

1,30 € Sale los martes

# Motor16.com

FÓRMULA 1: MÁS EMOCIÓN PARA 'LA HORA DE LA VERDAD' DEL CAMPEONATO



**Prueba:**  
Opel Meriva 1.6 CDTI 110 CV  
Un motor sorprendente



Nº 1.605  
Del 12 al 25 de agosto  
de 2014

UN OTOÑO LLENO DE SORPRESAS

Más de

# 40 estrenos



## Todos los secretos del nuevo Ford Mondeo

- ▶ Motores hasta 240 CV
- ▶ Versión híbrida
- ▶ Tracción delantera y total
- ▶ El primero con airbag de cinturón



Comparativa 300 CV

# VW GOLF R FRENTE A AUDI S3

## Riña familiar



# ¿Un Amigos?



TORRE de  
BARREDA

www.bodegas-barreda.com

entre nosotros



Javier Montoya  
jmontoya@motor16.com

## Qué buenos planes

El Plan PIVE y el Plan 3 Millones son los símbolos del auge que empieza a tomar el sector del automóvil en España.

Nos hemos ido de vacaciones con la idea de que España es la principal culpable de que las ventas en Europa se reactiven, al tiempo de que el 11 por ciento de incremento en julio supone que nuestro país acumule 11 meses consecutivos de subidas. Unas cifras en las que ha influido y mucho tener un plan: el PIVE. Después de las reticencias del Gobierno, éste por fin se ha dado cuenta de que desde todos los puntos de vista, económico, de seguridad, ecológico, el PIVE está resultando rentable. El parque se renueva, los concesionarios comienzan a volver a la senda de los beneficios, las arcas de Hacienda reciben mucho más de lo que ofrecen...

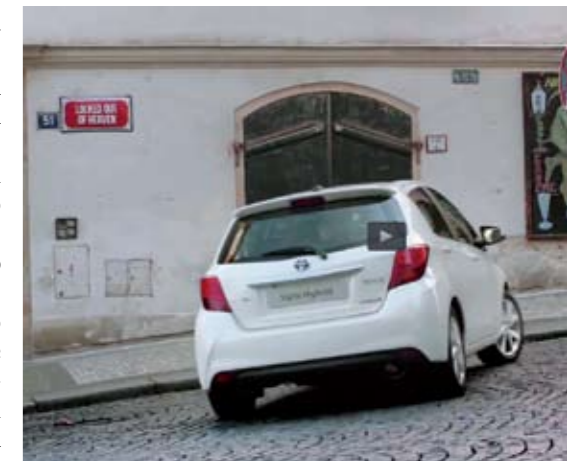
Pero no es el PIVE el único plan que tiene el sector automovilístico español, ni tampoco es el que más o mejor funciona. Porque el Plan 3 millones que los fabricantes asentados en nuestro país presentaron a finales de 2012, también va por buen camino. Su objetivo era recuperar la cifra de 3 millones de coches producidos en España en 2016 para que la industria española del automóvil volviera a ser la auténtica locomotora industrial de nuestro país. Algo que parece estar ocurriendo pues en el primer semestre la producción ha crecido casi un 12 por ciento -1.292.000 vehículos- y nuestra industria ya estaría por encima del objetivo del año, que se sitúa en 2.400.000 unidades producidas. Las exportaciones también han crecido un 8 por ciento y si nos fijamos en las contrataciones, más 6.000 personas han encontrado trabajo en las fábricas españolas. Nuestras fábricas comienzan a estar casi a pleno rendimiento, con modelos recién iniciada su producción y otros a punto de llegar. Da gusto leer noticias como que Navarra aumenta un 15 por ciento la producción; que Figueruelas tiene ya todo listo para empezar a fabricar el Opel Mokka, que Nissan abandona el Primastar porque va a empezar con el Pulsar; que Renault se prepara para el futuro SUV sobre la base del Mégane, que el Citroën C4 Cactus va a toda vela o que Almussafes es la factoría de referencia de Ford en Europa. Y sobre todo da gusto tener un plan y que funcione.

visto en internet

## LA CIUDAD MUSICAL DE TOYOTA

Las posibilidades de los nuevos canales de comunicación en muchas ocasiones no tienen límites... O si éstos existen tienen más que ver con la imaginación que con los medios disponibles. Por eso, cada cierto tiempo nos sorprende una campaña de imagen, un lanzamiento, o campaña de fidelización, un concurso. Eso nos ha ocurrido con el lanzamiento del Toyota Yaris Hybrid, un modelo para el que la marca japonesa ha decidido cambiar, literalmente, los nombres de las calles de Praga por nombres de canciones. Y sintonizar en el navegador del coche, cada canción cuando se circula por la calle que lleva su nombre.

El resultado es un vídeo amable y divertido, original y que engancha. Y además, podría convertirse en la 'canción del verano del automóvil'. Al menos, a los que nos gusta la buena música nos ha levantado el ánimo y nos ha inundado de espíritu positivo y juvenil. Por eso, os recomendamos que entréis en la web, subáis el volumen de vuestro ordenador, tablet, teléfono y... a disfrutar.



no te lo pierdas

## FORD MONDEO, UN COCHE CAPITAL

Sin duda el Mondeo ha sido un hito en la historia reciente del automóvil, pues se convirtió en el primer coche con vocación mundial. Y a lo largo de sus diferentes generaciones el Mondeo ha ido avanzando en esa filosofía, convirtiéndose siempre en un modelo capaz de incorporar lo último, lo mejor y lo más avanzado de la industria del automóvil para dar respuesta a las necesidades y gustos de conductores de muy diversas procedencias.

La nueva generación no va a ser una excepción en esto y a punto de su lanzamiento -que comenzará en octubre- se arma de razones para convencer a todo tipo de públicos. Desde los exigentes europeos a los americanos cuyo Mondeo -allí conocido como Fusion- es también un clásico.

En este número repasamos las líneas maestras y los secretos de un coche que en 1993, cuando llegó al mercado, fue una revolución y que en esta nueva entrega quiere seguir el mismo camino.



Síguenos  
en...



@motor16  
/Motor16

Motor16.tv  
Motor16

## HASTA EL 26 DE AGOSTO

Este número 1.605 permanecerá en el kiosco del 12 al 25 de agosto. El flujo de información se reduce en verano y Motor 16, al igual que otras publicaciones del sector, se ajusta a esa situación. Pero el 12 de agosto volveremos con nuevos temas en los que ya estamos trabajando. Y mientras, podéis seguir informados visitando nuestra web

[www.motor16.com](http://www.motor16.com)

### DE BUENA FUENTE

6

#### JAGUAR LAND ROVER

La división SVO, a pleno rendimiento

Jaguar y Land Rover apuestan por la mayor exclusividad y

#### Edita:

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

Ángel Carhenilla - [acarhenilla@motor16.com](mailto:acarhenilla@motor16.com)

#### Director general:

Alfonso J. Nieto - [ajnieto@motor16.com](mailto:ajnieto@motor16.com)

#### DIRECTOR:

Javier Montoya - [jmontoya@motor16.com](mailto:jmontoya@motor16.com)

#### Subdirectores:

Andrés Mas - [amas@motor16.com](mailto:amas@motor16.com)

Pedro Martín - [pmartin@motor16.com](mailto:pmartin@motor16.com)

#### Redactora jefe:

María Jesús Benoit - [mjbenoit@motor16.com](mailto:mjbenoit@motor16.com)

#### Diseño:

Juan González Aso - [jgonzalezaso@motor16.com](mailto:jgonzalezaso@motor16.com)

#### Colaboradores:

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

#### Publicidad:

[publicidad@motor16.com](mailto:publicidad@motor16.com)

Teléfono: 91 685 79 69-661 917 361

Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones:

C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas.

28918 Leganés. Madrid

Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92

Correo electrónico: [motor16@motor16.com](mailto:motor16@motor16.com)

#### Distribución:

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



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

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

deportividad de sus productos para crecer. Es una nueva vía de negocio con su división Special Vehicle Operations (SVO), de la que van a salir modelos como el Range Rover Sport SVR o el Jaguar F-Type Project 7.

7

#### COCHES AUTÓNOMOS

A prueba en Reino Unido

El desarrollo de los coches que pueden ser conducidos por sí mismos sigue su curso. El Gobierno británico designará 3 ciudades en las que a partir del próximo mes de enero podrán circular los automóviles de conducción autónoma, como parte de un programa destinado a mejorar la seguridad vial y a reducir las emisiones.

### QUÉ PASA

8

#### NOVEDADES PARA SEPTIEMBRE

Un curso lleno de sorpresas

El final del verano volverá a traer un aluvión de nuevos modelos dispuestos para llegar al mercado en septiembre. Es sólo un avance de cómo comenzará un nuevo curso para el que sólo en septiembre hemos contabilizado 40 novedades.

11

#### NOVEDADES PARA 2015

Se espera un año increíble

2015 puede ser el año de la definitiva recuperación. Pero si hacemos caso a las novedades que los fabricantes van presentando, realmente parece que nunca hubiera habido crisis. Una pequeña selección de los primeros avances de modelos para 2015 muestra que



### EN PORTADA

12

#### AUDI S3/VW GOLF R

300 vs 300

Comparten muchos elementos pero cada uno guarda una forma diferente de presentar sus compactos más rabiosamente deportivos. El Audi S3 y el Volkswagen Golf R son, en cualquier caso, dos de esos coches con los que la diversión está garantizada.

lo que nos espera el próximo año va a ser de lo más interesante.

### BAJO LA LUPA

22

#### GAMA FORD MONDEO 2015

Con madera de líder

La nueva generación del Mondeo ya está aquí. Y Ford le ha dotado de cartas de presentación sorprendentes, como unos valores de eficiencia líder en su clase, una versión Hybrid como alternativa a los diésel y EcoBoost, y nuevas tecnologías.

24

#### TECNOLOGÍA

Pura innovación

El nuevo Mondeo es el primer coche dotado de cinturones de seguridad traseros inflables, a lo que suma frenada activa en ciudad, asistente de aparcamiento con alerta de cruce de tráfico...

26

#### MECÁNICA

Hasta 240 CV

El nuevo Mondeo permitirá elegir entre versiones de gasolina, diésel e híbridas. Habrá, además, cambios manuales y automáticos, dos tipos de tracción...

### CUATRO RUEDAS

20

#### OPEL MERIVA 1.6. CDTI 110 CV

Un modelo muy inteligente

El nuevo motor 1.6 CDTi, en la que por ahora es su versión de acceso, con 110 caballos, mueve con soltura al Opel Meriva. Sorprende por su gran capacidad de recuperación y su bajo consumo, lo que le convierte en un aliado perfecto para un monovolumen sumamente agradable.



28

#### VIGNALE

Lujo y exclusividad

El Mondeo Vignale, aún más 'premium', extiende el lujo de su interior a su línea exterior y a la relación con el cliente, con servicios exclusivos como recogida y entrega del vehículo para revisiones, lavado gratis de por vida.

### DE CARRERAS

34

#### FÓRMULA 1

Llega la hora de la verdad

Tras el parón veraniego, la Fórmula 1 volverá de nuevo a la actividad en el Gran Premio de Bélgica. En el circuito de Spa comenzará a librarse la batalla definitiva entre

los dos pilotos de Mercedes por ver cuál de los dos se corona como campeón del mundo. Y para el resto de equipos, el objetivo es seguir reduciendo distancias y, si es posible, dar espectáculo.

37

#### A TODOGAS

Las noticias del deporte del motor

### SABER COMPRAR Y VENDER

39

Los mejores descuentos y ofertas para comprar coche.

58

#### EL RETROVISOR

Motor16 hace 25 años

### De principio a fin

De buena fuente	6
Qué pasa	8
En portada	12
Cuatro ruedas	20
Bajo la lupa	22
La semana	30
A la última	32
De carreras	34
Queremos saber	56
El retrovisor	58

### Busca tu marca

AUDI	8, 12
BMW	8
CITROËN	8
FIAT	9
FORD	9, 22
HONDA	11
HYUNDAI	11
JAGUAR	6, 11
JEEP	9
KIA	9
LAND ROVER	6, 11
LEXUS	9
MAZDA	9
MERCEDES	9
MINI	9
MITSUBISHI	9
NISSAN	9
OPEL	9, 20
PEUGEOT	10
PORSCHE	10
RENAULT	10
SEAT	10
SKODA	10
SMART	11
SUZUKI	10
TOYOTA	10
VOLKSWAGEN	10, 12

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 38





Aspecto definitivo del nuevo Jaguar XE, junto a la cantante Emeli Sandé. El XE también tendrá una variante SVO.

La nueva división de Jaguar Land Rover trabaja a todo ritmo

## SVO: 3 letras con mucho futuro

La carrera por la super-vida ha llevado a los fabricantes 'premium' a convertirse en fabricantes de gran volumen. Consecuentemente, la exclusividad de sus productos ya no es la que era, y para seguir alcanzando ese plus de distinción/rentabilidad no dudan en potenciar sus divisiones M, AMG, RS, etc. Jaguar, por su parte, hace la guerra a su manera. Si bien la marca británica todavía es pequeña en volumen, opta al crecimiento con la misma legitimidad que sus rivales alemanas, y entretanto abre una nueva vía de negocio con su división Special Vehicle Operations (SVO), que, de paso, se extiende también a Land Rover.

El negocio del lujo va viento en popa para los especialistas del automóvil. No hay más que ver sus niveles de ventas. Pero a diferencia de Bentley o Rolls-Royce, Jaguar es una marca más terrenal. Querida en su país y admirada fuera de las Islas Británicas, reúne todos los

ingredientes para seducir a una clientela monopolizada por unos fabricantes muy determinados como son BMW, Mercedes-Benz y Audi, a pesar de los esfuerzos de Volvo, Alfa Romeo, Cadillac, Lincoln o las más jóvenes Lexus, Acura e Infiniti.

El sector más duro y exigente de ese mercado, el de los líderes de opinión, es precisamente al que van a dirigirse los nuevos SVO de Jaguar Land Rover para competir con los M, AMG, RS, etc. Jaguar Land Rover busca una relación íntima con ellos: «**Estrechar y personalizar aún más la relación con los más exigentes clientes de ambas marcas; ofrecer productos y servicios que nuestros clientes amarán durante el resto de sus vidas...**». Éstas eran algunas de las palabras de John Edwards, director general de Jaguar Land Rover Special Operations, cuando anunció los objetivos de esta nueva división.

John Edwards ha sido el artífice del relanzamiento

radica actualmente su gran fuerza.

«Trabajando sobre la actual gama y los próximos lanzamientos de Jaguar Land Rover, el equipo de SVO fabricará modelos únicos que destacarán tanto por la exclusividad y calidad de sus materiales como por sus altas prestaciones». Esta declaración de principios de SVO abre la puerta a una amplia lista de actividades: vehículos especiales, encargos a medida, y un nuevo catálogo de productos de marca.

Paul Mewsome (ex de Williams Advanced Engineering, que desarrolló el Jaguar C-X75) es el director de SVO, con una plantilla de 150 especialistas y un centro técnico de nueva construcción. Actualmente su trabajo marcha a un ritmo endia-

blado, y en el Concurso de Elegancia de Pebble Beach, que se celebra en California a mediados de este mes mostrarán ya 3 de sus creaciones:

-**Range Rover Sport SVR.** Versión de altas prestaciones, dotada del motor V8 sobrealimentado de los Jaguar R-S. Es el SUV más rápido en el Nordschleife de Nürburgring: 8 minutos y 14 segundos.

-**Jaguar F-Type Project 7.** Versión USA de la serie limitada de 250 unidades; las 65 asignadas al mercado británico, cuyo precio es de 170.000 euros, ya están adjudicadas.

-**Nuevo Lightweight E Type.** Primer prototipo de los reeditados Lightweight 3.8 6 cilindros. Lucirán los números de chasis que les fueron asignados hace 50 años.



▲ El Range Rover Sport SVR de 550 CV de potencia es un desarrollo específico de la división Special Vehicle Operations (SVO)

### Jaguar Heritage, el valor de lo clásico

La marca de Coventry tiene un bagaje histórico plagado de automóviles fuera de serie. Special Vehicle Operations también les prodigará sus cuidados a partir de ahora, a través de su equipo Jaguar Heritage, dedicándose a su restauración y a la producción de recambios específicos. Como referencia, Ferrari Classiche es una de las divisiones más rentables de la marca italiana.

«El legado histórico se está convirtiendo en un factor distintivo cada vez más importante en términos

de marketing para el cliente y en el desarrollo de nuestras marcas, especialmente en los mercados emergentes», dijo John Edwards, director general de SVO, con motivo de la adquisición por Jaguar Land Rover de la colección de 543 vehículos clásicos del entusiasta británico James Hull.

Jaguar Heritage acaba de abrir un nuevo taller en Browns Lane, Coventry, para desarrollar sus actividades. Allí se fabricarán las 6 unidades restantes de la serie inacabada del mítico Tipo E Lightweight de 1963.



SE DICE...

Las compañías aseguradoras exigirán 'cajas negras' en los automóviles autónomos

...SE PODRÍA DECIR

Teóricamente, la siniestralidad deberá reducirse con el uso de automóviles en modo autónomo, ya que los sistemas embarcados evitan las colisiones, y, en el caso de que se produzca alguna, reducen los posibles daños. Pero, llegado el caso, las 'cajas negras' permitirían determinar quién podría ser el responsable, grabando todas las señales emitidas por los sensores y las imágenes captadas por las cámaras estereoscópicas. De esa manera podrá saberse con exactitud si la causa del accidente es un fallo del propio vehículo o de otro usuario de la vía pública.



