.150	D A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 Str Advanced 30.980	G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tron Attraction 39.960
	4C Spider 1.7 TBI 240cv TCT	66.200		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV Ambiente 40.310
		79.550		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tron Attraction 42.230
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
D	GIULIETTA 1.4 TB 120cv GLP Distinctive 4C 1.7 TBI 240CV TCT	27.150	D A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 Str Advanced 30.980	G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
	4C Spider 1.7 TBI 240cv TCT	66.200		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
		79.550		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
D	GIULIETTA 1.4 TB 120cv GLP Distinctive 4C 1.7 TBI 240CV TCT	27.150	D A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 Str Advanced 30.980	G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
	4C Spider 1.7 TBI 240cv TCT	66.200		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
		79.550		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
D	GIULIETTA 1.4 TB 120cv GLP Distinctive 4C 1.7 TBI 240CV TCT	27.150	D A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 Str Advanced 30.980	G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
	4C Spider 1.7 TBI 240cv TCT	66.200		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
		79.550		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
D	GIULIETTA 1.4 TB 120cv GLP Distinctive 4C 1.7 TBI 240CV TCT	27.150	D A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 Str Advanced 30.980	G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
	4C Spider 1.7 TBI 240cv TCT	66.200		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
		79.550		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
D	GIULIETTA 1.4 TB 120cv GLP Distinctive 4C 1.7 TBI 240CV TCT	27.150	D A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 Str Advanced 30.980	G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
	4C Spider 1.7 TBI 240cv TCT	66.200		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
		79.550		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
D	GIULIETTA 1.4 TB 120cv GLP Distinctive 4C 1.7 TBI 240CV TCT	27.150	D A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 Str Advanced 30.980	G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
	4C Spider 1.7 TBI 240cv TCT	66.200		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
		79.550		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
D	GIULIETTA 1.4 TB 120cv GLP Distinctive 4C 1.7 TBI 240CV TCT	27.150	D A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 Str Advanced 30.980	G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
	4C Spider 1.7 TBI 240cv TCT	66.200		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
		79.550		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
D	GIULIETTA 1.4 TB 120cv GLP Distinctive 4C 1.7 TBI 240CV TCT	27.150	D A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 Str Advanced 30.980	G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
	4C Spider 1.7 TBI 240cv TCT	66.200		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
		79.550		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
D	GIULIETTA 1.4 TB 120cv GLP Distinctive 4C 1.7 TBI 240CV TCT	27.150	D A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 Str Advanced 30.980	G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
	4C Spider 1.7 TBI 240cv TCT	66.200		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
		79.550		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
D	GIULIETTA 1.4 TB 120cv GLP Distinctive 4C 1.7 TBI 240CV TCT	27.150	D A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 Str Advanced 30.980	G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
	4C Spider 1.7 TBI 240cv TCT	66.200		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
		79.550		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
D	GIULIETTA 1.4 TB 120cv GLP Distinctive 4C 1.7 TBI 240CV TCT	27.150	D A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 Str Advanced 30.980	G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
	4C Spider 1.7 TBI 240cv TCT	66.200		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
		79.550		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
D	GIULIETTA 1.4 TB 120cv GLP Distinctive 4C 1.7 TBI 240CV TCT	27.150	D A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 Str Advanced 30.980	G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
	4C Spider 1.7 TBI 240cv TCT	66.200		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
		79.550		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
				G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
D	GIULIETTA 1.4 TB 120cv GLP Distinctive 4C 1.7 TBI 240CV TCT	27.150	D A3 Sportback 2.0 TDI clean 150 Str Advanced 30.980	G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S tronic Ambition 42.540
	4C Spider 1.7 TBI 240cv TCT	66.200		G A3 Cabrio 1.8 TFSI 180CV S

66 MOTOR16 |

MOTOR16 67

A red Audi A4 sedan is shown from a front-three-quarter view. The car has a black grille with the Audi logo, and the license plate reads 'IN 54114'. The car is parked on a white background with a yellow and blue geometric shape in the top right corner.

En colaboración con BMW Motorrad, la compañía de renting, gestión de flotas y movilidad corporativa **incorpora las motos a su oferta, incluida la eléctrica C Evolution de BMW**. En la web de Alphabet y concesionarios BMW se puede **seleccionar modelo y tipo de renting: estándar**, que incluye mantenimiento, seguro a terceros y neumáticos limitados, o **avanzado**, que añade seguro a todo riesgo y sustitución de neumáticos ilimitada.

68 MOTOR16 |

en fabrica. Funciona para RAV4 y RAV4 hybrid, pero en julio estará disponible en toda la gama.

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	FOCUS 1.0 EcoBoost A-S-5 125cv Edition	19.650	G FOCUS 1.0 EcoBoost A-S-5 125cv Titanium	21.900	D MONDEO 2.0 TDCi 163cv Titanium S	33.950	G MONDEO 1.0 EcoBoost 125CV Trend SportBreak	26.750	D C-MAX 1.5 TDCi 95CV Trend+	22.550
G	FOCUS 1.0 EcoBoost Auto-Start-Stop 125cv Sport	20.500	D FOCUS 1.6 TDCi 95cv Trend Sportbreak	20.400	D MONDEO 2.0 TDCi 163cv Titanium S Powershift	35.800	G MONDEO 1.5 EcoBoost 160CV Trend SportBreak	29.150	D C-MAX 1.5 TDCi Econetic 105CV Trend+	23.050
G	FOCUS 1.6 TH-VCT 125cv Powershift Trend	20.950	D FOCUS 1.6 TDCi 150cv Trend Sportbreak	21.400	D MONDEO 2.2 TDCi 200cv Titanium S	35.950	G MONDEO 1.5 EcoBoost 160CV Titanium SportBreak	31.200	D C-MAX 1.5 TDCi 120CV Trend+	23.050
G	FOCUS 1.0 EcoBoost A-S-5 125v Titanium	21.150	D FOCUS 1.6 TDCi 150cv Titanium Sportbreak	23.200	D MONDEO 2.0 TDCi 200cv Titanium S	37.800	G MONDEO 1.5 EcoBoost 160CV Titanium SportBreak	31.200	D C-MAX 1.5 TDCi 120CV Trend+	23.050
G	FOCUS 1.6 EcoBoost A-S-5 150v Titanium	22.450	G FOCUS 1.6 EcoBoost A-S-5 100 Trend Sportbreak	19.400	G MONDEO 1.6 EcoBoost A-S-5 160cv Limited Edition	25.500	G MONDEO 1.5 EcoBoost 160CV PowSh Titanium Sbreak	33.200	D C-MAX 2.0 TDCi 150CV Titanium Powershift	26.450
G	FOCUS 1.6 EcoBoost Auto-Start-Stop 180cv Sport	22.800	G FOCUS 1.0 EcoBoost A-S-5 125 Titanium Sportb.	21.900	G MONDEO 2.0 EcoBoost 240cv Titanium S Powershift	38.800	G MONDEO 2.0 EcoBoost 240CV PowSh Titanium Sbreak	36.700	D C-MAX 2.0 TDCi 160CV Titanium Powershift	27.950
L	FOCUS 1.6 Autogas (GLP) 117cv Trend	21.313	D FOCUS 1.5 TDCi A-S-5 6 95cv Trend Sportbreak	21.425	D MONDEO 1.6 TDCi A-S-5 150v Limited Ed. Sportb.	27.250	G MONDEO 2.0 EcoBoost 240CV Auto Vignale Sbreak	42.850	G C-MAX 1.6 EcoBoost 100CV Trend+	20.050
L	FOCUS 1.6 Autogas (GLP) 117cv Titanium	22.813	D FOCUS 1.5 TDCi A-S-5 6 95cv Trend+ Sportbreak	21.925	D MONDEO 2.0 TDCi A-S-5 150v Limited Ed. Sportb.	27.250	G MONDEO 2.0 EcoBoost 240CV Auto Vignale Sbreak	42.850	G C-MAX 1.6 TH-VCT 125CV Trend+	20.250
D	FOCUS 1.5 TDCi Auto-Start-Stop Euro6 Trend	20.675	D FOCUS 1.5 TDCi A-S-5 6 120 Trend+ Sportbreak	22.425	D MONDEO 2.0 TDCi 140cv Limited Ed. Sportb.	28.600	D MONDEO 2.0 EcoBoost 240CV Auto Vignale Sbreak	42.850	G C-MAX 1.6 EcoBoost 125CV Trend+	21.050
D	FOCUS 1.5 TDCi Auto-Start-Stop E6 95cv Trend+	21.175	D FOCUS 1.5 TDCi A-S-5 6 120 Titanium Sportbreak	23.775	D MONDEO 2.0 TDCi 140cv Titanium Limited Ed. Sportb.	28.600	D MONDEO 2.0 EcoBoost 240CV Auto Vignale Sbreak	42.850	G C-MAX 1.0 EcoBoost 125CV Titanium	22.500
D	FOCUS 1.5 TDCi Auto-Start-Stop E6 120cv Trend+	21.675	D FOCUS 1.5 TDCi A-S-5 6 120 Titanium Sportb.	23.775	D MONDEO 2.0 TDCi 140cv Lim. Ed. Powers. Sportb.	30.450	D MONDEO 2.0 TDCi 180CV Vignale Sedin	39.950	G C-MAX 1.5 EcoBoost 150CV Titanium	24.500
D	FOCUS 1.5 TDCi Auto-Start-Stop E6 120 Titanium	23.025	D FOCUS 1.5 TDCi A-S-5 6 120 Titanium Pow. Sportb.	23.925	D MONDEO 2.0 TDCi 140cv Titanium Powers. Sportb.	30.900	D MONDEO 2.0 TDCi 180CV AWD PowShift Vignale Sedin	44.950	L C-MAX 1.6 Autogas (GLP) 117CV Trend+	22.868
D	FOCUS 1.5 TDCi Auto-Start-Stop E6 120v Sport	23.025	D FOCUS 1.5 TDCi A-S-5 E6 120 Tit. Pow. Sportb.	25.275	D MONDEO 2.0 TDCi 163cv Titanium Sportbreak	32.100	D MONDEO 2.0 TDCi 180CV AWD PowShift Vignale S.	44.950	L C-MAX 1.6 Autogas (GLP) 117CV Titanium	24.318
D	FOCUS 1.5 TDCi A-S-5 E6 120cv PowerS. Trend+	23.175	D FOCUS 2.0 TDCi A-S-5 E6 150cv Titanium Sportb.	25.725	D MONDEO 2.0 TDCi 163cv Titanium Powers. Sportb.	33.950	D MONDEO 2.0 TDCi 180CV AWD PowShift Vignale S.	44.950	D C-MAX 1.6 TDCi 95 Trend	21.400
D	FOCUS 1.5 TDCi A-S-5 E6 120cv PowerS. Titanium	24.525	D FOCUS 2.0 TDCi A-S-5 E6 150 Titanium Sportb.	27.225	D MONDEO 2.0 TDCi 163cv Titanium Powers. Sportb.	33.950	D MONDEO 2.0 TDCi 180CV AWD PowShift Vignale S.	44.950	D C-MAX 1.6 TDCi 115 Edition	22.400
D	FOCUS 1.5 TDCi A-S-5 E6 120cv PowerShift Sport	24.525	D FOCUS 1.0 EcoBoost A-S-5 100 Trend Sportbreak	19.425	D MONDEO 2.0 TDCi 163cv Titanium S Sportbreak	34.700	D MONDEO 2.0 TDCi 180CV AWD PowShift Vignale S.	44.950	D C-MAX 1.6 TDCi 115 Titanium	24.150
D	FOCUS 1.5 TDCi Auto-Start-Stop E6 150 Titanium	24.975	G FOCUS 1.6 TH-VCT 125cv Trend Sportbreak	20.225	D MONDEO 2.0 TDCi 163cv Titan. S Powers. Sportb.	36.550	D MONDEO 2.0 EcoBoost 240CV Auto Vignale Sedin	41.850	D C-MAX 2.0 TDCi 140 Titanium	25.150
D	FOCUS 2.0 TDCi Auto-Start-Stop E6 150cv Sport	24.975	G FOCUS 1.6 TH-VCT 125cv Trend+ Sportbreak	20.725	D MONDEO 2.2 TDCi 200cv Titanium S Sportbreak	36.700	D MONDEO 2.0 EcoBoost 240CV Auto Vignale Sedin	41.850	D C-MAX 2.0 TDCi 140 Titanium Powershift	26.650
D	FOCUS 2.0 TDCi 150cv PowerShift Sport	26.475	G FOCUS 1.6 TH-VCT 125cv Trend+ Sportbreak	20.725	D MONDEO 2.2 TDCi 200cv Titanium S Sportbreak	36.700	D MONDEO 1.5 TDCi 120CV Trend	27.950	G C-MAX 1.0 EcoBoost 100 Auto Start-Stop Trend	18.900
D	FOCUS 2.0 TDCi A-S-5 E6 150 PowerS. Titanium	26.475	G FOCUS 1.6 TH-VCT 125cv TrendPowerS. Sportb.	21.725	D MONDEO 2.0 TDCi 200cv Titan. S Sports. Auto	38.550	D MONDEO 2.0 TDCi 150CV Trend	29.750	G C-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto Start-Stop Edition	19.900
G	FOCUS 1.0 EcoBoost Auto-Start-Stop 100cv Trend	18.675	G FOCUS 1.6 TH-VCT 125cv Trend+ PowerS. Sportb.	22.225	G MONDEO 2.0 EcoBoost 240 Titan. S Powers. Sportb.	39.550	D MONDEO 2.0 TDCi 150CV PowerShift Trend	31.750	G C-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto Start-St. Titanium	21.650
G	FOCUS 1.6 TH-VCT 125cv Trend	19.475	G FOCUS 1.0 EcoBoost A-S-5 125 Titanium Sportb.	22.275	D MONDEO 2.0 TDCi 163cv Titanium S Sportbreak	37.050	D MONDEO 2.0 TDCi 150CV PowerShift Trend	31.750	L C-MAX 1.6 Autogas (GLP) 117cv Trend	21.565
G	FOCUS 1.6 TH-VCT 125cv Trend+	19.975	D FOCUS 1.5 EcoBoost A-S-5 150 Titanium Sportb.	24.275	D MONDEO 2.0 TDCi 163cv Titanium S Sportbreak	37.050	D MONDEO 2.0 TDCi 150CV PowerShift Trend	31.750	L C-MAX 1.6 Autogas (GLP) 117cv Titanium	23.315
G	FOCUS 1.0 EcoBoost Auto-Start-Stop 125cv Trend+	20.175	D FOCUS 2.0 TDCi A-S-5 185 ST Sportbreak	31.825	D MONDEO 2.0 TDCi 163cv Titanium S Sportbreak	37.050	D MONDEO 2.0 TDCi 150CV PowerShift Trend	31.750	D GRAND C-MAX 1.5 TDCi 95CV Trend+	24.300
G	FOCUS 1.6 TH-VCT 125cv Powershift Trend	20.975	D FOCUS 2.0 TDCi A-S-5 185 ST+ Sportbreak	34.325	D MONDEO 2.2 TDCi 200cv Titanium S Sportbreak	36.700	D MONDEO 2.0 TDCi 150CV AWD Titanium	34.800	D GRAND C-MAX 1.5 TDCi 120CV Trend+	24.800
G	FOCUS 1.0 EcoBoost A-S-5 125v Titanium	21.150	G FOCUS 1.6 TH-VCT 125cv TrendPowerS. Sportb.	21.725	D MONDEO 2.0 TDCi 163cv Titanium Powers. Sportb.	33.950	D MONDEO 2.0 TDCi 180CV AWD Titanium	34.800	D GRAND C-MAX 1.5 TDCi 120CV Trend+	24.800
G	FOCUS 1.0 EcoBoost Auto-Start-Stop 125cv Sport	21.525	G FOCUS 1.6 TH-VCT 125cv Trend+ PowerS. Sportb.	22.225	G MONDEO 2.0 EcoBoost 240 Titan. S Powers. Sportb.	39.550	D MONDEO 2.0 TDCi 180CV PowerShift Titanium	35.800	D GRAND C-MAX 1.5 TDCi 120CV Trend+	24.800
G	FOCUS 1.5 EcoBoost A-S-5 150v Titanium	23.525	G FOCUS 1.0 EcoBoost A-S-5 125 Titanium Sportb.	22.275	D MONDEO 2.0 TDCi 163cv Titanium S Sportbreak	37.050	D MONDEO 2.0 TDCi 180CV PowerShift Titanium	35.800	D GRAND C-MAX 2.0 TDCi 150CV Titanium Powershift	28.200
G	FOCUS 1.5 EcoBoost Auto-Start-Stop 180cv Sport	24.525	D FOCUS 1.5 EcoBoost A-S-5 150 Titanium Sportb.	24.275	D MONDEO 2.0 TDCi 163cv Titanium S Sportbreak	37.050	D MONDEO 2.0 TDCi 180CV AWD Titanium	35.800	D GRAND C-MAX 2.0 TDCi 150CV Titanium Powershift	28.200
L	FOCUS 1.6 Autogas (GLP) 117cv Trend+	21.837	D FOCUS 2.0 EcoBoost 250 ST Sportbreak	31.000	D MONDEO 2.0 TDCi 163cv Titanium S Sportbreak	37.050	D MONDEO 2.0 TDCi 180CV AWD Titanium	35.800	D GRAND C-MAX 1.5 EcoBoost 150CV Titanium	26.250
L	FOCUS 1.6 Autogas (GLP) 117cv Titanium	23.237	G FOCUS 2.0 EcoBoost 250 ST Plus Sportbreak	33.500	D MONDEO 2.0 TDCi 163cv Titanium S Sportbreak	37.050	D MONDEO 2.0 TDCi 180CV AWD Titanium	35.800	D GRAND C-MAX 1.5 EcoBoost 150CV Titanium	26.250
D	FOCUS 2.0 TDCi A-S-5 185 ST	30.875	D MONDEO 2.0 EcoBoost 250 ST Plus Sportbreak	33.500	D MONDEO 1.6 TDCi A-S-5 150v Limited Edition	26.500	G MUSTANG 2.3 EcoBoost 340cv Mustang (Fastback)	39.000	D GRAND C-MAX 1.6 TDCi 115 Auto-Start-Stop Trend	23.800
D	FOCUS 2.0 TDCi A-S-5 185 ST+	33.375	D MONDEO 2.0 EcoBoost 250 ST Plus Sportbreak	33.500	D MONDEO 2.0 TDCi 140cv Limited Edition	27.850	G MUSTANG 2.3 EcoBoost 340cv Mustang Aut. (Fastb.)	42.000	D GRAND C-MAX 1.6 TDCi 115 Auto-Start-Stop Titanium	25.550
G	FOCUS 2.0 EcoBoost 250 ST	30.050	D MONDEO 2.0 EcoBoost 250 ST Plus Sportbreak	33.500	D MONDEO 2.0 TDCi 140cv Limited Edit. Powershift	29.700	G MUSTANG 2.3 EcoBoost 340cv Mustang (Convertible)	43.000	D GRAND C-MAX 2.0 TDCi 140 Titanium Powershift	26.550
G	FOCUS 2.0 EcoBoost A-S-5 250 ST	30.425	D MONDEO 2.0 EcoBoost 250 ST Plus Sportbreak	33.500	D MONDEO 2.0 TDCi 140cv Titanium Powershift	30.150	G MUSTANG 2.3 EcoBoost 340cv Mustang Aut. (Conv.)	46.000	D GRAND C-MAX 2.0 TDCi 140 Titanium Powershift	28.050
G	FOCUS 2.0 EcoBoost A-S-5 250 ST+	32.925	D MONDEO 2.0 EcoBoost 250 ST Plus Sportbreak	33.500	D MONDEO 2.0 TDCi 140cv Titanium Powershift	30.150	G MUSTANG 5.0 TH-VCT 48i V8 48i Mustang GT (Fastb.)	46.000	G GRAND C-MAX 1.0 EcoBoost 100 Auto Start-Stop Trend	20.300
D	FOCUS 1.6 TDCi 95cv Trend	20.400	D MONDEO 2.0 EcoBoost 250 ST Plus Sportbreak	33.500	D MONDEO 2.0 TDCi 140cv Titanium Powershift	30.150	G MUSTANG 5.0 TH-VCT 48i V8 48i Mustang GT A.(Fast.)	49.000	G GRAND C-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto Start-Stop Edition	21.300
D	FOCUS 1.6 TDCi 115cv Trend	21.400	D MONDEO 2.0 EcoBoost 250 ST Plus Sportbreak	33.500	D MONDEO 2.0 TDCi 140cv Titanium Powershift	30.150	G MUSTANG 5.0 TH-VCT 48i V8 48i Mustang GT (Conv.)	50.000	G GRAND C-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto Start-Stop Trend	21.300
D	FOCUS 1.6 TDCi 115v Titanium	23.200	D MONDEO 2.0 EcoBoost 250 ST Plus Sportbreak	33.500	D MONDEO 2.0 TDCi 163cv Titanium Powershift	31.350	G MUSTANG 5.0 TH-VCT 48i V8 48i Mustang GT A.(Conv.)	53.000	G GRAND C-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto Start-Stop Titanium	23.050
G	FOCUS 1.0 EcoBoost Auto-Start-Stop 100cv Trend	19.400	D MONDEO 2.0 EcoBoost 250 ST Plus Sportbreak	33.500	D MONDEO 2.0 TDCi 163cv Titanium Powershift	33.200				