▲ Muchos fabricantes confían en la conducción autónoma para reducir la siniestralidad y las emisiones en el futuro.

## 3 ciudades británicas permitirán su circulación Hoja de ruta del coche autónomo

El desarrollo de los coches que pueden ser conducidos por sí mismos sigue su curso. El Gobierno británico designará 3 ciudades en las que a partir del próximo mes de enero podrán circular los automóviles de conducción autónoma, como parte de un programa destinado a mejorar la seguridad vial y a reducir las emisiones.

Hace años que existen vehículos de muy diversas marcas que pueden moverse autónomamente, con el conductor cruzado de brazos. Son vehículos capaces de mantener la distancia de seguridad, circular en caravana acelerando o frenando por sí solos, e incluso cambiar de carril en una autopista, y detenerse en un área de servicio; no hablemos ya de los prototipos capaces de dirigirse hasta una plaza de aparcamiento y estacionarse solos a golpe de smartphone. La tecnología existe, basada principalmente en los navegadores, los sistemas de radar y las

cámaras estereoscópicas, que ya incorporan algunos modelos de gama alta.

Falta una normativa legal, de ahí que el anuncio del Gobierno británico signifique un paso adelante hacia esa dirección, como ya ha ocurrido en los estados norteamericanos de California, Florida, Nevada y Pennsylvania. Para ser una realidad práctica, la conducción autónoma deberá sin embargo hacer frente a muchos condicionantes, especialmente legislativos. Mientras tanto, los fabricantes siguen perfeccionando sus sistemas y van definiendo sus pla-



▲ Carlos Ghosn, presidente de la Alianza Renault-Nissan, convertido en el portavoz más activo de la conducción autónoma

Alberto Mallo  
amallo@motor16.com



te automático de estacionamiento en toda nuestra gama de modelos», adelanta Carlos Ghosn.

-2018. Como dice Ghosn en el caso de Nissan, el siguiente paso será mucho más polivalente: «Introduciremos el control de líneas múltiples, que permitirá a los coches negociar de forma autónoma la esquiwa y los cambios de carril».

-Finales de la década. Siempre dentro del calendario fijado por Carlos Ghosn, la siguiente evolución será «introducir el cruce autónomo, que permitirá a los vehículos avanzar en los cruces en ciudad sin intervención del conductor».

El vehículo totalmente autónomo, sin que nadie a bordo asuma o ejerza funciones de control, es, sin embargo, algo que no se verá en nuestras carreteras antes de 2030-2035.

Carlos Ghosn, presidente de la Alianza Renault-Nissan, convertido en el portavoz más activo de la conducción autónoma, plantea el siguiente calendario para Nissan.

-Finales de 2016. Para esta fecha Nissan espera lanzar dos nuevas tecnologías integradas en su estrategia de conducción autónoma. «Ofreceremos al mercado un piloto de atascos, capaz de conducir de manera autónoma y segura en una autopista congestionada. En el mismo periodo ofreceremos un sistema completamen-

### Velocidad variable

El uso de automóviles en modo autónomo se plantea inicialmente para circular en atascos, en vías de sentido único. Hay fabricantes, como Volvo, que hablan de velocidades máximas de hasta 90 km/h. Otros, como Renault, dicen limitarse a 30 km/h. Por su parte, Toyota asegura que el propio conductor debe tener en todo momento el control de vehículo.

### MERCEDES-BENZ AMG GT COUPÉ

El V8 4.0 biturbo del nuevo AMG GT Coupé, desarrollado a partir de dos bloques unidos del Clase A45 AMG, desarrolla 510 CV de potencia. Su par máximo es de 650 Nm entre 1.750 y 4.750 rpm. Se presenta en el Salón de París.

### BMW ULTRALIGERO

La próxima generación del BMW Serie 7 se distinguirá por un imponente diseño y una notable reducción de peso, que podrá llegar a los 200 kilos según versiones. El próximo Serie 7 se dará a conocer a finales de 2015.

# ¡Vaya fin de año!



Los modelos que se pondrán a la venta durante los meses que restan del año se cuentan por decenas. Y no hablamos de 'pecata minuta', sino de vehículos con gran relevancia. Entre los pequeños, por ejemplo, veremos el Mitsubishi Space Star, el trío formado por Citroën C1, Peugeot 108 y Toyota Aygo, el Renault Twingo o el Suzuki Celerio, y en el segmento de los compactos destacarán el Nissan Pulsar, un

renovado Ford Focus o las versiones híbridas enchufables de Audi A3 y Volkswagen Golf. Entre los 'aventureros', Jeep Renegade, Lexus NX, Seat León X-Perience o Skoda Scout no pasarán desapercibidos, igual que el BMW Serie 2 Active Tourer si valoramos el concepto monovolumen o el Audi TT si nos encandilan los coupés. Y si preferimos berlinas, ración extra: Ford Mondeo, Volkswagen Passat y Peugeot 508 actualizado.



**AUDI A7 SPORTBACK COMPETITION.-** Audi acaba de renovar su A7 Sportback, y casi todos los motores rinden más ahora. Es el caso del 3.0 TDI biturbo, que pasa de 313 a 320 CV, aunque la versión Competition, que llega muy pronto, entrega 326.

**AUDI A3 SPORTBACK E-TRON.-** Cuesta 35.960 euros –aplicada la ayuda a coches eléctricos– y tiene 204 CV, pues combina un 1.4 TFSI de 150 CV y un motor eléctrico de 102 CV. Gasta 1,5 l/100 km y puede circular hasta 50 kilómetros sin emisiones.



**BMW SERIE 2 ACTIVE TOURER.-** Las entregas del primer familiar monovolumen de BMW empiezan en septiembre. Gama inicial con motores de gasolina de 136 y 231 CV, y diésel de 150. Longitud, 434 centímetros; maletero, 468 litros.

**AUDI TT.-** La tercera generación del TT no cambia apenas de tamaño, pero ofrece más distancia entre ejes y 13 litros más de maletero: 305. Llega con motores de gasolina de 230 y 310 CV, y TDI de 184, y sus precios arrancan en 40.870 euros.



**BMW X6.-** En diciembre llega el X6 renovado, con cambios estéticos, aerodinámica depurada, mejoras en el equipamiento y mecánicas más eficientes: para empezar, los diésel de 258 y 381 CV, y un motor de gasolina con 449 CV.

**BMW X5 SDRIVE 25D.-** La primera versión sin tracción total del X5 equipa motor diésel 2.0 de 218 CV, que pasan al suelo a través del eje trasero. Gasta 5,6 l/100 km de media y cuesta 58.250 euros con cinco plazas, o 60.599 con siete.



**CITROËN C1.-** A la venta en octubre con carrocerías de tres y cinco puertas. Mide 3,43 metros de largo, presenta un diseño totalmente distinto y tiene un maletero más grande: 196 litros. Disponible con motores 1.0 e-VTi 68 y 1.2 VTi 82.

**CITROËN DS3.-** La firma gala remozó ligeramente el DS3, que estrena nuevos faros. Además, incorpora dos motores diésel: el BlueHDi 100, con el que homologa un consumo récord de 3,0 l/100 km, y el BlueHDi 120, que gasta 3,6 litros de media.



**FORD FOCUS SPORTBREAK.-** En octubre se inicia la comercialización del nuevo Focus, en cuya gama no estará ya la versión Sedán. Pero sí el familiar Sportbreak, que también estrena el 1.5 EcoBoost de gasolina –150 y 180 CV– y el diésel 1.5 TDCI.

**FIAT PANDA CROSS.-** Tras el verano llega el Panda Cross, versión 'off road' radical del utilitario italiano. Tracción total, bloqueo electrónico de diferencial, ángulos de movilidad mejorados... Disponible en diésel y gasolina, y desde 19.460 euros.



**FORD FOCUS.-** Cambios estéticos –faros, parrilla frontal, ópticas traseras, portón...–, en la mecánica –1.5 EcoBoost de 150 y 180 CV, y 1.5 TDCI de 95 y 120 CV– y nuevos asistentes, como el Active City Stop con frenada activa hasta 50 km/h.

**FORD MONDEO.-** La espera parece haber merecido la pena, pues el nuevo Mondeo llega en octubre con motores EcoBoost de hasta 240 CV, diésel de hasta 180 CV, versión Hybrid y tecnologías inéditas. Más información en páginas 22 a 29.



**KIA SOUL.-** Se inicia ahora la comercialización de la segunda generación del Soul, un modelo de 4,14 metros que estrena plataforma y una carrocería más rígida y ligera. Dos motores: diésel 1.6 CRDi de 128 CV y 1.6 GDi de gasolina con 132 CV.

**JEEP RENEGADE.-** En octubre estará entre nosotros, primero con la serie limitada Opening Edition, cien unidades dotadas de motor diésel 1.6 de 120 CV, cambio manual de seis marchas y tracción delantera. Su precio, 25.500 euros.



**LEXUS NX.-** En octubre se entregan las primeras unidades de este SUV de 4,63 metros –rival de Audi Q5– con precios desde 38.300 euros. Al principio sólo estará disponible en versión híbrida, de 155+133 CV, que alcanza 100 km/h en 9,3 segundos.

**MAZDA2.-** No es fácil que lo veamos antes de 2015, pero en Japón ya se vende, aunque allí como Demio. Estrena plataforma, es más grande y amplio, y equipa un nuevo diésel 1.5 de 105 CV, así como un 1.5 de gasolina con varias potencias.



**MERCEDES S500 PLUG-IN.-** Llega a España en septiembre, y sólo con carrocería larga. Rinde 442 CV al combinar un V6 de gasolina con turbo y 333 CV, y un eléctrico de 116 CV. Gasta 2,8 litros y puede circular hasta 33 kilómetros sin emisiones.

**MERCEDES CLASE C ESTATE.-** A la venta en septiembre con precios desde 37.700 euros. El familiar del nuevo Clase C tiene un maletero de 490 litros ampliable a 1.510, y permite elegir entre tres motores de gasolina y dos diésel BlueTec.



**MERCEDES S65 AMG COUPÉ.-** La versión más deportiva del nuevo S Coupé llega a nuestro país en octubre y equipa un motor 6.0 V12 Biturbo de 630 CV que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos. Su gasto, 11,9 l/100 km.

**MINI 5 PUERTAS.-** Primicia en la nueva generación del Mini es la carrocería de cinco puertas, disponible desde fin de año. Mide 3,98 metros, tiene un maletero de 278 litros y ofrece cuatro motores: dos diésel y dos de gasolina.



**MITSUBISHI MONTERO.-** Pequeños cambios en el todoterreno de la casa japonesa, limitados a la imagen frontal: paragolpes, parrilla y faros con luz diurna por LED. Mantiene el diésel de 200 CV y la tracción total Super Select 4WD II.

**MITSUBISHI SPACE STAR.-** Se llama Mirage en otros mercados pero aquí recupera un nombre casi mítico. Mide 3,71 metros y está disponible con dos tricilíndricos de gasolina: 100 MPI de 71 CV –4,0 l/100 km– y 120 MPI de 80 CV –4,3 litros–.



**NISSAN PULSAR.-** Fabricado en Barcelona, supone el regreso de la marca al segmento de los compactos. Llega en septiembre, con versiones diésel 1.5 dCi 110 y gasolina 1.2 DIG-T de 116, a partir de 19.050 euros. Mide 4,39 metros.

**OPEL ADAM ROCKS.-** En septiembre llega la variante del Adam dotada de protecciones especiales de carrocería, mayor altura al suelo y techo retráctil de lona con mando eléctrico. Ofrece cinco motores de gasolina, de entre 69 y 115 CV.





**OPEL ZAFIRA TOURER 1.6 CDTI 120.**- El nuevo diésel 1.6 CDTI, que debutó en varios Opel con 136 CV, alumbró más variantes. Si el Meriva ya lleva la variante de 110 CV y pronto tendrá la de 95, el Zafira Tourer estrenará la de 120: 4,5 l/100 km.

**PEUGEOT 108.**- El nuevo 108 mide 3,47 metros de largo, está disponible con tres y cinco puertas y ofrece un maletero más grande que su antecesor: 196 litros. Hay dos motores de gasolina: 1.0 VTi de 69 CV y 1.2 PureTech de 82.



**PEUGEOT 208 GTI 30TH.**- Han pasado 30 años desde el lanzamiento del 205 GTI y Peugeot lo celebra con esta serie limitada del 208 GTI, con 208 CV, cambio manual de desarrollos más cortos, suspensión específica y frenos más potentes.



**PEUGEOT 508 SW.**- En octubre llega a los concesionarios el renovado 508, que centra sus cambios estéticos en frontal y zaga. Dentro, el salpicadero se simplifica gracias a una pantalla táctil de 7 pulgadas y aumenta el equipamiento.

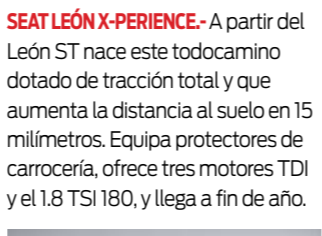


**PEUGEOT 508.**- Además de los cambios estéticos, comunes al 508 SW, destacan las novedades bajo el capó: el 1.6 THP de gasolina con 165 CV y, en diésel, el BlueHDi 150 y el BlueHDi 180. Y sigue ofreciendo la versión híbrida diésel de 200 CV.

**PORSCHE CAYENNE.**- Actualización estética, mejoras en la dotación y renovada gama de motores –los diésel rinden ahora 262 y 385 CV– en el SUV alemán, a la venta en octubre desde 75.144 euros. La suspensión optimiza el confort.



**RENAULT TWINGO.**- Esta tercera generación, creada en colaboración con Daimler, es la más innovadora: cinco puertas, tracción trasera y motores tricilíndricos de 70 y 90 CV ubicados bajo el maletero, de 219 litros. Mide 3,59 metros de largo.



**SEAT LEÓN X-PERIENCE.**- A partir del León ST nace este todocamino dotado de tracción total y que aumenta la distancia al suelo en 15 milímetros. Equipa protectores de carrocería, ofrece tres motores TDI y el 1.8 TSI 180, y llega a fin de año.

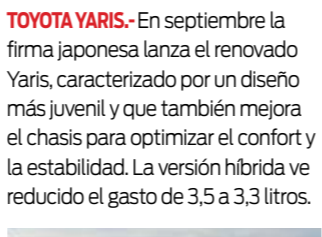


**SKODA SCOUT.**- En noviembre aparece el nuevo Scout, basado en el Octavia Combi pero con 31 milímetros extra de altura al suelo, tracción total y bajos protegidos. Motores 2.0 TDI de 150 y 184 CV; y en gasolina, el 1.8 TSI de 180.

**SUZUKI CELERIO.**- El nuevo utilitario japonés, de cinco puertas y 3,60 metros, se vende ya en otros países, pero cuando venga a España a final de año equipará ya el moderno motor 1.0 K10C tricilíndrico, de 68 CV, que consume sólo 3,6 l/100 km.



**TOYOTA AYGO.**- A la venta en noviembre, el nuevo Aygo estrena carrocería, de 3,46 metros, y tiene un maletero más grande: 168 litros. Con su renovado motor 1.0 tricilíndrico y el cambio manual anuncia un gasto de 4,1 l/100 km.



**TOYOTA YARIS.**- En septiembre la firma japonesa lanza el renovado Yaris, caracterizado por un diseño más juvenil y que también mejora el chasis para optimizar el confort y la estabilidad. La versión híbrida ve reducido el gasto de 3,5 a 3,3 litros.



**VOLKSWAGEN PASSAT VARIANT.**- Fue desvelado a la vez que el sedán y también será lanzado en noviembre. La versión familiar tiene un maletero de 650 litros y equipa respaldo trasero abatible 40:20:40. Ofrece portón opcional Easy Close.



**VOLKSWAGEN SCIROCCO.**- Cuando empiece septiembre ya estará en las tiendas el nuevo Scirocco. Varía un poco la estética, monta de serie el paquete R-line y disminuye el consumo de todos los motores. La versión R pasa a rendir 280 CV.

**VOLKSWAGEN GOLF GTE.**- Como el Audi A3 e-tron combina el 1.4 TSI de 150 CV y un motor eléctrico de 102 CV para rendir, en total, 204 CV. Anuncia 1,5 l/100 km de media, puede cubrir hasta 50 kilómetros en modo eléctrico y llega en otoño.



**VOLKSWAGEN PASSAT.**- Mide 4,77 metros, es hasta 85 kilos más ligero que su predecesor, tiene un maletero de 586 litros y en su gama destacan las versiones 2.0 TDI Biturbo, de 240 CV, e híbrida, con potencia conjunta de 211 CV.



# 2015: se espera cosechón

Aún no hemos sido capaces de digerir las novedades que llegarán al mercado español en las próximas semanas y ya se 'agolpan' a la entrada del 2015 modelos de todas las clases. Conocemos algunos de ellos con bastante detalle, como ocurre con los Smart Fortwo y Forfour, o con el nuevo Opel Corsa, fabricado en Zaragoza como sus predecesores; pero en otros la información fluye con cuentagotas, como sucede en el caso del Jaguar XE. Será el año también en el que recibamos a muchos nuevos SUV, como Ford Edge, Honda HRV, Kia Sorento, Land Rover Discovery Sport, Nissan Murano o Volvo XC90, pero también a coches asequibles y muy eficientes como las nuevas generaciones de Hyundai i20 y Skoda Fabia.