Fiesta ST-Line:
desde 17.225 €

Focus ST-Line:
desde 21.825 €



“ Comparador gratuito de precios de coches nuevos ”
en distintos concesionarios

Más de 100.000 compradores
satisfechos con su coche nuevo.

Síguenos en:

www.cochesyconcesionarios.com  **902 363 167**

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 S-MAX 2.0 TDCI 120CV Trend		31.900		
D S-MAX 2.0 TDCI 150CV Trend		33.900		
D S-MAX 2.0 TDCI 150CV Trend Powershift		35.900		
D S-MAX 2.0 TDCI 160CV Titanium		36.000		
D S-MAX 2.0 TDCI 150CV Titanium Powershift		38.000		
D S-MAX 2.0 TDCI 150CV Titanium AWD		39.000		
D S-MAX 2.0 TDCI 180CV Titanium		38.000		
D S-MAX 2.0 TDCI 180CV Titanium Powershift		40.000		
D S-MAX 2.0 TDCI 180CV Titanium Powershift AWD		43.000		
D S-MAX 2.0 TDCI 210CV Titanium Powershift		42.000		
D S-MAX 1.5 EcoBoost 160CV Trend		31.900		
G S-MAX 1.5 EcoBoost 160CV Titanium		34.000		
G S-MAX 2.0 EcoBoost 240CV Titanium Automatico		39.500		
D S-MAX 1.6 TDCI 115cv Auto S-S Trend		27.600		
D S-MAX 1.6 TDCI 115cv Auto S-S Limited Edition		28.600		
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Trend		28.950		
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Limited Edition		29.950		
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Trend Powershift		30.800		
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Limited Edit. Powershift		31.800		
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Titanium		33.550		
D S-MAX 2.0 TDCI 140cv Titanium Powershift		35.400		
D S-MAX 2.0 TDCI 163cv Titanium		34.900		
D S-MAX 2.0 TDCI 163cv Titanium Powershift		36.750		
D S-MAX 2.0 TDCI 163cv Titanium X		38.900		
D S-MAX 2.0 TDCI 163cv Titanium S		38.900		
D S-MAX 2.0 TDCI 163cv Titanium X Powershift		40.750		
D S-MAX 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powershift		40.750		
D S-MAX 2.2 TDCI 200cv Titanium X		41.900		
D S-MAX 2.2 TDCI 200cv Titanium S		41.900		
D S-MAX 2.2 TDCI 200cv Titanium X Auto		43.750		
D S-MAX 2.2 TDCI 200cv Titanium S Auto		43.750		
G S-MAX 2.0 EcoBoost 240cv Titanium Powershift		42.100		
D GALAXY 2.0 TDCI 140cv DPF Trend Powershift		36.300		
D GALAXY 2.0 TDCI 140cv DPF Titanium Powershift		38.150		
D GALAXY 2.0 TDCI 140cv DPF Titanium Powershift		38.900		
D GALAXY 2.0 TDCI 140cv DPF Titanium Powershift		40.750		
D GALAXY 2.0 TDCI 163cv DPF Titanium Powershift		40.250		
D GALAXY 2.0 TDCI 163cv DPF Titanium Powershift		42.100		
D GALAXY 2.0 TDCI 163cv DPF Titanium X Powershift		44.250		
D GALAXY 2.0 TDCI 163cv DPF Titanium X Powershift		46.100		
D GALAXY 2.2 TDCI 200cv DPF Titanium Auto		43.250		
D GALAXY 2.2 TDCI 200cv DPF Titanium Auto		45.100		
D GALAXY 2.2 TDCI 200cv DPF Titanium X Auto		47.250		
D GALAXY 2.2 TDCI 200cv DPF Titanium X Auto		49.100		
D GALAXY 2.0 TDCI 120CV Trend		36.100		
D GALAXY 2.0 TDCI 150CV Trend		38.100		
D GALAXY 2.0 TDCI 150CV Trend Powershift		40.100		
D GALAXY 2.0 TDCI 150CV Titanium Powershift		40.500		
D GALAXY 2.0 TDCI 150CV Titanium Powershift		42.500		
D GALAXY 2.0 TDCI 150CV Titanium AWD Powershift		43.500		
D GALAXY 2.0 TDCI 180CV Titanium Powershift		42.500		
D GALAXY 2.0 TDCI 180CV Titanium AWD Powershift		47.500		
D GALAXY 2.0 TDCI Bi-Turbo 210CV Titanium Auto		46.500		
G KUGA 1.5 EcoBoost 160CV Trend		36.100		
G KUGA 1.5 EcoBoost 160CV Titanium		38.500		
D KUGA 2.0 TDCI 120 4x4 A-S-S Trend		25.750		
D KUGA 2.0 TDCI 150 4x4 A-S-S Titanium		27.500		
D KUGA 2.0 TDCI 150 4x4 A-S-S Trend		27.750		
D KUGA 2.0 TDCI 150 4x4 A-S-S Titanium		29.500		
D KUGA 2.0 TDCI 150 4x4 A-S-S Trend		29.750		
D KUGA 2.0 TDCI 150 4x4 A-S-S Titanium S		31.250		
D KUGA 2.0 TDCI 150 4x4 A-S-S Titanium Powers.		31.500		
D KUGA 2.0 TDCI 150 4x4 A-S-S Titanium Powers.		33.000		
D KUGA 2.0 TDCI 150 4x4 A-S-S Titanium S		33.250		
D KUGA 2.0 TDCI 180 4x4 A-S-S Titanium		32.500		
D KUGA 2.0 TDCI 180 4x4 A-S-S Titanium Powers.		34.000		
D KUGA 2.0 TDCI 180 4x4 A-S-S Titanium S Powers.		34.250		
D KUGA 2.0 TDCI 180 4x4 A-S-S Titanium S Powers.		35.750		