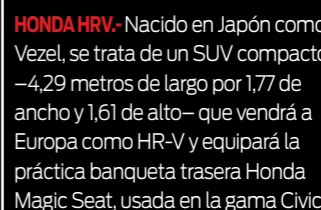


**FORD EDGE.**- A comienzos de 2015 llega la nueva generación del Edge, SUV de 4,80 metros con tracción total automática, suspensión independiente en ambos ejes y motores diésel de 180 CV –caja manual– y 210 CV –automática–.

**FORD MUSTANG.**- La nueva generación del deportivo de Ford por excelencia ofrece dos motores: 2.3 EcoBoost de 310 CV y 5.0 V8 de 435. Para Europa equipará un chasis con puesta a punto específica de frenos, suspensión...



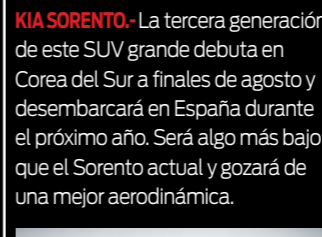
**HYUNDAI I20.**- Mide 4,04 metros, tiene un maletero de 320 litros y estrena plataforma con mayor distancia entre ejes: 2,57 metros. Ofrecerá el techo acristalado más grande de su clase y estará a la venta a mediados de año.



**HONDA HRV.**- Nacido en Japón como Vezel, se trata de un SUV compacto –4,29 metros de largo por 1,77 de ancho y 1,61 de alto– que vendrá a Europa como HR-V y equipará la práctica banqueta trasera Honda Magic Seat, usada en la gama Civic.



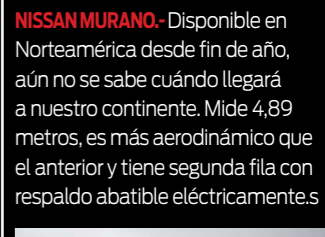
**JAGUAR XE.**- Berlina de talla media, rival de Audi A4 o Mercedes Clase C, con carrocería de aluminio y chasis muy avanzado. Estrena, por ejemplo, el control de tracción ASPC, que opera como un control de crucero para bajas velocidades.



**KIA SORENTO.**- La tercera generación de este SUV grande debuta en Corea del Sur a finales de agosto y desembarcará en España durante el próximo año. Será algo más bajo que el Sorento actual y gozará de una mejor aerodinámica.



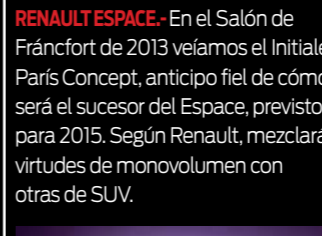
**LAND ROVER DISCOVERY SPORT.**- A la venta en 2015, complementará al actual Discovery con su carrocería más compacta, no mucho más larga que la del Evoque, aunque también ofrecerá como opción una tercera fila de asientos.



**NISSAN MURANO.**- Disponible en Norteamérica desde fin de año, aún no se sabe cuándo llegará a nuestro continente. Mide 4,89 metros, es más aerodinámico que el anterior y tiene segunda fila con respaldo abatible eléctricamente.



**OPEL CORSA.**- A comienzos de 2015 veremos por las calles la quinta entrega del Corsa, que llega en variantes de tres y cinco puertas, y muchos motores nuevos: 1.3 CDTI Euro 6 con 75 y 95 CV, 1.0 Ecotec con 90 y 115 CV, 1.4 Turbo de 100...



**RENAULT ESPACE.**- En el Salón de Fráncfort de 2013 veíamos el Initiale Paris Concept, anticipo fiel de cómo será el sucesor del Espace, previsto para 2015. Según Renault, mezclará virtudes de monovolumen con otras de SUV.



**SMART FORTWO Y FORFOUR.**- Se habló de 2015, pero estará mucho antes en las tiendas: en noviembre. Llega con carrocerías de tres y cinco puertas –2,69 metros la primera y 3,49 la segunda–, y con motores 0.9 Turbo de 90 CV y 1.0 de 71.

**SKODA FABIA.**- En el primer trimestre de 2015 llega la tercera generación del Fabia, con nueva plataforma y maletero de 330 litros. Equipará varios motores tricilíndricos nuevos, como los 1.0 MPI de 60 y 75 CV, y los diésel 1.4 TDI de 75 y 90 CV.



# Con todos ustedes, el dúo dinámico

A3 y Golf son 'casi' hermanos, pero se vigilan de cerca. Si Volkswagen lanza una versión ecológica BlueMotion en Audi responden con otra llamada Ultra, y si la firma de Ingolstadt se inventa el A3 e-tron, los de Wolfsburg se defienden con el Golf GTE. En la cúspide de ese sano pique hallamos al S3 y el Golf R, que comparten tracción total y un revolucionario motor de 300 CV. ¿Cuál es mejor?

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

Tiene delito que ante unos coches tan agradables nuestra prueba comience, precisamente, por la parte desagradable: los precios. Pero por experiencia, y porque nos fijamos en lo que oímos por la calle, sabemos que en duelos así, donde tantas cosas son iguales –plataforma, chasis, motor, cambio...– el público acaba preguntando por la 'dolorosa'. Y es curioso, pero en la comparativa que nos ocupa todas las personas que nos abordaron querían saber cuánto más costaba el Audi, un detalle que, a nuestro juicio, dice mucho en favor de la imagen labrada por la firma de los aros.

La respuesta no es sencilla, pues depende de la versión elegida. Así, cuando veremos un modelo 'básico' –carrocería de tres puertas y cambio manual–, el S3 se va 4.110 euros por encima de su rival, y esa diferencia 'fermenta' hasta 4.960 euros si pensamos en carrocerías de cinco puertas, pues el A3 Sportback –más largo y con mejor maletero– es unos 1.500 euros más caro que el A3 de tres puertas, mientras que

las cinco puertas en el Golf implican un coste extra de sólo 670 euros. La cosa varía si tenemos en mente las versiones con cambio automático de doble embrague –S tronic en Audi y DSG en Volkswagen–, pues la distancia en las facturas cae, en el caso de las variantes de tres puertas, hasta los 2.500 euros. Y eso es ya menos dinero, hasta el punto de que muchos empezarán a pensárselo. La razón de tal disparidad tiene que ver con las emisiones, los impuestos y las políticas de cada marca. Como las versiones automáticas gastan menos, sus emisiones les dejan en el tramo de impuesto de matriculación inferior –4,75 por ciento en lugar de 9,75–, lo que es aprovechado por Audi para cobrarnos un extra de sólo 580 euros por su transmisión S tronic. Incomprendiblemente, Volkswagen mantiene en 2.190 euros la diferencia entre la caja manual y la DSG, como si deseara incentivar la compra del primero. Y en nuestro caso... lo han logrado, porque hemos enfrentado el S3 S tronic –más recomendable por precio que el S3 manual– al Golf R manual, cuya factura entendemos más 'justa'.

Decíamos que muchas cosas son iguales y podemos justificarlo, porque las nuevas generaciones de A3 y Golf comparten la plataforma MQB –ayuda, por ejemplo, a que ambos modelos sean más ligeros que sus antecesores– y bastantes de las nuevas tecnologías asociadas a dicha base, como el sistema que, tras una primera colisión, frena automáticamente el coche para evitar choques 'de rebote'. S3 y Golf R comparten también medida de llanta y neumático; y en ambos podemos pedir unas 235/35 R19

opcionales, que se nos antojan radicales de cara al confort y que, en el caso del Audi, obligan a montar la suspensión magnética, lo que sube el precio de la 'bromita'.

También el equipo de frenos es similar –discos ventilados de 340 mm delante y 310 detrás–, lo que conduce a un empate en ese capítulo, como muestran nuestras mediciones de la página 19. Otro tanto sucede con la dirección asistida progresiva, rapidísima en los dos –2,15 vueltas entre topes– y muy precisa, aunque el achatado inferior del volante del S3, mayor que el del Golf R, llega a molestar un poco en maniobras a coche parado.

Y si hablamos de similitudes, éstas son totales en lo que respecta al grupo propulsor, donde brilla el nuevo 2.0 tetracilíndrico

▶ Mecánicas de diferente aspecto pero idénticas en términos técnicos: turbocompresor nuevo y de mayor tamaño con presión máxima de 1,2 bares, intercooler más eficiente, pistones de aluminio modificados, bielas más resistentes, cárter de cigüeñal reforzado, culata de una nueva aleación de silicio y aluminio... Pero la mayor novedad está en la inyección, pues a la alimentación directa suma una inyección indirecta, activa sólo en determinadas situaciones y que, por ejemplo, no equipa el nuevo 2.0 TSI del Seat León Cupra.



AUDI S3 S-TRONIC QUATTRO	
PRECIO	43.920 €
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	
EMISIONES oficiales:	159 gr/km
Impuesto matriculación:	4,75 %
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+	-
S tronic sólo 580 euros más caro que Manual. Motor, prestaciones, comportamiento y tracción. 'Super calidad'.	Más caro que el Golf. Consumo real. Plazas traseras algo justas. Menos equipo de serie. Volante muy achatado.

Si quieres ver la prueba del Audi S3 Sedan entra en...  
[www.m16.in/295](http://www.m16.in/295)

VOLKSWAGEN GOLF R MANUAL	
PRECIO	39.230 €
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	
EMISIONES oficiales:	165 gr/km
Impuesto matriculación:	9,75 %
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+	-
Más barato que el S3, y con mecánica idéntica. Motor, prestaciones, comportamiento y tracción. Acabado.	Versión DSG 2.190 euros más cara pese a pagar menos impuesto. Gasto real. Algo más subvirador al límite.

Si quieres ver la prueba del VW Golf R Cabrio entra en...  
[www.m16.in/4](http://www.m16.in/4)





▶ En el S3, velocímetro tarado hasta 300 km/h y manómetro de turbo en vez de termómetro de agua.



▶ El Golf R lleva el tope del velocímetro a 320 km/h y conserva el termómetro de refrigerante.



INTIMIDATORIOS POR DELANTE, LOS MÁS OBSERVADORES YA LOS IDENTIFICARÁN COMO VERSIONES ESPECIALES. PERO ES LA VISTA TRASERA, GRACIAS A LOS ESCAPES, LA QUE 'METE MÁS MIEDO' EL BUENO... Y EL MEJOR POCO QUE REPROCHAR AL ACABADO DEL GOLF, BUENO REALMENTE; PERO EL DEL S3, POR MATERIALES Y TACTO, ES AÚN MEJOR



▶ Maleteros correctos en ambos, con formas regulares y respaldo abatible de tipo 60:40. El del Audi cubica 325 litros, y 343 el del Volkswagen.



◀ No hay color: el cambio automático de doble embrague es más recomendable que el manual por agrado, confort, prestaciones e, incluso, por bajar el gasto y las emisiones. Pero mientras Audi cobra el sobreprecio justo por él, en Volkswagen parecen fijar un coste 'político', que anula la ventaja de emitir menos CO<sub>2</sub>.

co de 300 CV, que combina los dos tipos de inyección—directa e indirecta— para gastar menos. De ahí que las versiones automáticas de ambos modelos homologuen 6,9 l/100 km, brillante dato en deportivos de gasolina con tracción total. Las de cambio manual gastan más—7,0 en el S3 y 7,1 en el Golf R— porque no cuentan con la función 'marcha libre' o 'planeo', que deja el motor al ralentí cuando, en marcha, dejamos de acelerar. Pero en la práctica, mejor olvidarse de tanto ahorro, pues lo normal será rondar los 10 litros de media. En nuestro recorrido mixto, el A3 S tronic se conformó con 9,3 litros y el Golf R manual subió a 9,7 litros, confirmándonos que la caja automática sirve para ahorrar. De hecho, probamos también un Golf R DSG para salir de dudas, y el gasto fue de 9,3 litros.

Lo curioso es que tanto Audi como su



▶ El comportamiento del S3 es formidable, con buena frenada, dirección precisa y muy rápida, paso por curva aplomado, excelente tracción... Y al límite es más divertido, con un eje trasero algo más vivo.



▶ Prácticamente al nivel de su rival, que ya es decir. Porque frenan en distancias idénticas, tienen una dirección igual de rápida y traccionan igual de bien. Al límite, el Golf R tira un poquitín más morro.

hermana/rival afirman en sus fichas que las versiones automáticas también son más rápidas que las manuales, pese a que ambos tipos de cambio tienen seis marchas. Y podemos confirmarlo, pues el S3 S tronic le ha dado un 'repasillo' al Golf R manual pese a que éste pesa 14 kilos menos. El Audi ha clavado los 4,8 segundos anunciados para pasar de 0 a 100 km/h—el sistema Launch Control resulta decisivo— y el Golf R se ha ido a 5,4 porque obliga al conductor a gestionar con tiento la primera arrancada, pues es ahí donde cede tiempo. De hecho, el S3 cubre el primer kilómetro con salida parada en 24,1 segundos y el Golf R tarda 24,7 segundos, lo que significa que 'arrastra' las seis décimas perdidas en el primer instante. En su descargo, diremos que el Golf R con caja DSG es tan rápido como el S3 S tronic al acelerar o, por supuesto,





# GAMA VARIADA EL NUEVO S3 ESTÁ DISPONIBLE CON CARROCERÍAS 3P, SPORTBACK Y SEDÁN; Y EL S3 CABRIO LLEGA A ESPAÑA EN POCOS DÍAS



◀ Muy buenos asientos en el S3. De serie combinan el cuero nappa con la tela, pero podemos pedir tapicería de Alcantara y cuero nappa, o mezcla de dos tipos de cuero: velvet y nappa fina. Nuestra unidad montaba asientos deportivos S.



▶ Nuestro Golf R montaba los asientos de serie, unas eficaces butacas deportivas con banda central en tela oscura y zonas laterales en Alcantara gris. En opción se ofrece un paquete que combina dos tonos de cuero nappa.



al realizar adelantamientos, donde hemos medido 3,3 segundos al Audi para pasar de 80 a 120 km/h, por los 4 segundos exactos cronometrados en cuarta al Golf R manual, que empuja también con furia.

Del motor que comparten nos ha entusiasmado también el sonido, pues los ingenieros de ambas marcas han trabajado mucho, especialmente sobre el escape, para lograr un bello bramido. Y pocos reproches también para el funcionamiento de una mecánica que responde siempre —el par máximo empieza a sólo 1.800 rpm—, y que no se acaba hasta las 6.800 vueltas, punto elegido para el corte de inyección.

Nuestros protagonistas son casi aviones de vuelo rasante; y aunque no alcanzan los valores del Mercedes A 45 AMG de 360 CV probado en el número anterior —ni al frenar, ni al acelerar, ni al adelantar— se meten por derecho propio en la élite del segmento. Porque, además, están a la última en tecnología, una faceta en la que Audi, que ofrece en opción faros Full LED o suspensión Magnetic Ride, va quizás un pasito por delante de Volkswagen, que también ofrece la suspensión adaptativa DCC en opción y dispone de numerosos asistentes activos. Ambos modelos, por ejemplo, montan la configuración dinámica del coche, que permite al conductor elegir entre varios programas —la cantidad depende del tipo de transmisión y suspensión— para ajustar la respuesta y eficiencia de motor y cambio, el tacto de la dirección, el sonido del motor o,

si equipan suspensión regulable, el tarado de la amortiguación. Porque a los modos ya configurados ‘de fábrica’ suman otro, que ambos denominan Individual, con el que fijaremos nuestro ‘set up’ específico.

Metidos en harina, los dos son tremendamente rápidos y deportivos, aunque también seguros y aplomados, pues la tracción total ayuda a mantener siempre sensación de control. Hablamos de un embrague Haldex que prioriza el par hacia el tren delantero, pero que en aceleraciones brutales o sobre firme deslizante puede mandar casi hasta un cien por cien del par al eje posterior, ayudando a mantener el coche ‘por lo negro’ con desesperación. Traccionan de maravilla, pasan por las curvas con poco balanceo —el S3 va 25 mm más bajo que un A3 y el Golf R, 20 más pegado que otros Golf— y no hacen cosas raras si rondamos el límite, aunque practicando una conducción muy deportiva —ojo con esto, porque iremos muy rápidos y las carreteras son públicas— nos gusta más el tacto divertido del S3, más sensible a cómo aceleremos o dejemos de acelerar porque redondea muy bien las curvas gracias a un eje trasero algo más vivo que el del Golf R, de tren posterior más ‘amarrado’ y que tiende un poco más al subviraje, es decir, a tirar de morro.



▲ Misma medida de serie en ambos: 225/40 R18. E igual tamaño de discos delante y detrás. Las pinzas de freno rojas del S3 son una opción.

lanteros y traseros, o avisador de baja presión de neumáticos. En el Audi la dotación no es pobre, pero es menor, a lo que se suman unas opciones de precio más alto, como ejemplifica la pintura metalizada: 805

euros en el S3 y 490 en el Golf. Y es ahí donde el Golf impone su lógica, aunque el S3 ha transmitido a todos quienes lo hemos conducido un ‘no sé qué’ que sigue situándole como un producto muy deseable.

## EN DIRECTO



Pedro Martín  
pmartin@motor16.com

Tenéis mi permiso para comprar cualquiera de los dos, porque ambos son productos excelentes y colman de satisfacciones hasta en el desplazamiento más corto. Corren, ‘suenan’, son seguros y muy ágiles, tienen una tracción total que garantiza la movilidad invernal... Y están realmente bien hechos, aunque Audi se sitúa un punto por encima, pues los A3 son los compactos mejor hechos del momento. Pero el Golf R también presume de calidad y es más asequible. Además, tiene un poquito más de maletero y una segunda fila mejor aprovechada, lo que le da ventaja en términos racionales. Pero si el dinero no fuera un problema creo que optaría por el S3, y con el cambio S tronic.

## SI ME LO QUIERO COMPRAR

### AUDI S3 S TRONIC QUATTRO

**FINANCIACIÓN**  
Entrada mínima de 10.980 euros. 48 plazos de 913 euros. El precio final aplazado es de 54.818 euros.

**COSTE POR KILÓMETRO**  
Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,22 euros/km. Coste financiero: 0,90 euros/km. Coste por km total: 1,12 euros/km.

**SEGURO**  
A terceros: 336,82 euros/año. A todo riesgo: 895,90 euros/año con franquicia de 360 euros.

**DATOS DEL VENDEDOR**  
**AUDI**  
Volkswagen-Audi España S.A. C/ de la Selva, Edifi. Gémini. 08820 El Prat de Llobregat (Barcelona). Tfno: 93 402 89 67

**RED DE POSVENTA**  
131 puntos de asistencia en toda España.

**GARANTÍA**  
Dos años sin límite de kilometraje  
[www.audi.es](http://www.audi.es)

### VOLKSWAGEN GOLF R BMT MANUAL

**FINANCIACIÓN**  
Entrada mínima de 9.808 euros. 48 plazos de 816 euros. El precio final aplazado es de 48.964 euros.

**COSTE POR KILÓMETRO**  
Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,22 euros/km. Coste financiero: 0,80 euros/km. Coste por km total: 1,02 euros/km.

**SEGURO**  
A terceros: 336,82 euros/año. A todo riesgo: 895,90 euros/año con franquicia de 360 euros.

**DATOS DEL VENDEDOR**  
**VOLKSWAGEN**  
Volkswagen-Audi España S.A. C/ de la Selva, Edifi. Gémini. 08820 El Prat de Llobregat (Barcelona). Tfno: 93 402 89 67

**RED DE POSVENTA**  
151 puntos de asistencia en toda España.

**GARANTÍA**  
Dos años sin límite de kilometraje  
[www.volkswagen.es](http://www.volkswagen.es)

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

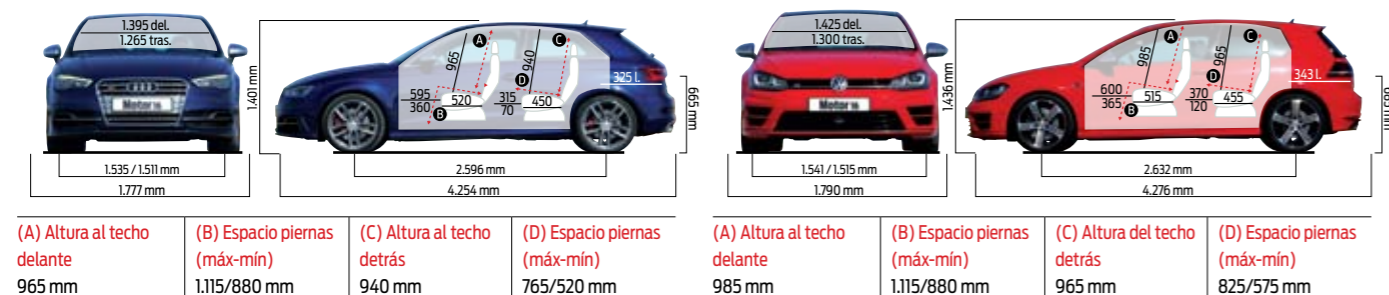
**LAS CIFRAS** (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



**FICHA TÉCNICA**

	S3 S TRONIC	GOLF R MAN.
<b>MOTOR</b>	<b>2.0 TFSI</b>	<b>2.0 TFSI</b>
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Diámetro x carrera (mm)	82,5 x 92,8	82,5 x 92,8
Cilindrada (c.c.)	1.984	1.984
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica combinada directa e indirecta, turbo e intercooler	Inyección electrónica combinada directa e indirecta, turbo e intercooler
Compresión	9,3 a 1	9,3 a 1
Potencia máxima CV/rpm	300 / 5.500-6.200	300 / 5.600-6.200
Par máximo mkg/rpm	38,8 / 1.800-5.500	38,8 / 1.800-5.500
<b>TRANSMISIÓN</b>		
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut./Man., 6 marchas	Manual, 6 marchas
Relaciones de la caja de cambios:		
km/h a 1.000 rpm ▶ 1ª	8,37	8,81
km/h a 1.000 rpm ▶ 2ª	13,35	14,18
km/h a 1.000 rpm ▶ 3ª	18,71	19,98
km/h a 1.000 rpm ▶ 4ª	25,25	27,20
km/h a 1.000 rpm ▶ 5ª	32,68	34,46
km/h a 1.000 rpm ▶ 6ª	41,68	41,45
km/h a 1.000 rpm ▶ 7ª	-	-
km/h a 1.000 rpm ▶ 8ª	-	-
<b>DIRECCIÓN Y FRENO</b>		
Sistema	Electromecánica, con asistencia variable	Electromecánica, con asistencia variable
Vueltas de volante (entre topes)	2,15	2,15
Diámetro de giro (m)	10,7	10,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 340 mm / Discos vent. 310 mm	Discos vent. 340 mm / Discos vent. 310 mm
<b>SUSPENSIÓN</b>		
Delantera:	Indep. tipo McPherson, con brazos triangulares inferiores, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Indep. tipo McPherson, con brazos triangulares inferiores, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera:	Independiente, con cuatro brazos, muelles y amortiguadores separados, y barra estabilizadora	Independiente, con cuatro brazos, muelles y amortiguadores separados, y barra estabilizadora
<b>RUEDAS</b>		
Neumáticos	225/40 R18	225/40 R18
Llantas, aleación	7,5J x 18 pulgadas	7,5J x 18 pulgadas
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
En orden de marcha (kg)	1.490	1.476
Capacidad del depósito (l)	55	55
Relación peso/potencia (kg/CV)	4,96 kg/CV	4,92 kg/CV
Coficiente aerodinámico Cx	0,34	N.d.

**MEDIDAS**



**EQUIPAMIENTO**

	S3			GOLF R		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.
<b>INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT</b>						
Cuentavueeltas	x			x		
Manómetro de presión de turbo	x				x	
Termómetro de agua		x		x		
Ordenador de viaje	x			x		
Control velocidad crucero	x			x		
Arranque sin llave			x			x
Retrovisor interior fotosensible	x			x		
Asientos delanteros calefactables			x			x
Tapicería de cuero			x			x
Navegador			x			x
Climatizador automático bizona	x			x		
Techo solar eléctrico			x			x
Configurador dinámico del coche	x			x		
Función de ahorro Start&Stop	x			x		
Aviso de presión de neumáticos			x	x		
Alarma antirrobo	x			x		
Faros bi-xenón	x			x		
Sensores de parking del./tras.			x	x		
Sensores lluvia/luces	x			x		
<b>SEGURIDAD</b>						
Airbag conductor/acompañante	x			x		
Airbag rodilla conductor	x			x		
Airbag laterales delanteros	x			x		
Airbag laterales traseros		x			x	
Airbag de cortina del./tras.	x			x		
Control de estabilidad/tracción	x			x		
Rueda de repuesto reducida	x			x		
Anclajes Isofix para sillitas	x			x		
<b>PRINCIPALES OPCIONES (EN EUROS)</b>						
<b>AUDI S3</b>				<b>VW GOLF R</b>		
Pintura metalizada: 805. Sensores de parking detrás: 490. Sensores de parking delante y detrás: 955. Audi Side Assist: 610. Audi Active Lane Assist: 705. Asistente de luces de carretera: 165. Control de crucero adaptativo: 355. Faros Full LED: 880. Asientos S: 790 (más 1.530 de cuero nappa fina). Suspensión Magnetic Ride: 1.200.				Pintura metalizada: 490. Cámara de marcha atrás: 215. Asistentes Lane Assist y Dynamic Light Assist: 680. Asistente de luces de carretera Light Assist: 140. Control de crucero adaptativo con Front Assist: 340. Llantas aleación 8,0Jx19" y neumáticos 235/35: 910. Tapicería de cuero Vienna R: 2.125. Asientos delanteros calefactables: 460. Techo eléctrico con parasol interior: 1.010. Suspensión adaptativa electrónica DCC: 985.		



**BANCO DE PRUEBAS**

	S3	GOLF R
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	250 KM/H	250 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>		
400 m salida parada	13,1	13,5
1.000 m salida parada	24,1	24,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	4,8 (4,8)	5,4 (5,1)
Recorriendo (metros)	76	89
<b>RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>		
400 m desde 40 km/h en 4ª/D	12,1	13,9
400 m desde 40 km/h en 5ª	-	16,2
400 m desde 50 km/h en 6ª	-	16,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª/D	23,2	26,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	-	28,0
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	-	29,2
De 80 a 120 km/h en 4ª/D	3,3	4,0
De 80 a 120 km/h en 5ª	-	5,3
De 80 a 120 km/h en 6ª	-	6,5
<b>ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h</b>	+ 2%	+ 3%

**CONSUMOS**

	S3	GOLF R
<b>EN CIUDAD</b>		
A 22,2 km/h de promedio	10,4	10,8
<b>EN CARRETERA</b>		
A 90 km/h de crucero	7,1	7,5
En conducción rápida	13,5	13,3
<b>EN AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de crucero	9,1	9,3
A 140 km/h de crucero	9,8	10,0
<b>CONSUMO MEDIO PONDERADO</b>		
Litros/100 km	9,3	9,7
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	541	517
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>		
Ciclo urbano	8,8	9,4
Ciclo extraurbano	5,9	5,9
Ciclo mixto	6,9	7,1

**FRENOS**

	S3	GOLF R
<b>DISTANCIA DE FRENADO</b>		
A 60 km/h	14,1	13,5
A 100 KM/H	39,3	39,3
A 120 KM/H	54,6	54,0
Promedio del segmento compacto a 120 km/h: 53,8		

**SONORIDAD**

	S3	GOLF R
<b>MEDIDAS (dB)</b>		
Al ralentí	48,5	49,3
A 60 km/h	62,0	62,9
A 90 km/h	65,2	66,0
A 120 km/h	69,8	70,7
A 140 km/h	71,1	72,0
A tope	84,0	84,8
Umbral de conversación: 50 decibelios		
Umbral del dolor: 140 decibelios		

**BALANCE FINAL**

	AUDI S3	VOLKSWAGEN GOLF R
<b>TECNOLOGÍA</b>	<b>9,5</b> En las cosas comunes, como motor, cambio o tracción, ya brilla. Pero Audi ofrece alguna cosa exclusiva, como faros Full Led o suspensión magnética.	<b>9,0</b> Sobresaliente en este apartado, pues estrena la tracción total con Haldex 5, ofrece el cambio DSG con modo 'planeo' y dispone de asistentes modernos.
<b>COMPORTAMIENTO</b>	<b>9,0</b> Entusiasmo en un circuito o en una carretera de montaña por su rápido y seguro paso por curva, su motricidad, su dirección. La frenada, correcta.	<b>8,5</b> Estabilidad, dirección y frenada le sitúan al nivel del S3, que ya es decir. Si le quitamos medio punto es porque al límite parece un pelín menos divertido.
<b>PRESTACIONES</b>	<b>9,0</b> Los 300 caballos están ahí de verdad, y en combinación con la tracción Quattro y el cambio S tronic hacen del S3 un coche brutal que exige 'cabeza fría'.	<b>8,5</b> Aunque con la caja DSG es prácticamente igual de rápido que el S3 S tronic, aquí valoramos su versión manual, que cede algunas décimas aquí y allá.
<b>SEGURIDAD</b>	<b>8,5</b> Imposible decir si uno es mejor que otro, porque los dos brillan en esta faceta. El equipo de serie de seguridad es muy completo, y en marcha no hay límite.	<b>8,5</b> Empatán. Los dos llevan anclajes Isofix, airbag de rodilla para el conductor, frenos anti-coliciones múltiples, faros bixenon... Y en opción, hay casi de todo.
<b>HABITABILIDAD</b>	<b>7,0</b> El tamaño exterior de los dos es similar, pero el S3 ofrece un maletero algo más pequeño -aunque aprovechable- y cede algún centímetro en la fila trasera.	<b>7,5</b> Ocurre como en su rival: cuatro adultos irán bien, pero cinco no se sentirán tan cómodos. Gana por sus litros extra de maletero y una segunda fila mejor.
<b>CONSUMO-PRECIO</b>	<b>5,0</b> El gasto real dista del oficial, pues rondaremos los 10 litros de media. Pero la caja S tronic ayuda a ahorrar en el día a día. Es más caro y las opciones, cuestan.	<b>6,5</b> En consumo no hay gran diferencia con su rival, y pasaremos con frecuencia por el surtidor. Lo que le da ventaja es el precio, más bajo, y su equipo de serie.

**CONCLUSIÓN**

**8,1** La lógica le respalda, porque el Golf R es, según versión de carrocería o tipo de cambio, entre 2.500 y 4.960 euros más barato que el S3. Y, además, trae algún elemento de serie que en el Audi es opcional, y caro. Sumemos a ello un poquito más de maletero y una segunda fila algo más amplia y tendremos las razones de su triunfo. Eso, y que va de cine.

**8,0** Nos gustó el primer S3, de 210 CV, y su evolución de 225 CV. Nos encantó la segunda entrega, con 265 CV. Y nos ha enamorado este tercer S3, de 300 CV, que ya hemos probado hasta con carrocería Sedán. Va de maravilla, es divertido pero seguro, presume de mucha calidad y tiene ese 'no sé qué' que le hace deseable. Pero el precio...

**PARA FANÁTICOS DEL MOTOR**

**INYECCIÓN DOBLE, DUAL O MIXTA**  
**Combinar es lo mejor**

El grupo Volkswagen apostó hace años por la inyección directa de gasolina, que montan sus motores TFSI -denominación usada en Audi- y TSI -su nombre 'de guerra' en la marca Volkswagen-. Pero en los nuevos S3 y Golf R se recupera la inyección indirecta, que complementa a la inyección directa en regímenes de carga parcial para reducir el consumo y las emisiones de partículas. La inyección directa FSI, que funciona con una presión de hasta 200 bares, entra en acción en el arranque y con cargas elevadas -aceleraciones fuertes-, mientras que en otras situaciones -aceleración suave o regímenes de giro bajo- el combustible, además de directamente en la cámara, también se inyecta previamente en el conducto de admisión de gasolina.





Si quieres ver la prueba del Opel Meriva de 136 CV entra en...  
[www.m16.in/124](http://www.m16.in/124)

# Modestia aparte

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com  
Fotos: Bryan Jiménez

No era fácil sustituir al anterior propulsor diésel 1.7 CDTi, una mecánica con larga tradición en Opel, que ofrecía un gran rendimiento pero que también pecaba ya de un funcionamiento demasiado 'áspero'. El caso es que el nuevo motor 1.6 CDTi le da un baño en todos los sentidos. Es más pequeño y ligero—está construido en aluminio—, aumenta la presión máxima de la inyección hasta los 2.000 bares, presenta mejoras en la refrigeración... Y más importante: aumenta el par máximo, reduce considerablemente el consumo y se muestra mucho más refinado en marcha.

El nuevo motor 1.6 CDTi, en la que por ahora es su versión de acceso, con 110 caballos, mueve con soltura al Meriva. Sorprende por su gran capacidad de recuperación y su bajo consumo, lo que le convierte en un aliado perfecto para un monovolumen sumamente agradable.

Hace un par de meses pasó por nuestras manos la versión más potente, de 136 caballos. Y ahora lo hace el modelo de 110 CV, que sirve de acceso, aunque en Alemania ya está disponible una variante de 95 CV que acabará llegando a España. Menos 'caballería' para mover un vehículo que pesa 1.518 kilos. ¿Son suficientes esos 110 CV? La respuesta es 'sí', sobre todo a bajo

régimen, donde sorprende por su empuje.

No tiene registros tan llamativos como los de su 'hermano mayor' al acelerar desde parado, pero ocurre algo curioso: el de 136 CV también es más rápido al recuperar en cuarta 'caballería' para mover un vehículo que pesa 1.518 kilos. ¿Son suficientes esos 110 CV? La respuesta es 'sí', sobre todo a bajo

máximo inferior y comparten los desarrollos del cambio, la solución hay que buscarla en su mayor y mejor respuesta en la zona baja del cuentarrevoluciones. Lo dicho, muy curioso.

Sin embargo, quizás sea difícil 'colocar' a un potencial cliente la versión de 110 caballos, ya que la diferencia de precio con respecto al Meriva 1.6 CDTi de 136 CV, y a igualdad de equipamiento, es de sólo 250 euros. Eso sí, podremos elegir a nuestro protagonista también con el acabado de acceso Selective, que rebaja la factura de forma considerable.

La versión que nos ocupa acelera bien y recupera todavía mejor, ya que desde apenas



▲ El interior transmite calidad, la ergonomía es buena y existen numerosos huecos y guanteras, que resultan muy prácticos. Lo peor, la visibilidad frontolateral y el exceso de mandos en el salpicadero.



▲ El freno de estacionamiento eléctrico y el cambio manual de seis relaciones son de serie. La modularidad es buena. Las butacas traseras exteriores se ajustan longitudinalmente.