**Honda**
Importador: Honda Automóviles España, S.A./Osona/Lib. Mar Blau 08020 El Prat de Llobregat (Barcelona). Teléfono: 902 424 646. Garantías: 3 años sin límite de km. Red de postventa: 76 puntos de asistencia en toda España. Web: www.honda.es

E JAZZ 1.3 i-VTEC IMA COMFORT CVT	19.000
E JAZZ 1.3 i-VTEC IMA ELEGANCE CVT	20.500
G JAZZ 1.4 i-VTEC COMFORT PLUS	18.100
D CIVIC 1.6 i-DTEC Comfort	22.300
D CIVIC 1.6 i-DTEC Elegance	24.000
D CIVIC 1.6 i-DTEC Sport	24.500
D CIVIC 1.6 i-DTEC Elegance Navi	25.100
D CIVIC 1.6 i-DTEC Sport Navi	25.100
D CIVIC 1.6 i-DTEC Elegance Navi Pack	25.800
D CIVIC 1.6 i-DTEC Sport Navi Pack	25.800
D CIVIC 1.6 i-DTEC Lifestyle	26.200
D CIVIC 1.6 i-DTEC Lifestyle Navi	26.800
D CIVIC 1.6 i-DTEC Lifestyle Navi Pack	27.500
D CIVIC 1.6 i-DTEC Executive	28.900
D CIVIC 1.6 i-DTEC Executive Pack	29.600
G CIVIC 1.4 i-VTEC Comfort	20.700
G CIVIC 1.4 i-VTEC Elegance	22.400
G CIVIC 1.8 i-VTEC Elegance	24.500
G CIVIC 1.8 i-VTEC Sport	25.000
G CIVIC 1.8 i-VTEC Elegance Navi	25.600
G CIVIC 1.8 i-VTEC Elegance Auto	25.700
G CIVIC 1.8 i-VTEC Elegance Navi Pack	26.300
G CIVIC 1.8 i-VTEC Sport Navi Pack	26.300
G CIVIC 1.8 i-VTEC Lifestyle	26.700
G CIVIC 1.8 i-VTEC Lifestyle Navi	27.300
G CIVIC 1.8 i-VTEC Lifestyle Auto	27.900
G CIVIC 1.8 i-VTEC Lifestyle Navi Pack	28.000
D CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC Comfort	23.400
D CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC Elegance	25.100
D CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC Elegance Navi	26.200
D CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC Elegance Navi Pack	26.900
D CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC Lifestyle	28.000
D CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC Lifestyle Navi	28.600
D CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC Lifestyle Navi Pack	29.300
D CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC Executive	30.100
D CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC Executive Pack	30.800
G CIVIC TOURER 1.8 i-VTEC Comfort	23.900
G CIVIC TOURER 1.8 i-VTEC Elegance	25.600
G CIVIC TOURER 1.8 i-VTEC Elegance Auto	26.800
G CIVIC TOURER 1.8 i-VTEC Lifestyle	28.500
G CIVIC TOURER 1.8 i-VTEC Lifestyle Auto	29.700
D CR-V 1.6 i-DTEC 120 4x2 Comfort	27.500
D CR-V 1.6 i-DTEC 120 4x2 Elegance	30.100
D CR-V 1.6 i-DTEC 120 4x2 Elegance Navi	30.700
D CR-V 1.6 i-DTEC 120 4x2 Elegance Navi Pack	31.400
D CR-V 1.6 i-DTEC 120 4x2 Lifestyle	32.100
D CR-V 1.6 i-DTEC 120 4x2 Lifestyle Navi	32.700
D CR-V 1.6 i-DTEC 120 4x2 Lifestyle Navi Pack	33.400
D CR-V 1.6 i-DTEC 160 4x4 Elegance	34.300
D CR-V 1.6 i-DTEC 160 4x4 Elegance Navi	34.900
D CR-V 1.6 i-DTEC 160 4x4 Lifestyle	36.300
D CR-V 1.6 i-DTEC 160 4x4 Elegance Auto	36.500
D CR-V 1.6 i-DTEC 160 4x4 Lifestyle Navi	36.900
D CR-V 1.6 i-DTEC 160 4x4 Lifestyle Navi Auto	37.100
D CR-V 1.6 i-DTEC 160 4x4 Lifestyle Navi Pack	37.600
D CR-V 1.6 i-DTEC 160 4x4 Lifestyle Auto	38.500
D CR-V 1.6 i-DTEC 160 4x4 Executive	38.900
D CR-V 1.6 i-DTEC 160 4x4 Lifestyle Navi Auto	39.100
D CR-V 1.6 i-DTEC 160 4x4 Lifestyle Navi Auto	39.800
D CR-V 1.6 i-DTEC 160 4x4 Executive Sensing	40.700
D CR-V 1.6 i-DTEC 160 4x4 Executive Auto	41.100
D CR-V 1.6 i-DTEC 160 4x4 Executive Sensing Auto	42.900
G CR-V 2.0 i-VTEC Elegance	33.100
G CR-V 2.0 i-VTEC Elegance Navi	33.700
G CR-V 2.0 i-VTEC Elegance Auto	35.100
G CR-V 2.0 i-VTEC Elegance Navi Auto	35.700
G CR-V 2.0 i-VTEC Lifestyle	35.700
G CR-V 2.0 i-VTEC Lifestyle Navi Pack	37.000
G CR-V 2.0 i-VTEC Lifestyle Auto	37.700
G CR-V 2.0 i-VTEC Lifestyle Navi Pack Auto	39.000
G CR-V 2.0 i-VTEC Executive Sensing	40.000
G CR-V 2.0 i-VTEC Executive Sensing Auto	42.100



Hyundai

Importador: Hyundai Motor España S.A.
C/ Quintanilla, 2. 28050 Madrid.
Teléfono: 93657.200. Red de postventa:
www.hyundai.es

G I10 1.0 Klass	11.950
G I10 1.0 Klass	12.150
G I10 1.0 Terno Orange	12.700
G I10 1.0 Terno Orange	12.950
G I10 1.0 Terno Blue	12.950
G I10 1.0 Terno Orange	13.200
G I10 1.2 Terno Blue	13.200
G I10 1.2 Black Line	13.300
G I10 1.2 Style Orange	13.550
G I10 1.2 Style Orange	14.000
G I10 1.2 Style Blue	14.000