▲ El Meriva es un vehículo algo pesado para su tamaño, pero ofrece un comportamiento dinámico muy sólido y un alto confort de marcha. El maletero cubica 400 litros y el piso se sitúa en dos niveles.



1.500 rpm empuja con fuerza, aunque su margen de actuación óptimo no llega a las 4.000 vueltas. O sea, no merece la pena forzar porque lograremos 'más ruido que nueces'. El sistema Start/Stop también resulta suave cuando actúa—no tanto como en los modelos de PSA—y el tacto de cambio y dirección ayudan a que el conjunto resulte muy agradable.

Tampoco se pueden poner 'peros' a su dinámica, pues pese a sus kilos extra y sus formas, el morro es obediente y

el tren trasero ayuda a redondear la curva. Cómodo en marcha, el Meriva es una delicia si tenemos que 'atar' a niños en las plazas traseras, debido a la apertura inversa de esas puertas. Su atractivo se completa con una gran modularidad—las banquetas laterales tienen reglaje longitudinal, respaldos 40/20/40—, aunque la cota de anchura detrás se reduce un tanto frente a la competencia.

En resumen, un modelo confortable y económico que tiene a su principal rival en casa.

◀ El sistema de apertura inversa de las puertas laterales traseras facilita mucho el acceso a la segunda fila. Sin embargo, las delanteras se abren tanto que, una vez sentados, cuesta llegar al tirador para cerrarlas.

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 CDTI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Diámetro x carrera (mm)	79,7 x 80,1
Cilindrada (c.c.)	1.598
Nº de válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	110 CV / 3.500
Par máximo/rpm	30,6 mkg / 2.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	11,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente, tipo McPherson, con amortiguadores, muelles helicoidales y barra estabilizadora.
Trasera	Semi-independiente, eje torsional con amortiguadores y muelles helicoidales.

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	205/55 R16 - 6,5x16"

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.518
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.300 / 1.812 / 1.615
Capacidad maletero/depósito (l)	400-1.500 / 56

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	185 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m salida parada	18,2
1.000 m salida parada	33,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	12,1 (12,5)

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,9
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,2
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,8
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	40,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,3
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,3
De 80 a 120 km/h en 6ª	14,0

CONSUMOS	l/100km	km/litro
EN CIUDAD		
A 23,5 km/h de promedio	6,4	15,6
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	5,1	19,6
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	6,0	16,7
A 140 km/h de cruceo	6,7	14,9
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	5,9	16,9
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	949	
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano/extraurbano/mixto	4,8 / 4,2 / 4,4	

PRECIO	21.265 €	NUESTRA VALORACIÓN	NUESTRAS ESTRELLAS
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>	EMISIONES OFICIALES: 105 G/KM IMPUESTO DE MATRICULACIÓN: NO PAGA	NOS GUSTA	COMPORTAMIENTO ***** ACABADO ***** PRESTACIONES ***** CONFORT ***** SEGURIDAD ***** CONSUMO ***** PRECIO *****
		DEBE MEJORAR	
		+	-
		Modularidad interior. Confort de marcha. Motor suave y refinado. Acceso fila trasera.	Peso elevado. Demasiados mandos en el salpicadero. Visibilidad frontolateral.

Prueba realizada con carburante BP Ultimate

Hasta 42 km más por depósito



# Madera de líder

Como parte de la estrategia One Ford, que trata de ofrecer a los usuarios de todo el mundo los mejores vehículos de cada categoría, la firma del óvalo presenta ahora el nuevo Mondeo en Europa, donde el segmento C/D es el cuarto de mayor volumen y las ventas anuales superan el millón de unidades. Un nuevo modelo, fabricado en la planta valenciana de Almussafes, que constituye la generación más revolucionaria dentro de una historia iniciada en 1993, cuando apareció el primer Mondeo, elegido 'Coche

La nueva generación del Mondeo ya está aquí. Y Ford le ha dotado de cartas de presentación sorprendentes, como unos valores de eficiencia líder en su clase, una versión Hybrid como alternativa a los diésel y EcoBoost, y nuevas tecnologías que incluyen faros LED adaptativos o el primer cinturón trasero con airbag del mundo.

del Año en Europa'. Porque el nuevo Mondeo se caracteriza por un diseño muy atrevido, un mayor cuidado del detalle

y una aerodinámica optimizada que contribuye a rebajar consumos y emisiones, convirtiéndole en el modelo más

eficiente de su clase, pues la versión diésel ECONetic homologa 94 g/km de CO<sub>2</sub> y el Mondeo Hybrid, disponible desde el lanzamiento en octubre, presume también de un valor sorprendente: 99 g/km.

También desde octubre, el cliente podrá elegir entre tres carrocerías; sedán de cuatro puertas, berlina de cinco con portón grande y familiar, ésta

▲ Los diseñadores han creado un interior digno de la clase superior, con materiales de alta calidad y más espacio. Inicialmente se ofrecerán los acabados Trend y Titanium.

desarrollada específicamente para Europa. En cuanto a niveles de acabado, la gama del Mondeo ofrecerá los Trend y Titanium, además del exclusivo Mondeo Hybrid. También en 2015 se sumarán opciones mecánicas, como el premiado 1.0 EcoBoost o las versiones de tracción integral, aunque la gama inicial ya será muy variada, fruto de combinar mecánicas diésel, híbrida y de



▲ El nuevo Mondeo estará disponible con tres carrocerías: sedán de cuatro puertas –arriba–, berlina de cinco puertas y familiar.

gasolina con potencias de hasta 240 CV, y diversos tipos de cambio.

El nuevo Mondeo estrena suspensión, pone en juego un arsenal tecnológico en materia de seguridad, confort, conec-

tividad y asistencia al conductor, y supone un salto adelante en términos de calidad, anunciando refinamiento 'premium' –equipa instrumentación digital y el sistema de conectividad y control por voz SYNC 2–, una

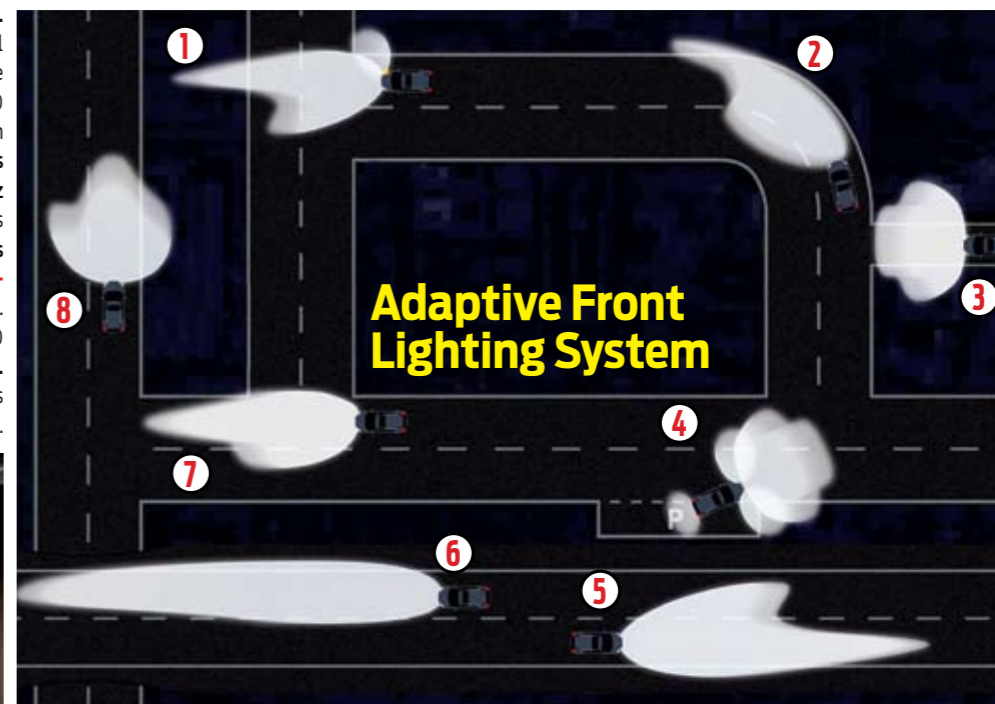
atmósfera interior cuidada –techo panorámico retráctil en el familiar– y una amplitud mejorada gracias, por ejemplo, a unas butacas delanteras de respaldo más fino, pero más cómodo.





El nuevo Mondeo marca la pauta con su avanzada tecnología: es el primer coche dotado de cinturones de seguridad traseros inflables, a lo que suma frenada activa en ciudad, asistente de aparcamiento con alerta de cruce de tráfico, luces LED adaptativas o lo último en conectividad.

**1.- Luz antiniebla estática de curva.** Se activa de acuerdo con el ángulo del volante, o al activar el intermitente de dirección a velocidades de hasta 40 km/h. **2.- Luz de curva.** De acuerdo con el ángulo del volante. **3.- Luz para áreas residenciales.** Hasta 30 km/h. **4.- Luz para maniobras.** Con la marcha atrás seleccionada. **5.- Luz para carreteras secundarias.** Entre 51 km/h y 110 km/h. **6.- Luz de autopista.** Por encima de 110 km/h. **7.- Luz para ciudad.** Entre 31 km/h y 50 km/h. **8.- Luz para meteorología adversa.** Con los limpiaparabrisas activados y los faros antiniebla delanteros desactivados.



# Seguro e innovador

Todo es nuevo en el Mondeo, desde su plataforma, que se extenderá a otros modelos del segmento C/D, hasta la suspensión, pues debuta un tren trasero integral que optimiza refinamiento y dinamismo, pasando por la dirección, desarrollada según los gustos europeos

y que responde a los programas Comfort, Normal o Sport que seleccionamos con el Vehicle Dynamics Control. La carrocería, un 10% más rígida que en la generación previa, y sistemas como el Torque Vectoring Control van en la línea de lograr el mejor comportamiento.

Además, el nuevo Mondeo pone la tecnología más innovadora al alcance del conductor. Es el caso del Adaptive Front Lighting System, faros LED adaptativos que ofrecen un patrón de luz más preciso y una iluminación más natural con un haz que se adapta a cada

entorno, velocidad, maniobra o meteorología. También estrena la versión más avanzada del Active Park Assist, que adopta la función Aparcamiento Perpendicular para estacionar, sin manos, en paralelo a otros vehículos. Y suma la Alerta de Cruce de Tráfico por la zona

llega a frenar automáticamente para evitar el choque. También ofrece un dispositivo de mantenimiento de carril, el control de crucero adaptativo, el sistema BLIS de vigilancia de puntos ciegos o, como primicia, los

cinturones de seguridad traseros inflables, que se expanden en caso de choque para multiplicar por cinco el área de contacto con el cuerpo, reduciendo la presión ejercida y, por tanto, el riesgo de daños internos.

Y el Mondeo equipa de serie el sistema de conectividad SYNC 2 con control por voz y pantalla a color de 8 pulgadas, así como la tecnología MyKey, que nos permite programar el coche si, por ejemplo, será usa-

do por conductores noveles: limita la velocidad punta o el volumen del equipo de audio –incluso lo apaga si alguien no usa el cinturón–, impide desactivar asistentes e inhibe la entrada de llamadas telefónicas.



► El Mondeo ofrecerá el Active Park Assist con función Aparcamiento Perpendicular, para estacionar sin manos en paralelo a otros coches. Además, la Alerta de Cruce de Tráfico avisa de vehículos que se acercan por detrás al salir de una plaza de estacionamiento. También será el primer coche del mundo con cinturones traseros inflables.

trasera, para alertar de peligros al salir de una plaza en paralelo, o la función Park-Out Assist, asistente de maniobra que ayuda al conductor a salir de esas plazas en batería. Ofrece también el Active City Stop, ideal para circular por ciudad con más seguridad porque prepara los frenos si detecta un riesgo potencial de impacto, y en velocidades de hasta 40 km/h

**1.- Airbag de rodilla delanteros.** El sistema calcula en milésimas la fuerza del impacto para decidir si debe desplegar las bolsas. **2.- Airbag frontales adaptativos.** El inflado de

las bolsas de conductor y pasajero varía según la talla de la persona y su posición, y del uso del cinturón. **3.- Lane Keeping System.** Este asistente ayuda al conductor a mantener el

coche en el carril por el que circula. **4.- Adaptive Cruise Control.** Calcula la velocidad y la distancia hasta el vehículo que nos precede, y varía nuestra velocidad para mantener

el espacio de seguridad. **5.- SYNC 2.** Sistema de conectividad manos libres. **6.- Blind Spot Information System.** El BLIS, o sistema de información de puntos ciegos, alerta al conductor

si detecta riesgo al cambiar de carril. **7.- Active Park Assist.** Identifica los huecos donde podemos aparcar, calcula la trayectoria y se ocupa de la dirección hasta completar la maniobra.

## Un verdadero escaparate de avances



▶ A comienzos del próximo año, la gama Mondeo adoptará el tricilíndrico 1.0 EcoBoost, elegido como mejor motor en las tres últimas ediciones del premio 'Engine of the Year'. También en 2015 llegarán las versiones de tracción integral.



Desde su lanzamiento, el nuevo Mondeo permitirá elegir entre versiones de gasolina, diésel e híbridas, y también se ofrecerá un modelo ECONetic con emisiones CO<sub>2</sub> de 94 g/km, récord en su clase. Habrá, además, cambios manuales y automáticos, siempre de seis marchas, y dos tipos de tracción.

# Mucho para elegir

Entre las cartas de presentación del nuevo Mondeo figura una que es bienvenida: estamos ante el vehículo más eficiente de su clase, lo que se evidencia con el dato de emisiones de CO<sub>2</sub> de su versión diésel ECONetic: 94

g/km. Equipa el motor 1.6 TDCi, disponible en otras variantes del nuevo Mondeo, y la gama diésel se corona con el 2.0 TDCi, que alcanza los 180 CV para satisfacer a quienes demandan máximas prestaciones

y mínimo consumo. En cuanto a mecánicas de gasolina, la gama ofrece también mucho donde elegir, pues desde el lanzamiento, en octubre, incluirá el nuevo 1.5 EcoBoost y el poderoso 2.0 EcoBoost, cuyos 240 CV de potencia no dejarán indiferentes a los amantes

del dinamismo y las respuestas ágiles. Más adelante, a comienzos de 2015, el Mondeo se convertirá en el primer ve-



▶ Tanto la transmisión automática –arriba– como la manual podrán combinarse con los dos tipos de tracción: delantera e integral.

hículo del segmento C/D europeo con un motor de 1,0 litros, pues equipará el premiado 1.0 EcoBoost de tres cilindros, que ya triunfa en otros modelos de Ford con sus versiones de 100, 125 y 140 CV.

También desde octubre, la familia Mondeo contará con una versión híbrida eléctrica, toda una novedad en Ford a nivel europeo y que se combinará con la carrocería Sedán, de cuatro puertas. El Mondeo Hybrid incorpora un motor 2.0 de gasolina, desarrollado específicamente, que alía sus fuerzas con un propulsor eléctrico y con una batería de iones de litio de 1,4 kWh para rebajar el consumo y las emisiones, dejándolas en sólo 99 g/km de CO<sub>2</sub>.

Pero además de una de las gamas más amplias de motores, el nuevo Mondeo pone en juego también una gran variedad de transmisiones, pues desde el primer momento, cuando lleguen las versiones de tracción delantera, podrá escogerse entre la caja de cambio manual y la automática de doble embrague, ambas de seis velocidades, mientras que para 2015 está prevista la aparición de los Mondeo con tracción integral, disponibles también con caja manual o automática. Y en el caso del Mondeo Hybrid, que cuenta con frenada regenerativa para recargar en marcha la batería híbrida aprovechando la energía que normalmente se pierde en forma de calor, la transmisión es variable continua de control electrónico.



▶ Arriba, los motores EcoBoost 1.5 y 2.0, disponibles desde octubre y que alcanzan los 240 CV. En diésel, la gama culmina en los 180 CV del 2.0 TDCi, y también se ofrece un 1.6 TDCi, que sirve de base al ecológico Mondeo ECONetic.

## EL MONDEO, EN EL FESTIVAL STARLITE 2014 Un estreno rodeado de estrellas

Un año más, Ford participa en el Festival Starlite Marbella 2014, que se celebra del 23 de julio al 23 de agosto y tuvo su momento estelar en la Gala Starlite, con el actor Antonio Banderas como anfitrión. Entre los eventos del Festival, además, destacó la premiere de 'Los Mercenarios 3', que contó con sus populares protagonistas. En esta edición, Ford cuenta con las dos primeras unidades del nuevo Mondeo en España: una, firmada por los asistentes a la Gala, será sorteada con fines benéficos a favor de varias ONGs, mientras que la otra, rubricada por Banderas, se subastó en la Gala a favor de varias Fundaciones.



▶ La Gala Starlite Marbella 2014 reunió en torno al nuevo Mondeo a personajes populares, como el compositor Albert Hammond, a la izquierda, o el actor Amaury Nolasco, abajo, que firmó sobre uno de los dos coches donados.



▶ Sobre estas líneas, y de izquierda a derecha, los actores Kellan Lutz, Sylvester Stallone, Wesley Snipes, Antonio Banderas y Jason Statham, protagonistas de la premiere en Marbella de la película 'Los Mercenarios 3' y que emplearon el nuevo Ford Mondeo, patrocinador del Festival y la Gala Starlite, para todos sus desplazamientos.