Tipo de combustible		Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)									
D	DEFENDER 110 SW E	D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV	47.400	E	CT 1.8 200h Executive + Navibox	30.000	D	MZAD34.2.2 DE 150 MT Style	24.100					
D	DEFENDER 110 SW SE	4x4 Pure Tech Auto		4x4 Dynamic Auto		E	CT 1.8 200h F-Sport	34.100	D	MZAD34.2.2 DE 150 MT Style Comfort	24.500			
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 150CV	D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV	51.200	D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV	49.300	E	CT 1.8 200h F-Sport + Cuero	36.500	D	MZAD34.2.2 DE 150 AT Style	25.900		
	4x4 Pure	4x4 Prestige		4x4 Dynamic Auto		E	CT 1.8 200h Luxury	39.900	D	MZAD34.2.2 DE 150 AT Style Comfort	26.300			
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 150CV 4x4	D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV	53.700	D	RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV	51.800	E	IS 2.5 300h ECO	35.900	D	MZAD34.2.2 DE 150 MT Luxury	26.600		
	Pure eCapability	4x4 Prestige Auto		4x4 Dynamic Auto		E	IS 2.5 300h Corporate	38.300	D	MZAD34.2.2 DE 150 AT Luxury	28.400			
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 150CV	G RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure	46.400	G	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4	54.500	E	IS 2.5 300h Executive	39.700	D	MZAD34.2.2 DE 150 MT Luxury Safety	28.600		
	4x4 Pure 7pzl	G RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4	49.900	Dynamic		E	IS 2.5 300h Executive Tecnó	41.300	D	MZAD34.2.2 DE 150 MT Luxury	30.100			
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 150CV	Pure Tech		D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L eD4 Diesel	35.100	E	IS 2.5 300h Executive Tecnó + Navibox	42.850					
Auto. 4x4 Pure		G RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4	56.500	150CV 4x2 Pure		E	IS 2.5 300h F-Sport	47.900						
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 150CV Auto.	Prestige		D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L eD4 Diesel	39.000	E	IS 2.5 300h F-Sport + Navibox	49.450	D	MZAD34.2.2 DE 150 MT Luxury	30.250		
4x4 Pure 7pzl		D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L eD4 150CV	35.300	150CV 4x2 SE		E	IS 2.5 300h Luxury	53.400						
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 150CV	4x2 Pure		D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L eD4 Diesel	35.100	E	IS 2.5 300h Luxury Safety	56.600	D	MZAD34.2.2 DE 150 AT Luxury Safety	30.400		
4x4 SE		D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV	37.200	150CV 4x2 Pure		E	GS 300h Eco	45.900	G	MZAD34.15 GE 100 MT Pulse	17.750			
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 150CV 4x4	4x4 Pure		D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 Diesel	38.400	E	GS 300h Corporate	52.100	G	MZAD34.15 GE 100 MT Style	19.800		
SE eCapability		D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L eD4 150CV	38.800	150CV 4x4 Pure		E	GS 300h Executive	58.500	G	MZAD34.15 GE 100 MT Style Comfort	20.200			
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 150CV	4x2 Pure Tech		D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L eD4 Diesel	39.000	E	GS 300h F-Sport	67.000	G	MZAD34.2.0 GE 120 MT Style	20.600		
4x4 SE 7pzl		D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV	39.700	150CV 4x2 SE		E	GS 300h Luxury	71.200	G	MZAD34.2.0 GE 120 MT Style Comfort	21.000			
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 150CV	4x4 Pure Auto.		D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 Diesel	40.880	E	GS 450h Executive	70.700	G	MZAD34.2.0 GE 120 MT Style Visual	22.100		
Auto. 4x4 SE		D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV	40.700	150CV 4x4 Pure Auto.		E	GS 450h Luxury	85.500	G	MZAD34.2.0 GE 120 AT Style	22.400			
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 150CV Auto.	4x4 Pure Tech		D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 Diesel	42.400	E	GS 450h F-Sport	88.000	G	MZAD34.2.0 GE 120 AT Style Comfort	22.800		
4x4 SE 7pzl		D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV	43.200	150CV 4x4 SE		E	LS 600h Corporate	121.500	G	MZAD34.2.0 GE 120 MT Luxury	23.100			
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 150CV	4x4 Pure Tech Auto.		D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 150CV	44.880	E	LS 600h F-Sport	133.400	G	MZAD34.2.0 GE 120 AT Luxury	24.900		
4x4 HSE		D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L eD4 150CV	45.100	4x4 SE Auto.		E	LS 600h Executive	147.700	G	MZAD34.2.0 GE 120 MT Luxury Safety	25.100			
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 150CV 4x4	4x2 Prestige		D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 Diesel	41.500	E	LS 600h L Luxury	158.900	G	MZAD34.2.0 GE 120 MT Luxury Safety	26.800		
HSE eCapability		D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV	47.000	180CV 4x4 Pure		E	RC 2.5 RC 300h Executive	45.900	G	MZAD34.2.0 GE 165 MT Style	22.100			
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 150CV	4x4 Prestige		D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 180CV	43.980	E	RC 2.5 RC 300h Executive + TS	47.200	G	MZAD34.2.0 GE 165 MT Style Comfort	22.500		
4x4 HSE 7pzl		D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L TD4 150CV	49.500	4x4 Pure Auto		E	RC 2.5 RC 300h F-Sport	53.100	G	MZAD34.2.0 GE 165 MT Style Visual	23.600			
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 150CV	4x4 Prestige Auto		D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 Diesel	45.500	E	RC 2.5 RC 300h Luxury	58.200	G	MZAD34.2.0 GE 165 MT Luxury	24.600		
Auto. 4x4 HSE		D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV	40.300	180CV 4x4 SE		E	RC F Executive	86.700	G	MZAD34.2.0 GE 165 MT Luxury Safety	26.600			
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 150CV Auto.	4x4 Pure		D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 180CV	47.980	E	RC F Carbon Package	102.500	G	MZAD34.2.0 GE 165 MT Luxury	28.100		
4x4 HSE 7pzl		D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV	42.800	4x4 SE Auto		E	RC F Luxury	102.700	Safety + Premium					
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 150CV 4x4	4x4 Pure Auto		G	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure	46.800	E	RC F Luxury + TS	103.800	G	MZAD34.2.0 GE 165 MT Luxury	28.250		
HSE Luxury		D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV	43.800	G	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 SE	51.000	E	NX 2.5 300h Eco 2WD	38.300	Safety + Premium B.				
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 150CV 4x4	4x4 Pure Tech		G	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4	54.500	E	NX 2.5 300h Corporate 2WD	40.700	D	MZAD34.2.2 DE 150 MT Style SDN	24.600		
HSE Luxury eCapabil		D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV	46.300	G	RANGE ROVER SPORT 3.0 TDV6 258cv S	68.700	E	NX 2.5 300h Executive 2WD + Navibox	42.200	D	MZAD34.2.2 DE 150 MT Style Comfort SDN	25.000		
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 150CV 4x4	4x4 Pure Tech Auto.		D	RANGE ROVER SPORT 3.0 TDV6 258CV SE	74.400	E	NX 2.5 300h Executive 4WD	46.700	D	MZAD34.2.2 DE 150 MT Luxury SDN	27.100		
HSE Lux 7pzl		D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV	50.100	D	RANGE ROVER SPORT 3.0 TDV6	81.700	E	NX 2.5 300h Executive 4WD + Navibox	48.200	D	MZAD34.2.2 DE 150 MT Luxury	29.100		
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 150CV Auto.	4x4 Prestige		258cv HSE		E	NX 2.5 300h Executive 4WD Tecnó	48.300	Safety SDN					
4x4 HSE Lux		D RANGE ROVER EVOQUE 2.2L SD4 190CV	52.600	D	RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6	80.900	E	NX 2.5 300h Executive 4WD Tecnó	49.800	G	MZAD34.15 GE 100 MT Style SDN	20.300		
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 150CV Auto.	4x4 Prestige Auto		306cv SE		E	NX 2.5 300h Executive 4WD Tecnó	49.800	G	MZAD34.15 GE 100 MT Style Comfort SDN	20.700			
4x4 HSE Lux 7pzl		G	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 Pure	306cv HSE		E	NX 2.5 300h F-Sport 4WD	55.900	D	MZAD34.15 GE 100 MT Style	25.310			
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 180CV	G	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4	48.800	D	RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 306cv	89.900	E	NX 2.5 300h F-Sport 4WD Panorámico	56.900	D	MZAD34.15 CRD 115cv Sakura	26.540	
4x4 Pure		Pure Tech		HSE Dynamic		E	NX 2.5 300h F-Sport 4WD + Navibox	57.400	D	MZAD34.15 CRD 115cv Luxury	26.310			
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 180CV 4x4	G	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4	55.300	D	RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 306cv	99.800	E	NX 2.5 300h F-Sport 4WD Panorámico	58.400	D	MZAD34.15 CRD 115cv Pulse	23.210	
Pure eCapability		Prestige		Autobiography		E	NX 2.5 300h F-Sport 4WD Panorámico	58.400	E	NX 2.5 300h F-Sport 4WD Panorámico	58.400	G	MZAD34.2.0 150cv Style WGN	31.925
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 180CV	D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L eD4 Diesel	43.400	D	RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 306cv	102.000	E	NX 2.5 300h Luxury 4WD	65.000	G	MZAD34.2.0 150cv Style WGN	31.925	
4x4 Pure 7pzl		150CV 4x2 SE Dynamic		Autobiography Dynamic		E	RX 450h Corporate	69.700	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	29.430			
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 180CV	D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 Diesel	50.000	D	RANGE ROVER SPORT 4.4 SDV8	97.600	E	RX 450h Corporate Navi	73.000	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175	
Auto. 4x4 Pure		180CV 4x4 SE Dynamic		D	RANGE ROVER SPORT 4.4 SDV8 339cv	100.300	E	RX 450h F-Sport	71.600	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175		
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 180CV Auto	D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 180CV	52.480	HSE Dynamic		E	RX 450h F-Sport Plus	79.900	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175		
4x4 Pure 7pzl		4x4 SE Dynamic Auto		D	RANGE ROVER SPORT 4.4 SDV8 339cv	110.700	E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175		
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 180CV	D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 Diesel	53.400	Autobiography		E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175		
4x4 SE		180CV 4x4 HSE		D	RANGE ROVER SPORT 4.4 SDV8 339cv	112.800	E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175		
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 180CV 4x4	D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 180CV	55.880	D	RANGE ROVER SPORT 4.4 SDV8 339cv	112.800	E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175	
SE eCapability		4x4 HSE Auto		Autobiography Dynamic		E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175			
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 180CV	D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 Diesel	56.100	E	RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 Hybrid	97.700	E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175	
4x4 SE 7pzl		D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 HSE Dynamic		340CV HSE		E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175		
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 180CV	D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 180CV	58.580	E	RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 Hybrid	99.500	E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175	
Auto. 4x4 SE		4x4 HSE Dynamic Auto		340CV Dynamic		E	RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 Hybrid	108.700	E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 180CV Auto	G	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4	55.700	E	RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 Hybrid	108.700	E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175	
4x4 SE 7pzl		SE Dynamic		340CV Autobiography		E	RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 Hybrid	108.700	E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 180CV	G	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4 HSE	59.200	E	RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 Hybrid	108.700	E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175	
4x4 HSE		G	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L S4 4x4	62.100	E	RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 Hybrid	108.700	E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175	
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 180CV 4x4	HSE Dynamic		340CV Autobiography Dynamic		E	RANGE ROVER SPORT 3.0 SDV6 Hybrid	108.700	E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175
HSE eCapability		D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L eD4 Diesel	43.400	D	RANGE ROVER SPORT 5.0 V8 SC 510cv	104.200	E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175	
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 180CV	D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L eD4 Diesel	47.000	HSE Dynamic		E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175		
4x4 HSE 7pzl		150CV 4x2 SE Dynamic		Autobiography Dynamic		E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175			
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 180CV	D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 Diesel	47.000	D	RANGE ROVER SPORT 5.0 V8 SC 510cv	116.700	E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175	
Auto. 4x4 HSE		150CV 4x4 SE Dynamic		Autobiography Dynamic		E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175			
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 180CV	D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 150CV	49.480	G	RANGE ROVER SPORT SVR 5.0 V8	144.800	E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175	
Auto. 4x4 HSE		4x4 SE Dynamic Auto		SC 550cv		E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175			
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 180CV Auto	D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 Diesel	50.400	D	RANGE ROVER 3.0 TDV6 (258CV) HSE	103.200	E	RX 450h F-Sport Plus	88.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175	
4x4 HSE 7pzl		150CV 4x4 HSE		D	RANGE ROVER 3.0 TDV6 (258CV) HSE	104.100	D	RANGE ROVER 3.0 TDV6 (258CV) HSE	103.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175		
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 180CV 4x4	D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 150CV	52.880	D	RANGE ROVER 3.0 TDV6 (258CV) VOGUE	114.200	D	RANGE ROVER 3.0 TDV6 (258CV) HSE	104.100	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175	
HSE Luxury		4x4 HSE Auto		D	RANGE ROVER 3.0 TDV6 (258CV) VOGUE	115.200	D	RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) VOGUE	128.200	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175		
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 180CV 4x4	D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 Diesel	53.100	D	RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) VOGUE	129.300	D	RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) VOGUE	129.300	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175	
HSE Luxury eCapabil		D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 Diesel	53.100	D	RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) VOGUE	129.300	D	RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) VOGUE	129.300	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175	
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 180CV 4x4	D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 150CV	52.880	D	RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) VOGUE	129.300	D	RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) VOGUE	129.300	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175	
HSE Lux 7pzl		150CV 4x4 HSE Dynamic		4x4 HSE Auto		D	RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) VOGUE	129.300	D	RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) VOGUE	129.300	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 180CV Auto	D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L TD4 150CV	52.880	D	RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) VOGUE	129.300	D	RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) VOGUE	129.300	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175	
4x4 HSE Lux		4x4 HSE Dynamic Auto		4x4 HSE Auto		D	RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) VOGUE	129.300	D	RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) VOGUE	129.300	D	MZAD34.2.2 DE 150cv Style WGN	30.175
D	DISCOVERY SPORT 2.0L TD4 180CV Auto	D	RANGE ROVER EVOQUE 2.0L SD4 Diesel	50.100	D	RANGE ROVER 4.4 SDV8 (340CV) VOGUE								

E CT 1.8 200h Executive + Navibox	30.000	D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Style	24.100
E CT 1.8 200h F-Sport	34.100	D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Style Comfort	24.500
E CT 1.8 200h F-Sport + Cuero	36.500	D MAZDA3 2.2 DE 150 AT Style	25.900
E CT 1.8 200h Luxury	39.900	D MAZDA3 2.2 DE 150 AT Style Comfort	26.300
E IS 2.5 300h Eco	35.900	D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Style	26.600
E IS 2.5 300h Corporate	38.300	D MAZDA3 2.2 DE 150 AT Style	28.400
E IS 2.5 300h Executive	39.700	D MAZDA3 2.2 DE 150 AT Luxury	28.600
E IS 2.5 300h Executive Tecno	41.300	D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Luxury	30.100
E IS 2.5 300h Executive Tecno + Navibox	42.850	D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Luxury	30.100
E IS 2.5 300h F-Sport	47.900	Safety+Premium	
E IS 2.5 300h F-Sport + Navibox	49.450	D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Luxury	30.250
E IS 2.5 300h Luxury	53.400	Safety+Premium B.	
E IS 2.5 300h Luxury Safety	56.600	D MAZDA3 2.2 DE 150 AT Style	33.490
E GS 300h Eco	45.900	G MAZDA3 1.5 GE 100 MT Style	17.750
E GS 300h Corporate	52.100	G MAZDA3 1.5 GE 100 MT Style	19.800
E GS 300h Executive	58.500	G MAZDA3 1.5 GE 100 MT Style Comfort	20.200
E GS 300h F-Sport	67.000	G MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	20.600
E GS 300h Luxury	71.200	G MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style Comfort	21.000
E GS 450h Executive	70.700	G MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style Visual	22.100
E GS 450h Luxury	85.500	D MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style	22.400
E GS 450h F-Sport	88.000	G MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	23.100
E LS 600h Corporate	121.500	G MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style	22.400
E LS 600h F-Sport	133.400	G MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	23.100
E LS 600h Executive	149.700	G MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style	22.400
E LS 600h L-Luxury	158.900	G MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	23.100
E RC 2.5 RC 300h Executive	45.900	G MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style	22.400
E RC 2.5 RC 300h Executive + TS	47.200	G MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	23.100
E RC 2.5 RC 300h F-Sport	53.100	G MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style	22.400
E RC 2.5 RC 300h Luxury	58.200	G MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	23.100
G RC F-Executive	86.700	G MAZDA3 2.0 GE 120 AT Style	22.400
G RC F Carbon Package	102.500	G MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	23.100
G RC F Luxury	102.700	Safety+Premium	
G RC F Luxury + TS	103.800	G MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	23.100
E NX 2.5 300h Eco 2WD	38.300	G MAZDA3 2.0 GE 120 MT Style	23.100
E NX 2.5 300h Corporate 2WD	40.700	D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Style SDN	25.000
E NX 2.5 300h Corporate 2WD + Navibox	42.200	D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Style SDN	27.100
E NX 2.5 300h Executive 4WD	46.700	D MAZDA3 2.2 DE 150 MT Style	29.100
E NX 2.5 300h Executive 4WD + Navibox	48.200	Safety SDN	
E NX 2.5 300h Executive 4WD Tecno	48.300	G MAZDA3 1.5 GE 100 MT Style SDN	20.300
E NX 2.5 300h Executive 4WD Tecno + Navibox	49.800	G MAZDA3 1.5 GE 100 MT Style SDN	20.700
E NX 2.5 300h F-Sport 4WD	55.900	D MAZDA5 1.6 CRD 115cv Style	25.310
E NX 2.5 300h F-Sport 4WD Panorámico	56.900	D MAZDA5 1.6 CRD 115cv Sakura	26.340
E NX 2.5 300h F-Sport 4WD + Navibox	57.400	D MAZDA5 1.6 CRD 115cv Style	26.510
E NX 2.5300h F-Sport 4WD Panorámico	58.400	D MAZDA5 1.6 CRD 115cv Pulse	23.210
E NX 2.5300h F-Sport 4WD Panorámico + Navibox	65.000	G MAZDA5 2.0 Stop 150cv Style	23.460
E NX 2.5 300h Luxury 4WD	65.000	G MAZDA5 2.0 Stop 150cv Style	24.410
E RX 450h Corporate	69.700	G MAZDA5 2.0 Stop 150cv Sakura	24.480
E RX 450h Corporate Navi	73.000	D MAZDA5 2.0 Stop 150cv Style	23.210
E RX 450h F-Sport	77.600	D MAZDA5 2.0 Stop 150cv Style	23.210
E RX 450h 25 Aniversario	79.900	G MAZDA5 2.0 Stop 150cv Style	23.460
E RX 450h 25 Aniversario Entertainment	80.100	D MAZDA5 2.0 Stop 150cv Style	23.460
E RX 450h F-Sport Plus	88.200	D MAZDA5 2.0 Stop 150cv Style	23.460
E RX 450h Luxury	89.100	D MAZDA5 2.0 Stop 150cv Style	23.460

	Maserati
Importador: Ferrari/Maserati Iberia	
S.A. Pso de la Castellana 310, 61. 28046 Madrid. Teléfonos: 914 13 480. Red de postventa: 010 puntos de asistencia	
en toda España. Garantía: Tres años. Web: www.maserati.it	
G GRANTURISMO 4.2 V8 Automatico	130.320
G GRANCABRIO 4.7 V8 Automatico	153.691
G GRANTURISMO 4.7 V8 Sport Automatico	143.252
G GRANTURISMO 4.7 V8 Sport MC Shift	149.52

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)					
D 200 CDI Avantgarde Extralargo	55.373	D MINI COOPER SD COUP automatico	30.541	D ASK 220 DI-D Kaiteki Auto 4WD	33.200	D EVALIA 1.5dci 110CV 5 Plazas	25.269	D QASHQAI 1.6dci S&S TEKNA PREMIUM	33.950
D 220 CDI Avantgarde Extralargo	55.644	G MINI COOPER S COUP	27.800	G ASX 160 MPI Challenge	20.300	G EVALIA 1.6g 110CV 5 Plazas	24.182	S 4x4 Piel	
D 250 Bluetec Avantgarde Extralargo	60.713	G MINI COOPER S COUP automatico	29.450	G ASX 160 MPI Motion	22.500	G EVALIA 1.6g 110CV 7 Plazas	24.966	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S VISIA 4x2	21.350
D SLK 250 D	48.600	G MINI JOHN COOPER WORKS ROADSTER	34.750	D MONTERO 3.2 DI-D Spirit	38.200	E EVALIA Elctrica Lease LUDOS 5 Plazas	31.288	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S ASENTA 4x2	22.300
G SLK 200	44.650	G MINI JOHN COOPER WORKS CABRIO	35.700	D MONTERO 3.2 DI-D Kaiteki Auto	45.800	E EVALIA Elctrica LUDOS 5 Plazas	37.188	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S ASENTA 4x2	22.850
G SLK 300	50.500	G MINI JOHN COOPER WORKS ROADSTER	37.172	D OUTLANDER 220 DI-D Motion 2WD	31.100	G 370Z 3.7G 328 CV (241 KW) RoadsterGT	41.400	Sensores Aparc	
G SLK 350	60.275	G MINI JOHN COOPER WORKS ROADSTER automatico		D OUTLANDER 220 DI-D Motion 4WD	34.490	G 370Z 3.7G 328 CV (241 KW) RoadsterGT A/T	43.400	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S VISIA 4x2	23.050
G Mercedes-AMG SLK 55	86.775	G MINI JOHN COOPER WORKS automatico	38.700	D OUTLANDER 220 DI-D Motion Auto 4WD	35.790	G 370Z 3.7G 328 CV (241 KW) Coup	32.900	G XTRONIC	
G Mercedes-AMG SLK 55 CarbonLOOK Edition	95.061	G MINI JOHN COOPER WORKS COUP	33.450	E OUTLANDER 2.0 PHEV Motion Auto 4WD	42.200	G 370Z 3.7G 328 CV (241 KW) CoupGT	37.900	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S N-TEC 4x2	24.300
G AMG GT 4.0 V8	141.800	G MINI JOHN COOPER WORKS COUP automatico	36.361	E OUTLANDER 2.0 PHEV Kaiteki Auto 4WD	47.200	G 370Z 3.7G 328 CV (241 KW) CoupGT A/T	39.900	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S ASENTA 4x2	24.550
G AMG GT 4.0 V8 S	163.400	D MINI ONE D	19.950	D MONTERO 3.2 DI-D Spirit	41.200	G 370Z 3.7G 328 CV (241 KW) CoupGT A/T	44.900	G XTRONIC Sen A	
G AMG GT 4.0 V8 S Edition 1	181.770	D MINI COOPER D	22.100	D MONTERO 3.2 DI-D Kaiteki Auto	48.800	G 370Z 3.7G 344 CV (253 KW) CoupGT NISMO		G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S 360 4x2	24.650
G SL 400	115.850	D MINI COOPER D automatico	23.800	D L200 C/C 250 DI-D M-Pro	28.635	G GT-R 3.8 V6 550CV Premium Edition	106.650	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S 360 S 4x2	25.400
G SL 500	139.950	G MINI ONE	18.450	D L200 D/C 250 DI-D M-Pro	31.228	G GT-R 3.8 V6 550CV Track Edition	121.250	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S 360 4x2	26.350
G SL 63 AMG	191.300	G MINI ONE automatico	20.150	D L200 D/C 250 DI-D Motion	36.739	G GT-R 3.8 V6 550CV Nismo	150.000	G XTRONIC	
G SL 63 AMG ZLOOK Edition	203.203	G MINI COOPER	20.550	D L200 D/C 300 DI-D Kaiteki Auto	43.223	D JUKE 1.5dci VISIA 4x2	19.150	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA 4x2 17"	27.250
G SL 65 AMG	284.500	G MINI COOPER automatico	22.250			D JUKE 1.5dci ASENTA 4x2	20.450	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	27.550
G SL 65 AMG ZLOOK Edition	291.281	D MINI COOPER SD	26.750			D JUKE 1.5dci N-TEC 4x2	21.550	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	27.550
D GLA 200 CDI Style	31.575	D MINI COOPER SD automatico	28.450			D JUKE 1.5dci TEKNA 4x2	22.950	PREMIUM 4x2 Piel	
D GLA 200 CDI Urban	32.307	G MINI COOPER S	25.950			D JUKE 1.5dci TEKNA S 4x2	23.800	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	28.100
D GLA 200 CDI AMG Line	33.956	G MINI COOPER S automatico	27.700			D JUKE 1.5dci TEKNA PREMIUM 4x2	25.400	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	28.100
D GLA 200 CDI Edition 1	37.558	G MINI COOPER S automatico	27.700			D JUKE 1.6 94CV VISIA 4x2	16.700	PREMIUM S 4x2 ALc	
D GLA 220 CDI Style	37.375	G MINI COOPER S PUERTAS	20.850			D JUKE 1.2 DIG-T ASENTA 4x2	18.700	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
D GLA 220 CDI 4Matic Style	39.900	D MINI COOPER D 5 PUERTAS	23.000			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	19.800	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
D GLA 220 CDI Urban	38.107	D MINI COOPER D 5 PUERTAS automatico	24.700			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	21.200	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
D GLA 220 CDI AMG Line	39.756	G MINI ONE S PUERTAS	19.350			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	21.200	G XTRONIC Piel	
D GLA 220 CDI 4Matic Urban	40.660	G MINI ONE S PUERTAS automatico	21.050			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
D GLA 220 CDI 4Matic AMG Line	42.374	G MINI COOPER S PUERTAS	21.450			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
D GLA 220 CDI Edition 1	43.538	G MINI COOPER S PUERTAS automatico	23.150			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
D GLA 220 CDI 4Matic Edition 1	46.118	D MINI COOPER SD 5 PUERTAS	27.650			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
G GLA 200 Style	36.075	D MINI COOPER SD 5 PUERTAS automatico	29.350			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
G GLA 200 Urban	36.835	G MINI COOPER S 5 PUERTAS	26.850			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
G GLA 200 AMG Line	38.549	G MINI COOPER S 5 PUERTAS automatico	28.600			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
G GLA 250 Edition 1	42.293	D PACEMAN COOPER D PACEMAN	25.400			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
G GLA 250 Style	43.550	D PACEMAN COOPER D PACEMAN ALL4	27.450			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
G GLA 250 4Matic Style	46.100	D PACEMAN COOPER D PACEMAN automatico	28.000			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
G GLA 250 Urban	44.310	D PACEMAN COOPER D PACEMAN ALL4	29.100			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
G GLA 250 AMG Line	46.024	D PACEMAN COOPER D PACEMAN ALL4 automatico	29.100			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
G GLA 250 4Matic Urban	46.860	G PACEMAN COOPER PACEMAN	24.300			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
G GLA 250 4Matic AMG Line	48.574	G PACEMAN COOPER PACEMAN automatico	25.950			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
G GLA 250 Edition 1	49.768	G PACEMAN COOPER PACEMAN ALL4	26.350			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
G GLA 250 4Matic Edition 1	52.318	G PACEMAN COOPER PACEMAN ALL4 automatico	29.000			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
G GLA 45 AMG 4M	65.750	G PACEMAN COOPER PACEMAN ALL4 automatico	29.000			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
G GLA 45 AMG Automatic Edition 14M	74.268	D PACEMAN COOPER SD PACEMAN	29.400			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
D GLK 200 CDI	38.675	D PACEMAN COOPER SD PACEMAN ALL4	31.450			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
D GLK 220 CDI	41.675	D PACEMAN COOPER SD PACEMAN automatico	32.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
D GLK 220 CDI 4M	45.250	D PACEMAN COOPER SD PACEMAN automatico	32.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
D GLK 220 BlueTEC 4M	47.225	D PACEMAN COOPER SD PACEMAN ALL4 automatico	33.100			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
D GLK 250 BlueTEC 4M	50.150	D PACEMAN COOPER SD PACEMAN ALL4 automatico	33.100			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
D GLK 350 CDI 4M	57.350	G PACEMAN COOPER S PACEMAN	29.400			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
G GLK 250 4M	50.225	G PACEMAN COOPER S PACEMAN automatico	29.400			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
G GLK 350 4M	56.350	G PACEMAN COOPER S PACEMAN	31.050			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
D GLC 220 d 4MATIC	47.900	G PACEMAN COOPER S PACEMAN ALL4	31.450			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
D GLC 220 d 4MATIC Exclusive	49.409	G PACEMAN COOPER S PACEMAN ALL4 automatico	34.400			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
D GLC 220 d 4MATIC AMG Line	51.414	G PACEMAN COOPER S PACEMAN ALL4 automatico	34.400			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
D GLC 220 d 4MATIC Edition 1	57.444	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
D GLC 250 d 4MATIC	49.900	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
D GLC 250 d 4MATIC Exclusive	51.409	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
D GLC 250 d 4MATIC AMG Line	53.414	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
D GLC 250 d 4MATIC Edition 1	59.444	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
G 63 AMG Large	161.200	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
G 63 AMG Large	309.075	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
D G350 Bluetec Large	102.325	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
D G350 Bluetec Large Black Edition	122.967	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
G 5000 Large	118.150	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
G 5000 Large Black Edition	134.724	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
G M-CLASS ML 63 AMG 4MATIC	128.525	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
D M-CLASS ML 250 BlueTEC 4MATIC	59.750	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
D GL 63 AMG 4MATIC	60.125	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
D M-CLASS ML 350 BlueTEC 4MATIC	67.775	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
D GL 63 AMG 4MATIC	68.425	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
E GL 63 AMG 4MATIC	77.875	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
G M-CLASS ML 400 4MATIC	72.300	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
D GL 63 AMG 4MATIC	72.975	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
G M-CLASS ML 500 4MATIC	89.500	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
G GL 63 AMG 4MATIC	129.800	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
G GL 63 AMG 4MATIC	141.100	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
G GL 63 AMG 4MATIC	154.925	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
G GL 63 AMG 4MATIC	193.500	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
D GL COUPE GL 450 AMG 4MATIC	93.500	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
D GL COUPE GL 350 d 4MATIC	78.700	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
G GL COUPE GL 400 4MATIC	80.625	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
D GL COUPE Mercedes-AMG GL 63 4MATIC	137.100	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
G GL COUPE Mercedes-AMG GL 63 4MATIC	148.800	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
S 4MATIC		G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
D GL-CLASS GL 350 BlueTEC 4M	87.075	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	
G GL-CLASS GL 400 4M	91.375	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G QASHQAI 1.2i DIG-T S&S TEKNA	29.250
G GL-CLASS GL 500 4M	112.850	G PACEMAN JOHN COOPER WORKS	38.200			D JUKE 1.2 DIG-T N-TEC 4x2	22.050	G XTRONIC Piel	



Importadora: BMW Iberia, S.A. Avda de Burgos, 18. 28050 Madrid. Teléfono: 902 35902. Garantía: Dos años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 80 puntos de asistencia en toda España. Web: www.mini.es

D MINI COOPER D CABRIO	26.050
D MINI COOPER D CABRIO automatico	28.723
G MINI ONE CABRIO	21.450
G MINI ONE CABRIO automatico	23.100
G MINI COOPER CABRIO	25.300
G MINI COOPER CABRIO automatico	26.950
G MINI COOPER ROADSTER	24.350
G MINI COOPER ROADSTER automatico	26.000
G MINI COOPER COUP	22.150
G MINI COOPER COUP automatico	23.800
G MINI COOPER SD CABRIO	30.550
D MINI COOPER SD CABRIO automatico	33.399
G MINI COOPER S CABRIO	30.550
G MINI COOPER S CABRIO automatico	32.200
G MINI COOPER S CABRIO automatico	29.550
D MINI COOPER S ROADSTER automatico	32.360
G MINI COOPER S ROADSTER	29.550
G MINI COOPER S ROADSTER automatico	31.200
D MINI COOPER SD COUP	27.800



Importadora: MMC Automóviles, S.A. Francisco Goyas, 4. 28018 Alcobendas, Madrid. Teléfono: 902 201030. Garantía: Dos años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 12 puntos. Web: www.mitsubishi-motors.es