**HYBRID COMBINA UN 2.0 DE GASOLINA ESPECÍFICO CON UN MOTOR ELÉCTRICO Y UNA BATERÍA DE 1,4 kWh**





El Mondeo Vignale, aún más 'premium', extiende el lujo de su interior a su línea exterior y a la relación con el cliente, con servicios exclusivos como recogida y entrega del vehículo para revisiones, lavado gratis de por vida o invitación a eventos especiales.



◀▶ Inspirándose en los prototipos Vignale, Ford ha creado una línea de bolsos y complementos, que incluye la premiada bolsa de cuero Vignale Weekener –izquierda– o, incluso, una bolsa para la cafetera.



◀▶ El Mondeo Vignale, disponible en 2015, permitirá elegir entre carrocería sedán, de cuatro puertas, y familiar. Las llantas son de 20 pulgadas, y Ford ha creado un color especial para esta gama: el Nocciola.

# Culto al detalle

En el nuevo Mondeo encontramos detalles que hablan de un modelo avanzado y exclusivo. Desde asientos multicontorno con función de masaje Active Motion a portón de accionamiento eléctrico, volante cale-

factable, columna de dirección con ajuste eléctrico y memorias, sistema de conectividad SYNC 2 con pantalla táctil de 8 pulgadas y control por voz de teléfono, navegador, climatizador o funciones de infoentre-

tenimiento. ¿Cómo lograr que un coche tan 'premium' sea aún más 'premium'? La pregunta se la hicieron en Ford y la respuesta es el Mondeo Vignale Concept, prototipo desvelado en el último Salón de Fráncfort que muestra cómo será la versión más refinada del nuevo Mondeo. Llegará en 2015 y estará disponible con dos carrocerías: sedán de cuatro puertas y familiar. Los acabados, específicos y de altísima calidad, incluyen asientos con tapizado acolchado de cuero suave, y el interior conserva el protagonismo de la tecnología, pues el conductor podrá crear una red 'wifi' o usar las 'apps' del smartphone personal a través del coche.

el Mondeo Vignale da respuesta, pues sólo por ser propietario de un modelo único como éste se tendrá acceso a servicios VIP exclusivos, similares a los que poseen, por ejemplo, las principales líneas aéreas.

Para empezar, Ford abrirá Vignale Lounges en varios concesionarios seleccionados de toda Europa para mejorar la

experiencia de los visitantes, y los poseedores de un Ford Vignale recibirán atención personalizada por parte de la marca, con un gerente de relaciones exclusivo y servicios VIP como la recogida y entrega para el mantenimiento del vehículo, los lavados gratis de por vida o invitaciones para asistir a eventos especiales. O sea, de lujo.



## S-MAX VIGNALE Exclusividad en formato 'crossover'

Además del nuevo Mondeo, la planta de Ford en Valencia fabricará otros dos modelos que comparten la plataforma para vehículos del segmento C/D. Se trata de los nuevos Galaxy y S-Max, y la segunda generación de este último, que conserva su formato 'crossover' al combinar la practicidad, amplitud y versatilidad de un monovolumen con el dinamismo de una berlina, contará también con una exclusiva versión Vignale, que hace pocos meses avanzaba el Ford Vignale Concept, desvelado con motivo del Salón del Mueble de Milán. Interior de cuero cosido a mano, materiales y diseños inspirados en el mobiliario artesano, exterior personalizado... Toda una experiencia.





**Fundación Barreiros Premio a García Sanz**

La necesidad de aumentar la presencia industrial en España y la importancia de inversiones tanto industriales como en I+D y formación profesional, fueron resaltadas por Francisco Javier García Sanz, presidente del Consejo de Administración de Seat y miembro del Consejo de Dirección del Grupo VW, al recoger el premio de Figura de Prestigio en el Campo de la Automoción, galardón que otorga la Fundación Eduardo Barreiros. En el acto, los ministros de Industria, Jose Manuel Soria, y Fomento, Ana Pastor, volvieron a resaltar la importancia de la automoción en la economía española, recalcando Soria la necesidad de aumentar el peso de esa industria.

**EE.UU. Los jóvenes conducen coches poco seguros**

El último estudio del Instituto para la Seguridad en la Carretera (IIHS), alerta sobre los automóviles poco seguros que conducen los adolescentes estadounidenses. La causa, señala esa organización, una de las más respetadas de Estados Unidos cuando se trata de la



**ESTUDIO DEL RACC SOBRE EL PRECIO DE LOS CARBURANTES**

**Para llenar el depósito, mejor informarse antes**

Según el Instituto Nacional de Estadística (INE), en 2013 cada español destinó 533€ a la compra de carburantes para el coche. Esta cantidad hace que el consumo de combustible aparezca como uno de los principales desembolsos de las familias, que gastan de media 1.350€ al año para llenar el depósito. Este gasto es el segundo más importante en la economía familiar, sólo por detrás del uso de la vivienda.

Sin embargo, según un estudio reciente del RACC, la gran mayoría de los consumidores no se informan adecuadamente sobre los precios a la hora de repostar a pesar de que existen grandes diferencias entre una u otra gasolinera y sólo el 55% cita el precio como factor decisivo. En relación con otros países de la UE, un 26% de la población española declara no informarse nunca del precio de los combustibles, frente al 19% de media de la Unión Europea.

A esto se añade que, al comprar el coche, los españoles tampoco se preocupan del consumo y le dan más importancia a la

analiza los precios de gasolineras de la costa y del interior constatando las diferencias existentes entre estaciones dentro de una misma provincia. Por ejemplo, en Barcelona, el pasado mes de junio la gasolina costaba 2 céntimos de euro más en la costa que en el interior.

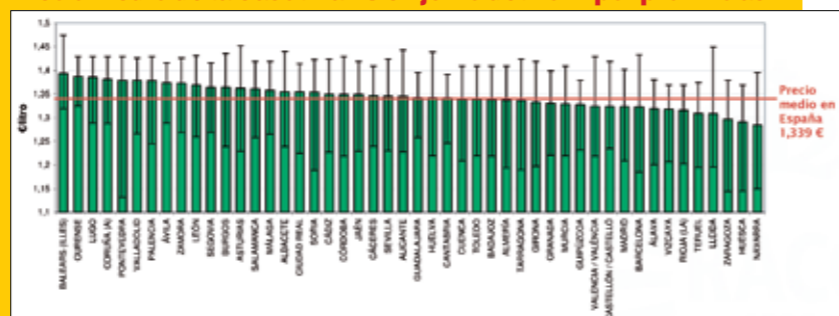
Tradicionalmente, las gasolineras de la costa mediterránea han sido más caras que las de la costa atlántica, pero esta situación se ha revertido este año debido sobre todo al incremento del impuesto sobre los hidrocarburos aplicado desde principio de año en Galicia.

En la web <http://consejosconducir.racc.es/es/> inicio se pueden consultar cuáles son las gasolineras más baratas de la costa española.

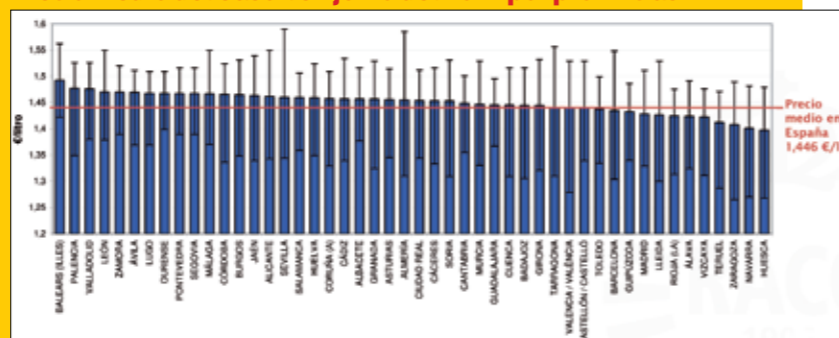
potencia o la seguridad. El estudio también ha incluido la evolución anual del precio de los carburantes, que no sufrió variaciones en los cinco primeros meses del año, pero sí se incrementó en junio, un 2,1% en el caso de la gasolina y un 1,3% en el del diésel. Por provincias, Baleares es donde más caro cuesta el litro de gasolina (5 cénti-

mos por encima de la media), seguido de Palencia y Valladolid. También es Baleares el lugar más caro para repostar diésel, seguido por Orense y Lugo. Huesca, Navarra y Zaragoza están en el lado contrario, más de 4 céntimos por debajo de la media tanto en gasolina como en diésel. El informe también

**Precio medio de la Gasolina 95 en junio del 2014 por provincias**



**Precio medio del Gasoil en junio del 2014 por provincias**



seguridad en el automóvil, son coches del 2006 o años anteriores, que no cuentan con los equipos de seguridad que ya son equipamiento estándar en los nuevos modelos.

Para aconsejar a los padres, que son los que en el 83% de los casos compran

el coche, el Instituto ha elaborado una lista en la que los Toyota Prius y Honda CR-V (a partir de 2012) y el Volvo XC60 (a partir de 2010) destacan en sus respectivos segmentos. Para un gasto menor, Subaru Legacy (2009) y Mazda CX-9 (2007) son los recomendados.

**Seguros Bajada de precios**

El precio medio del seguro cerró el primer semestre de este año con una caída del 1,25%. Según los datos del Índice de Precios del Seguro de Direct, la bajada más

acusada se encuentra en la categoría de 'Todo riesgo sin franquicia' (-3%) seguida de 'Terceros ampliado' y 'Todo riesgo con franquicia' (-2% ambos). La única póliza que ve incrementado su precio medio en este periodo con respecto al mismo semestre de 2013 es 'Terceros básico' (2%)

**el puntazo**

**Ford prueba su frenado automático en París cuando el tráfico es más intenso.**

París, una de las ciudades con mayor congestión circulatoria de Europa, especialmente en el entorno de la Place de l'Etoile, ha sido el escenario elegido por Ford para poner a prueba el Active City Stop, que ayuda a reducir las colisiones por alcance. Circular en hora punta por la capital francesa demostró la efectividad de un sistema que se activa hasta a 50 km/h. Las pruebas en un entorno real con el Mondeo y el Tourneo Connect permiten garantizar que la tecnología está preparada para su montaje en serie en ambos modelos.

**la cifra**

**21.3%**

Es el porcentaje que han aumentado las averías en vehículos por falta de mantenimiento en julio, según los datos del RACE. El club de automovilistas realizó el pasado mes 120.000 asistencias y constató también que los problemas por neumáticos aumentaron un 13% con respecto al año anterior y los reventones se han multiplicado por tres.

**la imagen**

**Dani Pedrosa y Marc Márquez prueban un avión de combate**

Parece que a los pilotos del equipo Repsol Honda de Moto GP no les basta con el subidón de adrenalina de cada Gran Premio y han decidido probar cosas nuevas. Ambos son protagonistas de un vídeo de Red Bull, titulado 'Faster' ('Mas rápido') en el que prueban distintos medios de transporte, incluido un 'caza' de combate, cuya velocidad máxima puede llegar a los 1.000 km/h. ¡Seguro que no lo olvidarán fácilmente!



Si quieres ver el vídeo de Márquez y Pedrosa entra en... [www.m16.in/v141](http://www.m16.in/v141)

**la frase**

**Bernie Ecclestone.** Patrón de la Fórmula 1  
(Acaba de hacer un trato con la Audiencia de Múnich para pagar 75 millones de euros y librarse de una acusación por soborno).

«Así funcionan las cosas en Alemania. Es cierto que es un poco triste pagar tanto dinero, pero aún más triste es no tener el dinero. En realidad me parece bien este sistema capitalista».



**en breve**

- AUMENTA LA PRODUCCIÓN**  
Volkswagen Navarra aumentó la producción casi un 15% en el primer semestre de este año. La planta produce actualmente 1.400 unidades al día del Polo.
- NUEVOS PRODUCTOS DE NISSAN**  
La fábrica de Nissan en Barcelona ha dejado de producir la Primastar para dar paso a nuevos productos, como el E-NV200, Pulsar y la nueva pick up 1-Ton.
- SKODA FABIA, A FINALES DE AGOSTO**  
Skoda iniciará a final de mes la producción del nuevo Fabia en la planta de Mladá Boleslav, que ha tenido que modernizar sus instalaciones para este modelo.
- PREPARADOS PARA EL OPEL MOKKA**  
La planta de Opel en Zaragoza también ha adaptado ya sus instalaciones para la fabricación del nuevo Mokka, cuya primera unidad se producirá el 28 de agosto.

**Estudio 'Selfies' al volante**

Una reciente encuesta encargada por Ford sobre factores de distracción al volante revela que uno de cada cuatro conductores europeos jóvenes se ha hecho un 'selfie' al volante y la mitad de ellos admiten haber tomado la foto con el vehículo en marcha. En la encuesta participaron 7.000 usuarios de smartphones de 18 a 24 años de todos los países, siendo los británicos los que encabezan la lista como los que más 'selfies' realizan para subirlos a las redes sociales (33%), seguidos de alemanes (28%), franceses (28%), rumanos (27%), italianos (26%), españoles (18%) y belgas (17%).

Ford ha calculado que tomar un 'selfie' al volante puede distraer al conductor durante 14 segundos, mientras que consultar redes sociales puede suponer 20 segundos de distracción, tiempo suficiente para que un vehículo que circule a 100 km/h recorra la distancia equivalente a cinco campos de fútbol.

Ford ha calculado que tomar un 'selfie' al volante puede distraer al conductor durante 14 segundos, mientras que consultar redes sociales puede suponer 20 segundos de distracción, tiempo suficiente para que un vehículo que circule a 100 km/h recorra la distancia equivalente a cinco campos de fútbol.

**Rolls Royce Nuevo modelo para 2016**

«Tomando como referencia el diseño contemporáneo, nos proponemos concebir un descapotable de alta gama capaz de atraer al mundo de Rolls Royce a los clientes más exigentes». Con estas palabras, el director ejecutivo de Rolls-Royce, Torsten Müller-Ötvös, confirmó la producción de un nuevo vehículo de la marca, que llegará al mercado en 2016. Será un modelo que aunará «el lujoso estilo moderno y la elegancia de la marca con una experiencia de conducción atractiva y estimulante», concluyó.





PEUGEOT 308



DEBUTA EN EL CINE

El Peugeot 308 debuta en el cine de la mano del director Luc Besson, que ha elegido este modelo para protagonizar una de las escenas de la película 'Lucy', con Scarlett Johansson y Morgan Freeman en los papeles protagonistas.

Esta es la tercera colaboración de Peugeot con el cineasta Luc Besson tras 'Taxi' (1998) y 'Tres días para matar' (2014).

'Lucy', que llegará a los cines españoles el 22 de agosto, cuenta la historia de una joven con poderes mentales ilimitados.

VOLKSWAGEN TALLERES SOSTENIBLES

Más de 400 niños y jóvenes de entre 7 y 17 años han participado este año en los 'Think Blue. Workshops' de Volkswagen, talleres con los que



la marca pretende concienciar sobre la movilidad sostenible. Esta actividad se enmarca dentro de los campamentos organizados por British Summer en Asturias y Cataluña.

CUARTA ENTREGA DEL FILME



El Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse y el Corvette Stingray están con los Autobots mientras el Lamborghini Aventador ha fichado por los Decepticons.



'Transformers. La era de la extinción' es la cuarta entrega de la conocida saga cinematográfica.

ASÍ SON LOS COCHES DE 'TRANSFORMERS'

'Transformers. La era de la extinción' acaba de llegar a los cines con la etiqueta de ser la primera película que logra recaudar mil millones de dólares este año.

La cinta, dirigida por Michael Bay, es la cuarta entrega de esta supertaquillera saga cinematográfica en la que unos robots denominados Autobots se camuflan como coches y luchan

contra los Decepticons para mantener la paz mundial.

Y no adoptan el aspecto de unos vehículos cualquiera, porque en esta ocasión veremos desfilar por la pantalla automóviles como el Lamborghini Aventador, Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse, Chevrolet Corvette C7 Stingray, Pagani Huayra o el ya conocido Chevrolet Camaro,

que protagoniza la cinta en su papel de 'Bumblebee'.

Del lado de los 'buenos', los Autobots, aparece Optimus Prime, en la 'piel' de un impresionante camión Western Star pintado con llamas en los laterales de la carrocería. Tampoco defraudará a los seguidores de la saga el líder de los Decepticons, un espectacular camión Freightliner.

PARA EL MÓVIL APP CONTRA EL ALCOHOL

Evitar la combinación de alcohol y conducción es el objetivo de la aplicación 'BBBien!', que se puede descargar para iOS y Android. Esta app ha sido creada por la empresa Diageo y contiene georeferencias para encontrar taxis, rutas de autobús nocturnos, metro y tren de todas



PUBLICIDAD Will.i.am.,

músico ganador de siete premios Grammy, protagonizará el anuncio televisivo del nuevo Lexus NX 300h, titulado 'Striking Angles (Ángulos Impactantes)'.

SKODA Y MARTÍN BERASATEGUI MENÚS PARA VIAJAR

La marca Skoda y el cocinero vasco Martín Berasategui amplían su recetario de comidas pensadas para viajar. Se trata de platos ligeros y fáciles de elaborar que los conductores pueden degustar al hacer un alto en el camino en estos días de vacaciones.

Esta es la segunda colaboración de la marca Skoda con Berasategui, que

en esta ocasión propone recetas como la 'Rillete Taste Drive' (entrante), la 'Sopa de tomate ahumado' y las 'Alitas de pollo en escabeche' (platos principales) y la 'Crema de naranja y vainilla Skoda' (postre).