E I-NIEV	24.400
G SPAC STAR 100 MPI Challenge	11.000
G SPAC STAR 120 MPI Motion	11.900
D ASX 160 DI-D Challenge	22.550
D ASX 160 DI-D Motion	24.750
D ASX 160 DI-D Kaiteki	27.150
D ASX 160 DI-D Motion 4WD	27.250



Fabricante/Importador: Nissan Motor España, S.A. Torre Nissan Park, Cerdas, General Almirante, 4. 08034 Barcelona. Teléfono: 93 908080. Garantía: Dos años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 63 puntos. Web: www.nissan.es

G MICRA Sp 1.2G (80CV) VISIA	10.975
G MICRA Sp 1.2G (80CV) NARU EDITION	11.825
G MICRA Sp 1.2G (80CV) ASENTA	13.100
G MICRA Sp 1.2G (80CV) N-TEC	13.725
G MICRA Sp 1.2G (80CV) N-TEC	13.925
G MICRA Sp 1.2G (80CV) ASENTA CVT	14.300
G MICRA Sp 1.2G (80CV) ASENTA	14.475
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) N-TEC	14.925
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) N-TEC	15.125
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) ASENTA	15.675
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) N-TEC CVT	16.225
G MICRA Sp 1.2G DIG-S (98CV) N-TEC CVT	16.325
D NOTE Sp 1.5dci 90CV Visia	16.350
D NOTE Sp 1.5dci 90CV Naru Edition	17.600
D NOTE Sp 1.5dci 90CV ASENTA	18.100
D NOTE Sp 1.5dci 90CV ASENTA	18.600

D NOTE Sp 1.5dci 90CV Tekna Sport	19.350
D NOTE Sp 1.5dci 90CV Tekna Sport	19.650
D NOTE Sp 1.5dci 90CV Tekna Sport	20.000
D NOTE Sp 1.5dci 90CV N-TEC	20.100
D NOTE Sp 1.5dci 90CV N-TEC Pack	20.400
D NOTE Sp 1.5dci 90CV Tekna Premium	20.700
D NOTE Sp 1.5dci 90CV Tekna Premium	21.000

G NOTE Sp 1.2G 80CV Visia	14.650
G NOTE Sp 1.2G 80CV Naru Edition	15.900
G NOTE Sp 1.2G 80CV ASENTA	16.400
G NOTE Sp 1.2G 80CV ASENTA	16.900
D NOTE Sp 1.2G 80CV Tekna Sport	17.650
D NOTE Sp 1.2G 80CV Tekna Sport	17.950
D NOTE Sp 1.2G 80CV Tekna Sport	18.250
D NOTE Sp 1.2G 80CV Tekna Sport	18.300

G NOTE Sp 1.2G 80CV N-TEC	18.400
D NOTE Sp 1.2G 80CV N-TEC Pack Comfort	18.700
G NOTE Sp 1.2G 80CV Tekna Premium	19.000
G NOTE Sp 1.2G 80CV Tekna Premium	19.300
D NOTE Sp 1.2G DIG-S 98CV Tekna Sport	18.550
D NOTE Sp 1.2G DIG-S 98CV Tekna Sport	18.850
D NOTE Sp 1.2G DIG-S 98CV Tekna Sport	19.150
D NOTE Sp 1.2G DIG-S 98CV Tekna Sport	19.850

D NOTE Sp 1.2G DIG-S 98CV Tekna Premium	19.900
D NOTE Sp 1.2G DIG-S 98CV Tekna Sport	20.150
D NOTE Sp 1.2G DIG-S 98CV Tekna Sport	20.200
D NOTE Sp 1.2G DIG-S 98CV Tekna Sport	20.450
D NOTE Sp 1.2G DIG-S 98CV Tekna Sport	21.200
D NOTE Sp 1.2G DIG-S 98CV Tekna Sport	21.500
D NOTE Sp 1.2G DIG-S 98CV Tekna Sport	19.200
D NOTE Sp 1.2G DIG-S 98CV Tekna Sport	20.500

	NOTE 5p. 1.2G DIG-S 98CV Tekna Sport P Style	19.200
	NOTE 5p. 1.2G DIG-S 98CV Tekna Sp Xtron P Sty	20.500
D	PULSAR 1.5dci 110CV VISIA	20.750
D	PULSAR 1.5dci 110CV ACENTA	21.700
D	PULSAR 1.5dci 110CV N-TEC	23.400
D	PULSAR 1.5dci 110CV TEKNA	25.100
F	PULSAR 1.2 DIG-T 115CV VISIA	19.200
F	PULSAR 1.2 DIG-T 115CV ACENTA	20.150
F	PULSAR 1.2 DIG-T 115CV N-TEC	21.850