Estas recetas y las del año anterior se pueden descargar en la web de la izquierda.



El cocinero Martín Berasategui vuelve a colaborar con Skoda con recetas pensadas para comer durante los viajes.

CUESTA UNOS 5.000 EUROS

UNA GUITARRA ALFA ROMEO

Lo último de Alfa Romeo no es un coche, es una exclusiva guitarra de la que sólo se fabricarán once unidades.

La conocida firma británica Harrison Guitar Works fabricará de forma completamente artesanal once unidades -una por cada década de vida de la marca Alfa Romeo- de esta excepcional guitarra inspirada en el nuevo 4C.

Cada guitarra tarda en fabricarse ocho meses y, por eso, su precio ronda los 5.000 euros. Los que puedan permitirse pa-

gar esa cantidad disfrutarán de una pieza única, cuya estructura recuerda a la parrilla de los Alfa. Está realizada en madera de álamo, aluminio y fibra de carbono, materiales que también están presentes en los coches de la marca. Todo ello rematado en el color rojo característico de Alfa y con el logotipo y el Quadrifoglio Verde símbolo de la marca.



El Alfa Romeo 4C inspira esta guitarra realizada de forma artesanal y de la que sólo se fabricarán once unidades.

EN MADRID CONCURSO DE ELEGANCIA

El Club de Campo Villa de Madrid acoge los próximos 13 y 14 de septiembre el 'VII Concurso Internacional de Elegancia', que reunirá un centenar de vehículos de todas las marcas (unos 30 automóviles de época y 70 clásicos y deportivos de colección) que competirán por proclamarse el 'más elegante'. El evento se realiza con



ANIVERSARIO

Seat celebra el 30 aniversario del Ibiza con un concurso en Facebook que permitirá a los participantes ganar premios por compartir sus historias en esta red social.

**ultimate**  
Tu vehículo puede consumir menos con BP Ultimate

**¿SABÍAS QUE...?**  
Más de un 50% de los conductores que utiliza el smartphone mientras conduce, lo hace para chatear por Whatsapp, según ha revelado el último estudio realizado por BP, CASTROL y RACE.

# ¿Está madurando la fruta de la nueva F-1?

La Fórmula 1 entró por la puerta de 2014 con dudas sobre su nuevo ciclo deportivo y técnico. Pero a medida que avanzaba la temporada el panorama se ha ido transformando. Aunque el título será para Mercedes, diferentes factores están favoreciendo el espectáculo en las pista. Ojalá la segunda parte del campeonato que comienza en Bélgica confirme la tendencia de las últimas pruebas.

Javier Rubio | motor16@motor16.com  
Fotos: Sutton

Motores sin sonido, monoplasas poco agraciadas estéticamente y más lentos... Si a ello se sumaba el monopolio de Mercedes durante el primer tercio de la temporada la Fórmula 1 parecía haber errado el tiro. Demasiado énfasis en la tecnología y el consumo, en detrimento del espectáculo en pista. Aún descansan en el aire

las imágenes de Luca Cordero de Montezemolo en Bahrein, disparando con sus críticas en la línea de flotación del nuevo ciclo. En medio de numerosas críticas de aficionados y medios de comunicación, incluso se convocaba recientemente a un 'consejo de sabios' integrado por actores clave en la Fórmula 1 para relanzar la disciplina a todos los niveles.

Sin embargo, el paisaje pa-

rece haber variado en las carreras previas a la pausa estival. La última, en Hungría, nos ofreció una de las pruebas más apasionantes de los últimos años. Cierto es que algunos factores aleatorios se confabularon para ello, pero parecía asentarse la tendencia hacia un mayor atractivo e interés de las carreras, pero otros de mayor alcance parecen estar perfilando un nuevo paisaje.

Al margen de las dudas generadas, la nueva Fórmula 1 confirmaba ciertamente su espectacular capacidad para afrontar cualquier desafío técnico, ahora con la nueva tecnología híbrida como protagonista. En conjunto, la fiabilidad ha sido extraordinaria para sus altos niveles de complejidad técnica. Y así, según avanzaba la temporada, el mejor conocimiento de los nue-

EN DATOS  
PRIMER GRAN PREMIO  
1950  
GP ORGANIZADOS  
58

LONGITUD  
7.004 METROS  
VUELTAS  
44

CURVAS (IZDA/DRCHA.)  
19 (10/9)  
VELOCIDAD MÁXIMA  
330 KM/H

RÉCORD VUELTA  
1.45.08  
KIMI RAIKKONEN  
(2004)



La pugna entre Hamilton y Rosberg se mantendrá hasta el final de temporada. Red Bull tratará de aprovechar cualquier resquicio para lograr victorias.

## Spa-Francorchamps curva a curva

**1 La Source.** La recta de salida es una de las más cortas del campeonato, pero llega a los 200 km/h a la horquilla, para bajar a 60, en pleno embudo. El riesgo de toques es elevado. Vital la salida para la larga y rapidísima bajada hacia Eau Rouge.

**2 3 4 Eau Rouge y Raidillon.** Rapidísima curva de izquierda/derechas, ciega en la salida al coronar que se toma a fondo en la actualidad. Crucial la velocidad para la larga recta de Kemmel, en ligera subida, zona donde más tiempo se pasa a fondo de acelerador de todo el campeonato, y punto crucial para adelantar.

**5 6 Les Combes y Malmedy.** Tras Kemmel se llega a la primera, a casi 330 km/h. De fuerte frenada, es punto de adelantamiento clásico.

**7 8 Comienza la zona de bajada.** Rivage es estrecha y se apoya hacia el exterior. Penaliza mucho si el monoplasa sufre subviraje y también hay una zona bacheada en la frenada.

**9 10 11 A través de una curva rápida** de izquierdas se llega a Puhon, de doble vértice, con velocidad en aumento durante todo su recorrido, y salida por encima de los 220 km/h. Una de las curvas más espectaculares del circuito, y de trazada vital para evitar salirse hacia la 'puzolana' exterior.

**12 13 14 15 Desde Fagnès, a Stavelot.** Zona sinuosa, de curvas enlazadas y muy rápidas, con velocidades entre los 150 y 250 km/h.

**16 17 Blanchimont.** Larguísima y amplia curva de

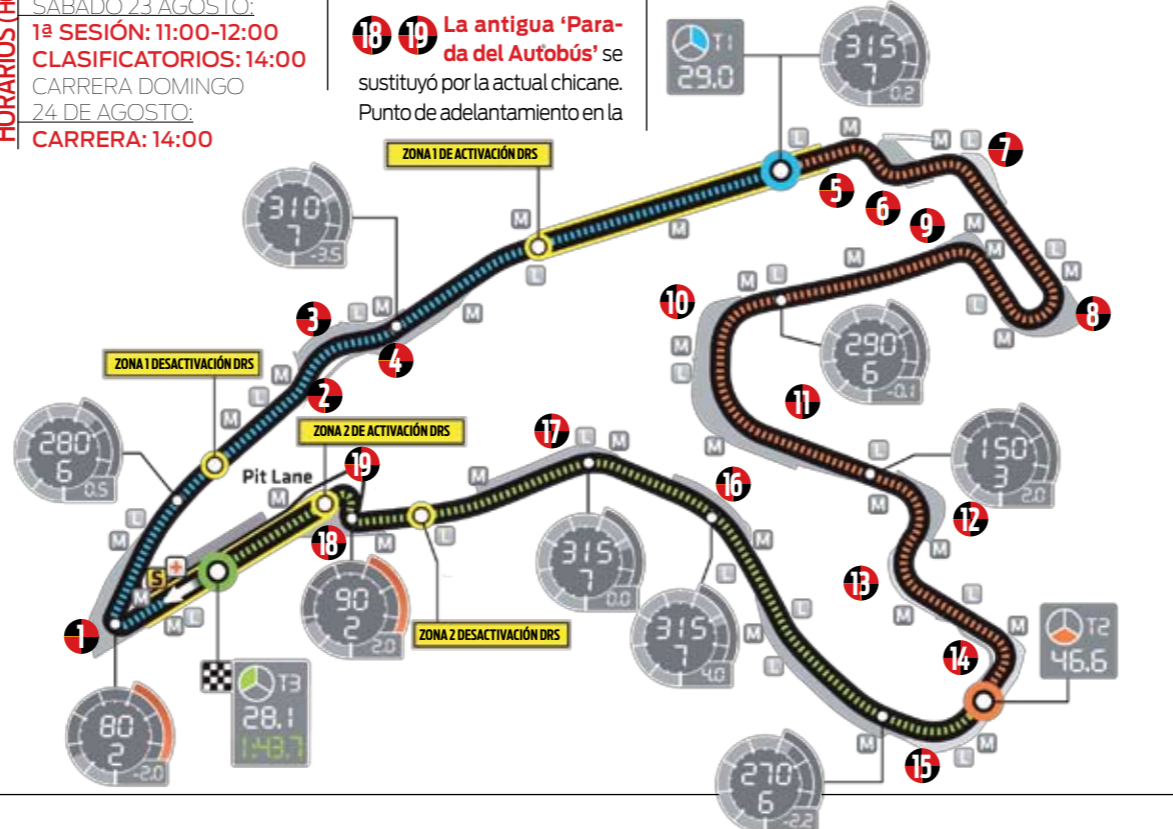
HORARIOS (HORA ESPAÑOLA)

ENTRENAMIENTOS  
VIERNES 22 AGOSTO:  
1ª SESIÓN: 10:00-11:30  
2ª SESIÓN: 14:00-15:30  
ENTRENAMIENTOS  
SÁBADO 23 AGOSTO:  
1ª SESIÓN: 11:00-12:00  
CLASIFICATORIOS: 14:00  
CARRERA DOMINGO  
24 DE AGOSTO:  
CARRERA: 14:00

izquierdas, parece una recta, se toma a fondo, alcanzándose los 300 km/h, y termina en la chicane

**18 19 La antigua 'Parada del Autobús'** se sustituyó por la actual chicane. Punto de adelantamiento en la

frenada de entrada, curva de derecha/izquierda que se toma en torno a los 90 km/h. Deja el monoplasa casi parado, y da salida hacia a la línea de meta.



vos motores, de la dinámica de consumo, y de los diferentes neumáticos Pirelli parecen haber dado alas a equipos y pilotos hacia una mayor agresividad en la pista.

Súmese lo anterior a que la FIA y sus comisarios han aflojado el lazo sobre los pilotos a la hora del cuerpo a cuerpo, tan asfixiante de un tiempo a esta parte. Además, las variaciones de competitividad de cada monoplasa -Mercedes aparte-, según las características del trazado, compuesto de neumáticos y temperaturas ambientales varían la jerarquía en el grupo perseguidor. Todo lo anterior parece apuntar hacia un campeonato con expectativas más prometedoras hasta el final de temporada.

Mercedes domina a placer, y el panorama no cambiará dada su gran ventaja técnica. Curiosamente, el equipo dominador fue también uno de los fiabilidad más dudosa, lo que no acerca a sus rivales para disputar el título, pero sí ha permitido mantener 'in crescendo' la intensa rivalidad entre Hamil-

ton y Rosberg. El primero llevó la peor parte hasta el momento, pero sin descolgarse de su compañero en la clasificación gracias a sus magníficas remontadas en momentos clave y los problemas de Rosberg en Silverstone y Hungaroring.

Entre ambos pilotos han logrado todas las victorias salvo las dos de Daniel Ricciardo, y el reparto de casi el 50% de los puntos de Mercedes entre ellos augura una intensidad creciente, porque Hamilton y Rosberg deberán arriesgar cada vez más para marcar diferencias. Sin olvidar cómo el Gran Premio de Hungría recordó las tensiones que aguardan a los responsables del equipo alemán para gestionar la intensa pugna interna que se les viene encima.

Pero cuando la fiabilidad golpea ocasionalmente al W05 queda la puerta abierta al pelotón formado por Red Bull, Williams y Ferrari. El primero destaca por el salto de calidad para un equipo que sólo logró cinco puntos en 2013, la peor temporada de su historia. «Cuando llegué al

equipo vi más de lo que esperaba, y estaba más preocupado de lo que estaría después, porque había más cosas que hacer de lo que creía al principio», explicaba recientemente Pat Symonds, el 'alma mater' operativa en la resurrección del equipo británico.

Hoy, en pistas especialmente veloces, el FW36 rivaliza con al RB10, y en alguna -Hungría- cae incluso por detrás de Ferrari. El menor rendimiento aerodinámico del monoplasa británico es compensando con las bondades del motor Mercedes. Al empezar la recta final de la temporada, Williams es cuarto de la clasificación con Ferrari a tiro de piedra, sin descartar un tercer puesto final a poco que el equipo italiano se descuide. De momento, Spa y Monza podrían favorecer al FW36.

«En comparación al hándicap teórico que tenemos con el motor, lo que hemos logrado en la primera parte de la temporada es más que destacable», comentaba recientemente Christian Horner, recordando



## WILLIAMS LUCHA POR SER TERCERO DEL CAMPEONATO



◀ En Ferrari usarán cada carrera para ensayar soluciones para 2015. Y también para lograr el máximo de puntos.

las dos victorias de Ricciardo y la segunda posición del equipo en el campeonato. Recordando las tribulaciones de la pretemporada, el británico no puede estar más acertado.

El RB10 quizás cuente con el mejor chasis de la parrilla, pero el responsable de Red Bull cifra la desventaja frente a Mercedes en unos 65 CV. Sin embargo, el propulsor francés ha superado en progresión al de Ferrari, y los profundos cambios sufridos en la estructura de Renault podrían seguir ayudando en este sentido. «Lo más estimulante es que están revisando todas las áreas en las que se puede mejorar», aludía Horner respecto a la mayor integración entre el equipo austriaco y el fabricante francés, largamente requerida por Red Bull. «Eso sí, las diferencias no se van a recortar de un día para otro».

Algo que sí necesitará Sebastian Vettel, quien todavía no ha logrado mejorar sus parciales con Daniel Ricciardo, situación que todavía se mantiene a mi-

dad de temporada. El australiano ha superado al alemán en el 80 por ciento de las carreras, aunque la fiabilidad jugara en contra del campeón del mundo en la primera parte del certamen. También la estrategia de carrera se volvió en su contra cuando había batido a Ricciardo el sábado, como en Gran Bretaña y Hungría. Pero la posición del australiano se debe a su indudable mérito, al margen de la fortuna del alemán, y nadie duda que Vettel rueda por el momento a la estela de su compañero.

«No tenemos tanta carga aerodinámica como la gente que es más rápida que nosotros», resumía durante la pausa estival James Allison, el máximo responsable técnico de Ferrari, «no tenemos tanta potencia como ellos, y nuestro coche es difícil de pilotar, pierde mucho el tren trasero y, en consecuencia, incluso con dos pilotos extremadamente sensibles y cuidadosos con los neumáticos, tiende a comerse los neumáti-

cos muy rápido». Pues con estos mimbres, Fernando Alonso y Kimi Raikkonen, han toreado con desigual fortuna el morlaco que les pusieron delante.

Se entienden así los problemas de ambos, especialmente del segundo, y se valoran mejor los méritos del primero. Algunas pistas –Hungaroring– han mitigado las debilidades del F14 T, y las temperaturas más suaves de las últimas carreras también han favorecido al monoplaza italiano.

Como Alonso repite tantas veces, Ferrari tiene como meta sumar la mayor cantidad de puntos pensando en las repercusiones económicas derivadas de la posición final en el campeonato de Constructores. Porque se utilizará cada carrera para probar soluciones de cara a 2015. De momento, a corto plazo, Spa y Monza se antojan puntos débiles para el déficit de potencia y carga aerodinámica al que aludía Allison. Los técnicos de Ferrari trabajaban antes de la pausa para intentar amor-

tigar el golpe, especialmente ante su público, a primeros de septiembre.

Por detrás del grupo de cabeza, Force India y McLaren mantiene su particular pulso por la quinta posición. Hasta el momento, el equipo de Vijail Malaya supera al británico por sólo un punto, logrando un podio y puntuar en cada carrera. Con menores recursos, Force India ha podido capitalizar su pronta dedicación al proyecto de 2014, lo que permitió un magnífico arranque de temporada. Sin embargo, su menor capacidad de evolución en años anteriores pasó factura a medida que avanzaba el campeonato. Habrá que ver si ocurre otro tanto esta temporada.

En las dos próximas carreras, ambos equipos contarán con pistas más propicias para los motores Mercedes, aunque el equipo británico parece haber logrado progresar en las últimas carreras desde el punto de vista aerodinámico. En McLaren sigue la pugna entre Button y Magnussen, el primero bajo presión para su continuidad en 2015, mientras que el piloto danés intenta levantar cabeza tras su prometedor comienzo. Hulkenberg y Pérez están ofreciendo un magnífico nivel para su equipo, con un potencial que quizás permita desnivelar la balanza a favor del equipo indio.

¿Ganará el título Hamilton, o será Rosberg? ¿Podrá recuperar terreno Red Bull al equipo alemán? ¿Será Williams tercero a final de año? ¿Batirá o no Vettel a Ricciardo? ¿Se quedará Alonso por primera vez sin victorias desde su llegada a Ferrari? ¿Mantendrá Kimi Raikkonen ese inesperado nivel de la temporada 2014? Afortunadamente, la Fórmula 1 vuelve al Gran Premio de Bélgica con estas o otras cuestiones abiertas. Ojalá, las respuestas lleguen con carreras tan emocionantes como en Gran Bretaña, Alemania y Hungría. Y que a final de año podamos decir que la Fórmula 1 pudo combinar en 2014 avance tecnológico con espectáculo en pista.