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
G	CLIO Sport Tourer Authentique 1.2 16v 75 E6	13.500		
	CLIO Sport Tourer Limited 1.2 16v 75 Euro 6	15.250		
	CLIO Sp. Tour. Limited Energy Tce 90 eco2 E6	16.100		
	CLIO Sp. Tour. Dynamique Energy Tce 90 eco2 E6	16.800		
	MEGANE Coup RS 2.0 275 S&S Euro 6	31.850		
	MEGANE Inters Energy dCI 95 S&S Euro 6	20.100		
	MEGANE Business Energy dCI 95 S&S Euro 6	20.650		
	MEGANE Limited Energy dCI 95 S&S Euro 6	20.900		
	MEGANE Business Energy dCI 110 S&S Euro 6	22.150		
	MEGANE Limited Energy dCI 110 S&S Euro 6	22.200		
D	SCENIC BOSE dCI 110 EDC Euro 6	27.700		
	SCENIC LIMITED Energy dCI 130 Euro 6	26.100		
	SCENIC BOSE Energy dCI 130 eco2 Euro 6	27.900		
	SCENIC Authentique 1.6 16v 110	20.900		
	SCENIC SELECTION Energy Tce 115 Euro 6	21.500		
	SCENIC LIMITED Energy Tce 115 Euro 6	22.900		
	SCENIC BOSE Energy Tce 130 Euro 6	25.200		
	SCENIC XMOD SELECTION Energy dCI 110 eco2 Euro 6	24.850		
	SCENIC XMOD BOSE Energy dCI 110 eco2 Euro 6	27.350		
	SCENIC XMOD BOSE dCI 110 EDC Euro 6	28.450		
G	MILO 75cv Sport	12.560		
	MILO 75cv Mil by Mango Beige Glam	12.745		
	MILO 75cv Chic Auto	13.000		
	MILO 75cv Mil by Mango Negro Deep	13.015		
	MILO 75cv Sport Auto	13.310		
	MILO 75cv Mil by Mango Beige Glam Auto	13.495		
	MILO 75cv Mil by Mango Negro Deep Auto	13.765		
	MILO 68cv Ecofuel GNC Reference S&S	12.430		
	MILO 68cv Ecofuel GNC Style Start&Stop	13.820		
	MILO 68cv GNC Mil by Mango Beige Gl S&Sp	14.835		
D	MILO 68cv GNC Mil by Mango Negro D S&Sp	15.105		
	MILO 60cv Reference	10.160		
	MILO 60cv Style	11.540		
	MILO 60cv Chic	12.060		
	MILO 60cv Mil by Mango Beige Glam	12.555		
	MILO 60cv Mil by Mango Negro Deep	12.825		
	MILO 75cv Reference	10.660		
	MILO 75cv Style	12.050		
	MILO 75cv Chic	12.570		
	MILO 75cv Style Auto	12.800		
D	GRAND SCENIC SELECTION Energy dCI 110 eco2 Sp Euro 6	24.950		
	GRAND SCENIC SELECTION Energy dCI 110 eco2 7p Euro 6	25.450		
	GRAND SCENIC LIMITED Energy dCI 110 eco2 Sp Euro 6	25.750		
	GRAND SCENIC LIMITED Energy dCI 110 eco2 7p Euro 6	26.250		
	GRAND SCENIC LIMITED dCI 110 EDC 7p Euro 6	27.350		
	GRAND SCENIC BOSE Energy dCI 130 eco2 Sp Euro 6	27.050		
	GRAND SCENIC LIMITED Energy dCI 130 eco2 7p Euro 6	27.550		
	GRAND SCENIC SELECTION Energy Tce 115 Sp Euro 6	22.450		
	GRAND SCENIC SELECTION Energy Tce 130 7p Euro 6	24.850		
	GRAND SCENIC BOSE Energy Tce 130 7p Euro 6	26.650		
G	ESPACE Life Energy dCI 130	30.950		
	ESPACE Zen Energy dCI 130	33.750		
	ESPACE Zen Energy dCI 160 Twin Turbo EDC	37.050		
	ESPACE Initiale P Energy dCI 160 Twin Tur. EDC	44.550		
	ESPACE Zen Energy Tce 200 EDC	36.050		
	CAPTUR Life Energy dCI 90 eco2 Euro 6	17.450		
	CAPTUR Inters Energy dCI 90 eco2 Euro 6	19.050		
	CAPTUR Zen Energy dCI 90 Ecoleader Euro 6	20.200		
	CAPTUR Inters Energy dCI 90 EDC Euro 6	20.450		
	CAPTUR Adventure Energy dCI 90 Ecoleader Euro 6	21.200		
D	CAPTUR Xmod Energy dCI 90 EDC Euro 6	21.600		
	CAPTUR Xmod Energy dCI 90 EDC Euro 6	22.600		
	CAPTUR Zen Energy dCI 110 eco2	21.000		
	CAPTUR Xmod Energy dCI 110 eco2	22.000		
	CAPTUR Life Energy Tce 90 eco2 Euro 6	15.550		
	CAPTUR Inters Energy Tce 90 eco2 Euro 6	17.150		
	CAPTUR Zen Energy Tce 90 eco2 Euro 6	18.300		
	CAPTUR Xmod Energy Tce 90 eco2 Euro 6	19.300		
	CAPTUR Inters Energy Tce 120 EDC Euro 6	20.450		
	CAPTUR Xmod Energy Tce 120 EDC Euro 6	21.450		
G	KADJAR Inters Energy dCI 110	23.850		
	KADJAR Inters Energy dCI 110	25.100		
	KADJAR Xmod Energy dCI 110	26.000		
	KADJAR Inters Energy dCI 110 EDC	26.600		
	KADJAR Zen Energy dCI 110	27.100		
	KADJAR Xmod Energy dCI 110 EDC	27.500		
	KADJAR Zen Energy dCI 110 EDC	28.600		
	KADJAR Inters Energy dCI 130	26.600		
	KADJAR Zen Energy dCI 130	28.600		
	KADJAR Xmod Energy dCI 130 4x4	29.700		
D	LATITUDE Business 2.0 Energy dCI 130	30.100		
	LATITUDE Privilege 2.0 Energy dCI 130	32.000		
	LATITUDE Privilege 2.0 Energy dCI 150	32.900		
	LATITUDE Privilege dCI 175 Auto	35.600		
	LATITUDE Initiale dCI 175 Auto	39.200		
	SCENIC SELECTION Energy dCI 95 eco2 Euro 6	22.300		
	SCENIC SELECTION Energy dCI 110 eco2 Euro 6	24.000		
	SCENIC LIMITED Energy dCI 110 Euro 6	24.800		
	SCENIC LIMITED dCI 110 EDC Euro 6	25.900		
	SCENIC BOSE Energy dCI 110 eco2 Euro 6	26.600		
G	MILO 75cv Sport	12.560		
	MILO 75cv Mil by Mango Beige Glam	12.745		
	MILO 75cv Chic Auto	13.000		
	MILO 75cv Mil by Mango Negro Deep	13.015		
	MILO 75cv Mil by Mango Beige Glam Auto	13.310		
	MILO 75cv Mil by Mango Negro Deep Auto	13.765		
	MILO 68cv Ecofuel GNC Reference S&S	12.430		
	MILO 68cv Ecofuel GNC Style Start&Stop	13.820		
	MILO 68cv GNC Mil by Mango Beige Gl S&Sp	14.835		
	MILO 68cv GNC Mil by Mango Negro D S&Sp	15.105		
G	MILO 60cv Reference	10.160		
	MILO 60cv Style	11.540		
	MILO 60cv Chic	12.060		
	MILO 60cv Mil by Mango Beige Glam	12.555		
	MILO 60cv Mil by Mango Negro Deep	12.825		
	MILO 75cv Reference	10.660		
	MILO 75cv Style	12.050		
	MILO 75cv Chic	12.570		
	MILO 75cv Style Auto	12.800		
	MILO 75cv Sport	12.880		
D	GRAND SCENIC SELECTION Energy dCI 110 eco2 Sp Euro 6	24.950		
	GRAND SCENIC SELECTION Energy dCI 110 eco2 7p Euro 6	25.450		
	GRAND SCENIC LIMITED Energy dCI 110 eco2 Sp Euro 6	25.750		
	GRAND SCENIC LIMITED Energy dCI 110 eco2 7p Euro 6	26.250		
	GRAND SCENIC LIMITED dCI 110 EDC 7p Euro 6	27.350		
	GRAND SCENIC BOSE Energy dCI 130 eco2 Sp Euro 6	27.050		
	GRAND SCENIC LIMITED Energy dCI 130 eco2 7p Euro 6	27.550		
	GRAND SCENIC SELECTION Energy Tce 115 Sp Euro 6	22.450		
	GRAND SCENIC SELECTION Energy Tce 130 7p Euro 6	24.850		
	GRAND SCENIC BOSE Energy Tce 130 7p Euro 6	26.650		
G	ESPACE Life Energy dCI 130	30.950		
	ESPACE Zen Energy dCI 130	33.750		
	ESPACE Zen Energy dCI 160 Twin Turbo EDC	37.050		
	ESPACE Initiale P Energy dCI 160 Twin Tur. EDC	44.550		
	ESPACE Zen Energy Tce 200 EDC	36.050		
	CAPTUR Life Energy dCI 90 eco2 Euro 6	17.450		
	CAPTUR Inters Energy dCI 90 eco2 Euro 6	19.050		
	CAPTUR Zen Energy dCI 90 Ecoleader Euro 6	20.200		
	CAPTUR Inters Energy dCI 90 EDC Euro 6	20.450		
	CAPTUR Adventure Energy dCI 90 Ecoleader Euro 6	21.200		
D	CAPTUR Xmod Energy dCI 90 EDC Euro 6	21.600		
	CAPTUR Xmod Energy dCI 90 EDC Euro 6	22.600		
	CAPTUR Zen Energy dCI 110 eco2	21.000		
	CAPTUR Xmod Energy dCI 110 eco2	22.000		
	CAPTUR Life Energy Tce 90 eco2 Euro 6	15.550		
	CAPTUR Inters Energy Tce 90 eco2 Euro 6	17.150		
	CAPTUR Zen Energy Tce 90 eco2 Euro 6	18.300		
	CAPTUR Xmod Energy Tce 90 eco2 Euro 6	19.300		
	CAPTUR Inters Energy Tce 120 EDC Euro 6	20.450		
	CAPTUR Xmod Energy Tce 120 EDC Euro 6	21.450		
G	KADJAR Inters Energy dCI 110	23.850		
	KADJAR Inters Energy dCI 110	25.100		
	KADJAR Xmod Energy dCI 110	26.000		
	KADJAR Inters Energy dCI 110 EDC	26.600		
	KADJAR Zen Energy dCI 110	27.100		
	KADJAR Xmod Energy dCI 110 EDC	27.500		
	KADJAR Zen Energy dCI 110 EDC	28.600		
	KADJAR Inters Energy dCI 130	26.600		
	KADJAR Zen Energy dCI 130	28.600		
	KADJAR Xmod Energy dCI 130 4x4	29.700		
D	LATITUDE Business 2.0 Energy dCI 130	30.100		
	LATITUDE Privilege 2.0 Energy dCI 130	32.000		
	LATITUDE Privilege 2.0 Energy dCI 150	32.900		
	LATITUDE Privilege dCI 175 Auto	35.600		
	LATITUDE Initiale dCI 175 Auto	39.200		
	SCENIC SELECTION Energy dCI 95 eco2 Euro 6	22.300		
	SCENIC SELECTION Energy dCI 110 eco2 Euro 6	24.000		
	SCENIC LIMITED Energy dCI 110 Euro 6	24.800		
	SCENIC LIMITED dCI 110 EDC Euro 6	25.900		
	SCENIC BOSE Energy dCI 110 eco2 Euro 6	26.600		
G	MILO 75cv Sport	12.560		
	MILO 75cv Mil by Mango Beige Glam	12.745		
	MILO 75cv Chic Auto	13.000		
	MILO 75cv Mil by Mango Negro Deep	13.015		
	MILO 75cv Mil by Mango Beige Glam Auto	13.310		
	MILO 75cv Mil by Mango Negro Deep Auto	13.765		
	MILO 68cv Ecofuel GNC Reference S&S	12.430		
	MILO 68cv Ecofuel GNC Style Start&Stop	13.820		
	MILO 68cv GNC Mil by Mango Beige Gl S&Sp	14.835		
	MILO 68cv GNC Mil by Mango Negro D S&Sp	15.105		
G	MILO 60cv Reference	10.160		
	MILO 60cv Style	11.540		
	MILO 60cv Chic	12.060		
	MILO 60cv Mil by Mango Beige Glam	12.555		
	MILO 60cv Mil by Mango Negro Deep	12.825		
	MILO 75cv Reference	10.660		
	MILO 75cv Style	12.050		
	MILO 75cv Chic	12.570		
	MILO 75cv Style Auto	12.800		
	MILO 75cv Sport	12.880		
D	GRAND SCENIC SELECTION Energy dCI 110 eco2 Sp Euro 6	24.950		
	GRAND SCENIC SELECTION Energy dCI 110 eco2 7p Euro 6	25.450		
	GRAND SCENIC LIMITED Energy dCI 110 eco2 Sp Euro 6	25.750		
	GRAND SCENIC LIMITED Energy dCI 110 eco2 7p Euro 6	26.250		
	GRAND SCENIC LIMITED dCI 110 EDC 7p Euro 6	27.350		
	GRAND SCENIC BOSE Energy dCI 130 eco2 Sp Euro 6	27.050		
	GRAND SCENIC LIMITED Energy dCI 130 eco2 7p Euro 6	27.550		
	GRAND SCENIC SELECTION Energy Tce 115 Sp Euro 6	22.450		
	GRAND SCENIC SELECTION Energy Tce 130 7p Euro 6	24.850		
	GRAND SCENIC BOSE Energy Tce 130 7p Euro 6	26.650		
G	ESPACE Life Energy dCI 130	30.950		
	ESPACE Zen Energy dCI 130	33.750		
	ESPACE Zen Energy dCI 160 Twin Turbo EDC	37.050		
	ESPACE Initiale P Energy dCI 160 Twin Tur. EDC	44.550		
	ESPACE Zen Energy Tce 200 EDC	36.050		
	CAPTUR Life Energy dCI 90 eco2 Euro 6	17.450		
	CAPTUR Inters Energy dCI 90 eco2 Euro 6	19.050		
	CAPTUR Zen Energy dCI 90 Ecoleader Euro 6	20.200		
	CAPTUR Inters Energy dCI 90 EDC Euro 6	20.450		
	CAPTUR Adventure Energy dCI 90 Ecoleader Euro 6	21.200		
D	CAPTUR Xmod Energy dCI 90 EDC Euro 6	21.600		
	CAPTUR Xmod Energy dCI 90 EDC Euro 6	22.600		
	CAPTUR Zen Energy dCI 110 eco2	21.000		
	CAPTUR Xmod Energy dCI 110 eco2	22.000		
	CAPTUR Life Energy Tce 90 eco2 Euro 6	15.550		
	CAPTUR Inters Energy Tce 90 eco2 Euro 6	17.150		
	CAPTUR Zen Energy Tce 90 eco2 Euro 6	18.300		
	CAPTUR Xmod Energy Tce 90 eco2 Euro 6	19.300		
	CAPTUR Inters Energy Tce 120 EDC Euro 6	20.450		
	CAPTUR Xmod Energy Tce 120 EDC Euro 6	21.450		
G	KADJAR Inters Energy dCI 110	23.850		
	KADJAR Inters Energy dCI 110	25.100		
	KADJAR Xmod Energy dCI 110	26.000		
	KADJAR Inters Energy dCI 110 EDC	26.600		
	KADJAR Zen Energy dCI 110	27.100		
	KADJAR Xmod Energy dCI 110 EDC	27.500		
	KADJAR Zen Energy dCI 110 EDC	28.600		
	KADJAR Inters Energy dCI 130	26.600		
	KADJAR Zen Energy dCI 130	28.600		
	KADJAR Xmod Energy dCI 130 4x4	29.700		
D	LATITUDE Business 2.0 Energy dCI 130	30.100		
	LATITUDE Privilege 2.0 Energy dCI 130	32.000		
	LATITUDE Privilege 2.0 Energy dCI 150	32.900		
	LATITUDE Privilege dCI 175 Auto	35.600		
	LATITUDE Initiale dCI 175 Auto	39.200		
	SCENIC SELECTION Energy dCI 95 eco2 Euro 6	22.300		
	SCENIC SELECTION Energy dCI 110 eco2 Euro 6	24.000		
	SCENIC LIMITED Energy dCI 110 Euro 6	24.800		
	SCENIC LIMITED dCI 110 EDC Euro 6	25.900		
	SCENIC BOSE Energy dCI 110 eco2 Euro 6	26.600		
G	MILO 75cv Sport	12.560		
	MILO 75cv Mil by Mango Beige Glam	12.745		
	MILO 75cv Chic Auto	13.000		
	MILO 75cv Mil by Mango Negro Deep	13.015		
	MILO 75cv Mil by Mango Beige Glam Auto	13.310		
	MILO 75cv Mil by Mango Negro Deep Auto	13.765		
	MILO 68cv Ecofuel GNC Reference S&S	12.430		
	MILO 68cv Ecofuel GNC Style Start&Stop	13.820		
	MILO 68cv GNC Mil by Mango Beige Gl S&Sp	14.835		
	MILO 68cv GNC Mil by Mango Negro D S&Sp	15.105		
G	MILO 60cv Reference	10.160		
	MILO 60cv Style	11.540		
	MILO 60cv Chic	12.060		
	MILO 60cv Mil by Mango Beige Glam	12.555		
	MILO 60cv Mil by Mango Negro Deep	12.825		
	MILO 75cv Reference	10.660		
	MILO 75cv Style	12.050		
	MILO 75cv Chic	12.570		
	MILO 75cv Style Auto	12.800		
	MILO 75cv Sport	12.880		
D	GRAND SCENIC SELECTION Energy dCI 110 eco2 Sp Euro 6	24.950		
	GRAND SCENIC SELECTION Energy dCI 110 eco2 7p Euro 6	25.450		
	GRAND SCENIC LIMITED Energy dCI 110 eco2 Sp Euro 6	25.750		
	GRAND SCENIC LIMITED Energy dCI 110 eco2 7p Euro 6	26.250		
	GRAND SCENIC LIMITED dCI 110 EDC 7p Euro 6	27.350		
	GRAND SCENIC BOSE Energy dCI 130 eco2 Sp Euro 6	27.050		
	GRAND SCENIC LIMITED Energy dCI 130 eco2 7p Euro 6	27.550		
	GRAND SCENIC SELECTION Energy Tce 115 Sp Euro 6	22.450		
	GRAND SCENIC SELECTION Energy Tce 130 7p Euro 6	24.850		
	GRAND SCENIC BOSE Energy Tce 130 7p Euro 6	26.650		
G	ESPACE Life Energy dCI 130	30.950		
	ESPACE Zen Energy dCI 130	33.750		
	ESPACE Zen Energy dCI 160 Twin Turbo EDC	37.050		
	ESPACE Initiale P Energy dCI 160 Twin Tur. EDC	44.550		
	ESPACE Zen Energy Tce 200 EDC	36.050		
	CAPTUR Life Energy dCI 90 eco2 Euro 6	17.450		
	CAPTUR Inters Energy dCI 90 eco2 Euro 6	19.050		
	CAPTUR Zen Energy dCI 90 Ecoleader Euro 6	20.200		
	CAPTUR Inters Energy dCI 90 EDC Euro 6	20.450		
	CAPTUR Adventure Energy dCI 90 Ecoleader Euro 6	21.200		
D	CAPTUR Xmod Energy dCI 90 EDC Euro 6	21.600		</



NAVEGADORES QUE AYUDAN AL AHORRO

Pedro Carvallo

He leído que hay navegadores que ayudan a ahorrar combustible, pero me gustaría saber si son realmente efectivos en este sentido y cómo funcionan exactamente. Tengo entendido que Audi ya lo incorpora en vehículos de alta gama.

RESPUESTA

Suponemos que te refieres al asistente predictivo de eficiencia que estrenó hace prácticamente un año el nuevo Q7, pero también está disponibles en otros modelos recientemente lanzados, como el A4 o el inminente A5 Coupé. En su día el A8 ya contaba con un sistema similar, aunque no tan completo.

Lo que hace este asistente es trabajar de forma conjunta con el MMI Navegación plus, con el control de velocidad de crucero adaptativo y con el sistema de reconocimiento de señales de tráfico. Una vez activados todos estos sistemas se adapta la velocidad preseleccionada por el conductor a las condiciones de la ruta y del tráfico.

De esta forma el asistente predictivo de eficiencia es capaz de 'leer' y actuar porque reconoce curvas, intersecciones, límites de velocidad, poblaciones, retenciones... antes de que el conductor pueda verlas. Funciona incluso aunque el navegador no esté activo y nos asesora sobre el ritmo o la relación del cambio más adecuada para consumir lo mínimo posible. El sistema de navegación sirve de base para gestionar el trazado, con sus curvas, pendientes, atascos... y se anticipa para gestionar mejor la marcha. El sistema



UN SEAT IBIZA CON LA MISMA POTENCIA, PERO ¿GASOLINA O DIÉSEL? ESA ES LA DUDA.

Antonio Suárez

Mi mujer y yo queremos cambiar de coche en los próximos meses. Nos hemos decantado por el Seat Ibiza cinco puertas, pero tenemos dudas sobre qué motor elegir. Estamos entre el 1.2 TSI de 90 caballos y el 1.4 TDI con la misma potencia. Hago unos 10.000 kilómetros al año, casi todos por Madrid y alrededores. Siempre he tenido diésel. Gracias.

RESPUESTA

Pues quizás sea momento de cambiar y probar con la gasolina, más si es un motor tan eficiente en todos los sentidos como el 1.2 TSI de 90 caballos al que haces referencia. La diferencia de precio con respecto al 1.4 TDI de 90 caballos es considerable, ya que supone un ahorro de 2.160 euros a favor del TSI. Mucho dinero a la hora de amortizar. Y eso que el diésel se muestra mucho más comedido si analizamos el consumo, debido a que se trata de un bloque de tres cilindros y añade un sistema de parada y arranque automático del motor Start/Stop del que carece su rival. La cifra homologada es de 4,9 litros en el gasolina y de 3,7 litros en el caso del TDI.

Si comparamos el precio de ambos combustibles en nuestra estación de servicio habitual, el ahorro es de 1,93 euros cada 100

kilómetros a favor de la mecánica diésel. Esto quiere decir que necesitarías recorrer prácticamente 112.000 kilómetros para amortizar los 2.160 euros que pagas de más por el 1.4 TDI. Y con la utilización y kilometraje que haces del vehículo te supondrá cerca de 12 años, quizás demasiados para la vida útil de un vehículo.

Estas cifras son orientativas porque varían en función de si realizas más o menos kilómetros en tráfico urbano y del precio del combustible. Sin embargo nosotros sí que lo tendríamos claro y apostaríamos claramente por la mecánica de gasolina, ya no sólo por una cuestión de bolsillo, que ya es una razón de peso, sino porque además se trata de un motor más agradable y refinado en su funcionamiento. Esperamos que todo esto te sirva de ayuda en tu futura elección.

de reconocimiento de señales de tráfico funciona mediante las imágenes captadas por una cámara de vídeo y sirve de complemento. Con todos estos asistentes se pueden registrar

ahorros de hasta un 10 por ciento de consumo en carreteras secundarias, un registro mayor incluso que los populares sistemas de parada y arranque automáticos del motor.

CONSULTAS RÁPIDAS

SUSPENSIÓN ADAPTATIVA E ¿INTELIGENTE?

Julían Díaz

Este tipo de sistemas permiten elegir entre varios programas de uso. De esta manera, el conductor puede variar el tarado de los amortiguadores a su elección, dependiendo del tipo de conducción o del trazado que se afronte en cada momento. En el caso del chasis adaptativo DCC al que haces mención, puedes elegir entre los modos Comfort, Normal y Sport,

aunque depende del modelo en cuestión. Y te confirmamos que aunque hayas elegido el modo Comfort, si el sistema detecta una situación de riesgo, cambiará a Sport en décimas de segundo, con el fin de potenciar la seguridad en aspectos como la estabilidad o la frenada.

VW GOLF GTD EN TRES O CINCO PUERTAS

Luis Sanjuán

Gustos estéticos aparte, más aún en un modelo que, aunque

diésel, tiene un marcado carácter deportivo, la diferencia de precio entre elegir la carrocería de tres o cinco puertas se debe a una mera cuestión de impuestos. Si apuestas por el VW Golf GTD 184 CV con la caja manual, disfrutar de las cinco puertas incrementa la factura final en 630 euros; sin embargo, si eliges el cambio DSG el incremento es de 750 euros. Esto se debe a que esta última variante salta de tramo impositivo en el impuesto de matriculación. Nada más.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿PUEDO CONDUCIR CUALQUIER MOTO TENIENDO EL CARNÉ DE COCHE TIPO B?

No. El permiso de la clase B, como norma general, y como tal, no permite conducir ningún tipo de moto; no obstante, aquellos que estén en posesión de este tipo de permiso, y que esté en vigor con una antigüedad superior a tres años, podrán conducir dentro del territorio nacional las motocicletas cuya conducción autoriza el permiso de la clase A1. Precisamente el permiso de la clase A1 y, por tanto, aquellos que posean el B y cumplan los requisitos señalados de vigencia y antigüedad, podrán conducir motocicletas con una cilindrada máxima de 125 cc, una potencia máxima de 11 kW (15 CV) y una relación potencia/peso máxima de 0,1 kW/kg, así como triciclos de motor cuya potencia máxima no exceda de 15 kW (20 CV). Para conducir motocicletas y triciclos de motor será necesario el permiso A, si bien hasta que se cumplan los 21 años no autoriza conducir triciclos de motor cuya potencia máxima exceda de 15 kW. Por otro lado, el permiso de conducción de la clase AM autoriza para conducir ciclomotores de dos o tres ruedas y cuatriciclos ligeros, aunque podrá estar limitado a la conducción de ciclomotores de tres ruedas y cuatriciclos ligeros. Por último, hay que señalar que la obtención del permiso de la clase A1 implica la concesión del de la clase AM; y que la obtención del permiso de la clase A2 implica la concesión del de la clase A1.

BUENA PREGUNTA

CADA MUNICIPIO DICTA SUS ORDENANZAS

¿Se pueden estacionar motocicletas en la acera?

RESPUESTA

Como se ha señalado en otras ocasiones, la competencia para regular los estacionamientos dentro de un municipio la ostenta el propio municipio, quien a través del Ayuntamiento y la aprobación de sus propias ordenanzas establece los lugares y formas de llevar a cabo el estacionamiento de cualquier tipo de vehículo.

Precisamente, como norma general, la Ley de Seguridad Vial prohíbe el estacionamiento sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones; no obstante, la propia Ley deja libertad a los municipios para que, a través de las ordenanzas municipales, puedan regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas sobre las aceras y paseos, siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de peatones por ellos, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan llevar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

Por tanto, si se deja libertad a los municipios para regular los estacionamientos de este tipo, hará que exista mucha disparidad de criterios y que aquello que un municipio permita, perfectamente puede estar prohibido en el municipio del al lado.

En este sentido, y a modo de ejemplo por ser la capital, mencionamos lo regulado por la Ordenanza de Movilidad de Madrid, donde se permite el estacionamiento sobre la acera cuando no sea posible el estacionamiento en la calzada o en los espacios reservados al efecto, pero cumpliendo una

serie de requisitos: que la acera, el andén o el paseo tengan más de 3 metros de ancho, que se estacione paralelamente al bordillo, lo más próximo posible al mismo cuando las aceras, andenes o paseos tengan una anchura inferior a seis metros. En ningún caso se permitirán dos líneas de estacionamiento en la acera; que se estacione entre los alcorques, si los hubiera, siempre y cuando el anclaje del vehículo no se realice en los árboles u otros elementos vegetales. En caso de existir más de una alineación de árboles en la acera, únicamente se podrá estacionar entre los alcorques más próximos al bordillo.

Se permitirá estacionar en semibatería o en ángulo, cuando las aceras, andenes o paseos tengan una anchura superior a 6 metros. El acceso a las aceras, andenes y paseos se realizará con diligencia. Únicamente se podrá utilizar la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera. No podrá estacionarse este tipo de vehículos en plazas, zonas ajardinadas, calles de prioridad peatonal o calles peatonales, salvo señalización en contrario. No se podrá estacionar este tipo de vehículos anclados al mobiliario urbano, ni sobre tapas de registro y servicios. Además, hay que destacar que Madrid, expresamente, sólo autoriza este tipo de estacionamientos a motocicletas y ciclomotores de dos ruedas, ya que si tienen más de dos ruedas se les aplicará la normativa general de estacionamiento, como a cualquier otro vehículo.

Recordemos, finalmente, que el estacionamiento indebido puede ser catalogado como leve y sancionado con multa de hasta 100 euros, pero si constituye un riesgo para los peatones podría ser considerado como una infracción grave, en cuyo caso la sanción podría ser de 200 euros.



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

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

- Asesoramiento jurídico:
 - Tráfico y Seguridad Vial.
 - Trámites del vehículo.
 - Seguro.
 - Vigilancia de multas de tráfico.
- Recursos de multas.
- Servicio de grúa en caso de inmovilización.
- Abogado presencial en delitos contra la seguridad vial.
- Reembolso de cursos de recuperación de puntos.
- Subsidio en caso de retirada de carné.



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

La gama del Seat Toledo, a examen

Esta semana analizábamos toda la gama del Seat Toledo, la primera berlina de la marca tras su unión al Grupo VW. Y el resultado se resumía en el título: 'OK Toledo'

Muchas e interesantes novedades aparecían esta semana en nuestras páginas. Por ejemplo, las alternativas más dinámicas de un utilitario que era todo un éxito. El Citroën

AX estrenaba la versión GTI, con 100 caballos además de un tracción total con 75 caballos de potencia. Versiones para ir conformando una gama muy atractiva.



Otra novedad de esta semana era otro utilitario muy recordado: el Fiat Panda. El pequeño italiano estrenaba cambio automático y nosotros teníamos nuestro primer contacto con él.

Más estrenos italianos, como el que celebraba el Fiat Croma, protagonista de una de nuestras pruebas de la semana. La berlina de Fiat había sido el primer modelo en introducir el mo-

tor diésel de inyección directa y ahora añadía un turbo de geometría variable realmente innovador.

Otra prueba importante era la que hacíamos a la gama del Seat Toledo en versiones de gasolina -1.8 de 90 CV, 2.0 de 115 y 1.8 16V de 136-. Además analizábamos toda la competencia del modelo de Seat (8 rivales) para valorar las posibilidades de éxito de la berlina española.



LA PORTADA

Nº 397

FECHA

1-6-1991

HABLAMOS DE

La prueba de la gama del Seat Toledo era la principal apuesta de nuestra portada. Junto al modelo español podíamos ver las variantes más dinámicas del Citroën AX y el Honda Beat, un pequeño descapotable japonés. Y arriba, la prueba del Fiat Croma de inyección directa.

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

Comparativa Alfa 75 3.0 V6, BMW M3, Ford Sierra Cosworth y Renault 21 Turbo

Cuatro berlinas deportivas cuyas versiones de carreras participaban en el Campeonato de España de Turismos se enfrentaban en nuestras páginas esta semana.

Una prueba especial y muy exclusiva; nos poníamos al volante del Lamborghini Diablo, el que se anunciaba como el coche más rápido del mundo y sobre la pista

de Nardo conseguíamos batir la velocidad máxima que anunciaba: los 325 km/h oficiales se convertían en 331 km/h.

No menos sorpren-



dente era la comparativa de esta semana, protagonizada por el Alfa 75 3.0 V6 (3,7 millones y 192 caballos), al BMW M3 (6,9 millones y 215 caballos), al Ford Sierra Cosworth 4x4 (4,7 millones y 220 caballos) y Renault 21 Turbo (3,6 millones y 175 caballos) en el Circuito del Jarama. Alfa destacaba por su motor y precio, pero debía mejorar el manejo del cambio y el acabado. De BMW nos gusta-

ba su motor y cambio, pero no el elevado precio. En Ford destacábamos comportamiento y frenos, pero también la escasa potencia en baja. Y en Renault sus prestaciones y comportamiento frente a una suspensión dura.

Otra prueba, la de larga duración con el Ford Escort 1.6 CLX llegaba su ecuador: 15.000 kilómetros, marcados por lo agradable que resultaba su conducción



LA PORTADA

Nº 398

FECHA

8-6-1991

HABLAMOS DE

Los 331 kilómetros por hora que habíamos alcanzado con el Lamborghini Diablo eran protagonistas absolutos de nuestra portada, donde también veíamos la comparativa de Alfa, BMW, Ford y Renault la Nissan Vanette Serena, como novedad de la semana.



ONLINE DESDE **15,90 €**
faunia.es

SÍGUENOS EN:



LEONES DE STELLER
DESCÚBRELOS
MÁS CERCA IMPOSIBLE

DOBLAMOS EL PLAN·PIVE EN TODA LA GAMA PEUGEOT



**¡DESCÚBRELO EN TU
CONCESIONARIO PEUGEOT!**



PEUGEOT ASSISTANCE
8 AÑOS ASISTENCIA GRATUITA EN CARRETERA

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

Gama Peugeot 208: Consumo mixto (L/100 Km): desde 3,0 hasta 5,9. Emisiones de CO₂ (g/km): desde 79 hasta 139.

Gama Peugeot 308: Consumo mixto (L/100 Km): desde 3,1 hasta 6,0. Emisiones de CO₂ (g/km): desde 82 hasta 139.

Gama Peugeot 508: Consumo mixto (L/100 Km): desde 3,8 hasta 5,8. Emisiones de CO₂ (g/km): desde 99 hasta 135.

Todo llega a su fin. Y el Plan Pive está a punto de acabar. Aprovecha esta oportunidad única **y consigue el doble del Plan Pive en toda la gama Peugeot.**

Descuento de un mínimo de 3.000 € (incluyendo descuento fabricante y ayuda pública), para clientes particulares que firmen un bono de pedido de un 108, 208, Nuevo 2008, 308, 3008, 5008 o 508 antes de la finalización de los fondos del Plan PIVE 8 del gobierno o del 31/07/2016, lo que antes ocurra. Descuento reservado para clientes que cumplan con los requisitos del Plan PIVE 8 y financien a través de PSA Financial Services Spain EFC, SA, un capital mínimo de 6.000 € con permanencia mínima de 36 meses. Oferta incompatible con otras ofertas comerciales.

PEUGEOT FINANCIAL SERVICES



PEUGEOT

MOTION & EMOTION