### WRC RALLY DE ALEMANIA



#### El GT86 CS-R3 será coche 0

Toyota desvelará las especificaciones finales de su GT86 CS-R3, con el que participará en la categoría R3 del Mundial de Rallies, con ocasión de la cita de Alemania del WRC, que se disputa del 21 al 24 de agosto. El coche, con motor 2.0 de 250 CV, oficiará de vehículo de seguridad.

### WTCC ARGENTINA

#### 'Pechito', profeta en su tierra

El circuito argentino de Termas del Río Hondo acogió otra exhibición del local José María 'Pechito' López, que ante sus seguidores ganó las dos carreras con su Citroën C-Elysee, lo que le afianza como líder. En la primera fue segundo Michelisz (Honda), y en la segunda, Huff (Lada).



### DTM RED BULL RING



#### Tercera victoria de Wittmann

Marco Wittmann (BMW M4) sumó su tercer triunfo de la temporada en la pista austriaca de Red Bull Ring, resultado con el que aumenta su ventaja al frente de la general. Por detrás acabaron otros tres pilotos de BMW: Augusto Farfus, Timo Glock y Martin Tomczyk.

### MOTOS INDIANÁPOLIS

#### Marc Márquez ya es un piloto 'de 10'

Como Giacomo Agostini, Márquez sumó ayer su décima victoria consecutiva, lo que no sólo sirve al catalán para igualar el récord del mito italiano, sino que le acerca a su segundo título de MotoGP. En Indianápolis, Marc



▲ El décimo triunfo seguido de Marc es, además, el número 500 de un piloto español.

partía desde la 'pole', octava del año, y logró cruzar la meta primero, aunque con menos de dos segundos sobre Jorge Lorenzo, mientras que Valentino Rossi completaba el podio. En Moto2 ganó el finés Mika Kallio, mientras que en Moto3 Efrén Vázquez cosechaba su primer triunfo mundialista.

### WRC RALLY DE FINLANDIA



#### Latvala gana a Ogier por 3,6 segundos

A Finlandia llegaba Ogier con una cómoda ventaja de 50 puntos sobre su compañero Latvala, pero éste corría ahora en casa y debía emplear esa 'ventaja' para iniciar el contraataque en la primera de las seis pruebas que restaban para el final de la temporada. Dicho y hecho, el finés de Volkswagen salió como una moto y pronto se hizo con una notoria diferencia respecto a Ogier, que se enfrentaba a la dura labor de abrir pista. Eso penalizó al líder del Mundial y vigente campeón en las dos primeras jornadas, en las que Latvala le batió en 8 de los 13 tramos, pero cuando llegó el tercer día y muchos esperaban que

Ogier, ya sin 'barrer' gravilla, iniciaría la ofensiva, Latvala siguió a tope y se impuso en cuatro de las cinco primeras especiales, elevando la renta a medio minuto. ¿Sería suficiente?

Si no sucedía algo anómalo, probablemente sí;

pero ocurrió algo anómalo: Latvala dañó su Polo en un monumental bache. Con los frenos tocados, la distancia se redujo a tres segundos, y sólo con eso debía acometer las especiales del domingo. Latvala notaba el aliento de Ogier en su nuca,



▲ Ogier, siempre segundo, llegó a estar a medio minuto de Latvala, pero al final casi logra la victoria aprovechando los problemas del tercer día del finés. A la derecha, Meeke, tercero tras un buen rally.

## El mercado español en julio

### 11 % DE CRECIMIENTO PARA 11 MESES DE SUBIDAS

Un mes más, y ya van 11 consecutivos, las ventas de automóviles en nuestro país han vuelto a crecer. En concreto en julio crecieron un 10,9 por ciento para sumar unas ventas totales en los primeros siete meses del año de 540.000 coches, un dato que no se veía desde el año 2010. En porcentaje, la subida en los siete primeros meses del año alcanza el 16,6 por ciento. El canal de particulares, con un crecimiento del 14,3 por ciento en julio sigue siendo el principal, mientras que el de empresas de alquiler prácticamente no se mueve en julio –baja un 0,9 por ciento–, aunque acumula en los siete primeros meses un 14,1 por ciento de subida. El canal de empresas también crece en julio –10,9 por ciento– y la subida acumulada en el año se sitúa en el

10,1 por ciento. Por marcas, julio ha visto el dominio de Volkswagen, que sigue siendo líder en el acumulado del año por delante de Seat, también segunda en julio, y de Opel que se consolida en la tercera plaza, aunque en el pasado mes se viera superada en el ranking por Renault.

Porcentualmente, entre las marcas más vendidas destaca el 65 por ciento de crecimiento de Dacia en julio o el 41,9 por ciento de Fiat. Y en el acumulado del año, entre las 10 primeras todas crecen, destacando el 24,8 % que acumula Volkswagen y el 23,9 de Ford.

En lo relativo a los modelos, dominio claro de Seat en el acumulado del año, pues el Ibiza y el León se colocan primero y segundo. Sin embargo, el dominio en el

mes de julio corresponde a Citroën que ha colocado al C4 como modelo más ven-

dido del mes por delante del Seat León y del Volkswagen Polo.

### VENTAS POR SEGMENTOS (ENERO-JULIO)

#### MICRO

Unidades 30.089 cuota 14/13% 5,6 26,1



FIAT 500	6.513
FIAT PANDA	5.439
HYUNDAI I10	2.643
FORD KA	2.627
TOYOTA AYGO	1.921

#### EJECUTIVO

Unidades 6.956 cuota 14/13% 1,3 20,9



BMW SERIE 5	1.745
AUDI A6	1.498
MERCEDES CLASE E	1.342
SKODA SUPERB	595
JAGUAR XF	503

#### MONOVOLGRANDE

Unidades 6.477 cuota 14/13% 1,2 10,7



FORD S-MAX	1.401
SEAT ALHAMBRA	1.312
VOLKSWAGEN SHARAN	678
MERCEDES VIANO	606
SSANGYONG RODIUS	566

#### PEQUEÑO

Unidades 166.411 cuota 14/13% 30,9 19



SEAT IBIZA	19.174
OPEL CORSA	16.941
VOLKSWAGEN POLO	16.123
DACIA SANDERO	12.766
RENAULT CLIO	12.330

#### DEPORTIVO

Unidades 960 cuota 14/13% 0,2 -11,6



PORSCHE 911	123
PORSCHE PANAMERA	110
MERCEDES CLASE SL	19
FERRARI 458	18
CHEVROLET CAMARO	15

#### TT PEQUEÑO

Unidades 31.348 cuota 14/13% 5,8 51,7



PEUGEOT 2008	4.790
OPEL MOKKA	3.152
TOYOTA RAV 4	2.686
MITSUBISHI ASX	2.000
SKODA YETI	1.357

#### MEDIO BAJO

Unidades 142.777 cuota 14/13% 26,5 11,8



SEAT LEÓN	18.569
VOLKSWAGEN GOLF	14.626
RENAULT MEGANE	12.420
FORD FOCUS	10.361
OPEL ASTRA	9.930

#### LUJO

Unidades 1.031 cuota 14/13% 0,2 38



MERCEDES CLASE S	221
AUDI A7	200
AUDI A8	143
MERCEDES CLASE CLS	138
BMW SERIE 7	124

#### TT MEDIO

Unidades 42.788 cuota 14/13% 8 36,2



NISSAN QASHQAI	10.238
VOLKSWAGEN TIGUAN	7.505
KIA SPORTAGE	6.665
HYUNDAI IX35	6.172
DACIA DUSTER	5.695

#### MEDIO ALTO

Unidades 49.874 cuota 14/13% 9,3 -2,0



VOLKSWAGEN PASSAT	5.295
OPEL INSIGNIA	4.825
BMW SERIE 3	4.821
AUDI A4	4.371
MERCEDES CLASE C	3.423

#### MONOVOL. PEQUEÑO

Unidades 54.088 cuota 14/13% 10,1 12,6



CITROËN C4 Picasso	7921
FORD C-Max	6.978
PEUGEOT 3008	5.776
OPEL ZAFIRA	5.369
RENAULT MEGANE Scenic	4.866

#### TT GRANDE

Unidades 1.393 cuota 14/13% 0,3 24,9



VOLVO XC60	1.326
BMW X5	866
RANGE ROVER	844
MERCEDES CLASE ML	504
TOYOTA LAND CRUISER	470

\*FUENTE: ANFAC

### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS\*

Junio	Enero-Julio
VW	VW
8.596	50.873
SEAT	SEAT
6.781	45.663
RENAULT	OPEL
6.367	43.963
OPEL	PEUGEOT
6.057	39.364
PEUGEOT	RENAULT
5.569	38.489
CITROËN	FORD
5.362	36.602
FORD	CITROËN
5.269	35.172
DACIA	AUDI
3.841	26.141
FIAT	TOYOTA
3.765	24.113
NISSAN	NISSAN
3.607	22.767

### LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS\*

Junio	Enero-Julio
IBIZA	IBIZA
3.039	19.174
LEÓN	LEÓN
2.944	18.569
POLO	POLO
2.709	17.862
MEGANE	MEGANE
2.685	17.286
IBIZA	CORSA
2.637	16.941
SANDERO	POLO
2.256	16.123
GOLF	GOLF
2.254	14.920
CORSA	SANDERO
2.077	12.766
CLIO	CLIO
1.907	12.330
ASTRA	Z08
1.700	10.394

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)
---------------------	--------	-----------------	-------------------	---------------

Motor16 publica cada semana la lista completa de precios de modelos que se venden en el mercado español. Un listado completo –aunque con un número reducido de datos– que permita a cada posible comprador ver toda la oferta de que dispone a la hora de elegir su coche nuevo. Son más de 5.000 modelos diferentes pertenecientes a 52 marcas los coches que están a la venta en España. De ellos ofrecemos en la primera columna el tipo de combustible que utilizan, la descripción detallada del modelo, versión... sería la segunda columna, el precio de tarifa está en la tercera columna, la potencia en la cuarta y el consumo medio sería la última columna. Conviene no olvidar que el precio recomendado por el fabricante puede verse reducido por las promociones y los importantes descuentos que hacen los fabricantes y que nosotros seguiremos reflejando en las páginas que preceden a este listado de precios. Esperamos que os sea de utilidad.

### Aston Martin

Importador: Cofe Salmánica, C/ Padre Damán, 7 28005 Madrid.  
Teléfono: 934 028 493. \*Garantía: Dos años sin límite de kilómetros.  
\*Red de postventa: 23 puntos de asistencia en toda España. \*Web: [www.astonmartin.com](http://www.astonmartin.com)

G V8 VANTAGE Roadster Manual	145.603	13,8	426
G V8 VANTAGE Roadster Sportshift	152.115	12,6	426
G V12 VANTAGE Coupé Manual	207.962	16,4	517
G V8 VANTAGE Coupé Manual	131.714	13,8	426
G V8 VANTAGE Coupé Sportshift	138.265	12,6	426
G V8 VANTAGE S Roadster Sportshift	169.709	12,9	436
G V8 VANTAGE S Coupé Sportshift	155.477	12,9	436
G DB9 Volante	228.252	14,3	517
G DB9 Coupé	210.787	14,3	517
G VANQUISH Coupé Touchtronic	299.474	14,4	573
G RAPIDE Touchtronic	228.181	14,9	477

### Audi

Importador: Volkswagen Audi España, S.A. c/ Dela Sola, Edificio Gemina, Polígono Mas.Bla. 08620 El Prat de Llobregat (Barcelona).  
Teléfono: 934 028 493. \*Garantía: Dos años sin límite de kilómetros.  
\*Red de postventa: 23 puntos. \*Web: [www.audi.es](http://www.audi.es)

D A1 L6 TDI 105cv Adrenalin2	23.320	3,8	105
D A1 L6 TDI 105cv Ambition	22.060	3,8	105
D A1 L6 TDI 105cv Attraction	19.540	3,8	105
D A1 L6 TDI 90cv Adrenalin	20.120	3,8	90
D A1 L6 TDI 90cv Adrenalin2	22.310	3,8	90
D A1 L6 TDI 90cv Ambition	21.050	3,8	90
D A1 L6 TDI 90cv Attracted	19.060	3,8	90
D A1 L6 TDI 90cv Attraction	18.530	3,8	90
D A1 L6 TDI 90cv S tronic Adrenalin	21.890	4,2	90
D A1 L6 TDI 90cv S tronic Adrenalin2	24.080	4,2	90
D A1 L6 TDI 90cv S tronic Ambition	22.820	4,2	90
D A1 L6 TDI 90cv S tronic Attracted	20.830	4,2	90
D A1 L6 TDI 90cv S tronic Attraction	20.300	4,2	90
D A1 L6 TDI 143cv Ambition	23.990	4,1	143
D A1 L6 TDI Adrenalin2	25.250	4,1	143
G A1 L6 TFSI 86cv Adrenalin	18.520	5,86	
G A1 L6 TFSI 86cv Ambition	19.510	5,86	
G A1 L6 TFSI 86cv Attracted	17.460	5,86	
G A1 L6 TFSI 86cv Attraction	16.920	5,86	
G A1 L6 TFSI Adrenalin2	20.770	5,86	
G A1 L6 TFSI 122 Stronic 119g CO2 Adrenalin2	24.720	5,2	122
G A1 L6 TFSI 122 Stronic 119g CO2 Attraction	20.940	5,2	122
G A1 L6 TFSI 122cv Adrenalin2	23.880	5,3	122
G A1 L6 TFSI 122cv Ambition	22.570	5,3	122
G A1 L6 TFSI 122cv Attraction	19.950	5,3	122
G A1 L6 TFSI 122cv S tronic Adrenalin2	25.720	5,3	122
G A1 L6 TFSI 122cv S tronic Ambition	24.410	5,3	122
G A1 L6 TFSI 122cv S tronic Attraction	21.790	5,3	122
G A1 L6 TFSI 122cv S tronic 119g CO2 Ambition	23.460	5,2	122
G A1 L6 TFSI 140cv CoD Ambition	22.800	4,7	140
G A1 L6 TFSI 140cv CoD Attraction	20.280	4,7	140
G A1 L6 TFSI 140cv CoD S tronic Ambition	24.570	4,7	140
G A1 L6 TFSI 140cv CoD S tronic Attraction	22.050	4,7	140
G A1 L6 TFSI 185cv S tronic Adrenalin2	29.830	5,9	185
G A1 L6 TFSI 185cv S tronic Ambition	28.630	5,9	185
G A1 L6 TFSI 185cv S tronic Attraction	24.060	4,7	140
G A1 L6 TFSI 122cv Adrenalin2	25.830	4,7	140
D A1 Sportback L6 TDI 105cv Adrenalin2	24.080	3,8	105
D A1 Sportback L6 TDI 105cv Ambition	22.790	3,8	105
D A1 Sportback L6 TDI 105cv Attraction	20.270	3,8	105
D A1 Sportback L6 TDI 90 S tronic Adrenalin	22.650	4,2	90
D A1 Sportback L6 TDI 90 S tronic Attracted	21.660	4,2	90
D A1 Sportback L6 TDI 90 S tronic Attraction	21.030	4,2	90
D A1 Sportback L6 TDI 90cv Adrenalin	20.880	3,8	90
D A1 Sportback L6 TDI 90cv Adrenalin2	23.070	3,8	90
D A1 Sportback L6 TDI 90cv Ambition	21.780	3,8	90
D A1 Sportback L6 TDI 90cv Attracted	19.890	3,8	90
D A1 Sportback L6 TDI 90cv Attraction	19.260	3,8	90
D A1 Sportback L6 TDI 90cv S tronic Adrenalin2	24.840	4,2	90
D A1 Sportback L6 TDI 90cv S tronic Ambition	23.550	4,2	90
D A1 Sportback 2.0 TDI 143cv Ambition	24.720	4,1	143
D A1 Sportback 2.0 TDI Adrenalin2	26.010	4,1	143
G A1 Sportback L6 TFSI 86cv Adrenalin	19.280	5,86	
G A1 Sportback L6 TFSI 86cv Attraction	20.240	5,86	
G A1 Sportback L6 TFSI 86cv Ambition	18.290	5,86	

G A1 Sportback L2 TFSI 86cv Attraction	17.650	5,86	
G A1 Sportback L2 TFSI Adrenalin2	21.530	5,86	
G A1 Sportback L4 TFSI 122 S tronic Adrenalin2	26.480	5,3	122
G A1 Sportback L4 TFSI 122 S tronic Ambition	25.140	5,3	122
G A1 Sportback L4 TFSI 122 S tronic Attracted	22.520	5,3	122
G A1 Sportback L4 TFSI 122cv Adrenalin2	24.640	5,4	122
G A1 Sportback L4 TFSI 122cv Attraction	23.300	5,4	122
G A1 Sportback L4 TFSI 122cv Ambition	20.680	5,4	122
G A1 Sportback L4 TFSI 140 CoD Stro Ambition	25.300	4,9	140
G A1 Sportback L4 TFSI 140 CoD Stro Attraction	22.780	4,9	140
G A1 Sportback L4 TFSI 140cv CoD Ambition	23.530	4,9	140
G A1 Sportback L4 TFSI 140cv CoD Attraction	21.010	4,9	140
G A1 Sportback L4 TFSI 185 S tronic Adrenalin2	30.590	5,9	185
G A1 Sportback L4 TFSI 185 S tronic Ambition	29.360	5,9	185
G A1 Sportback L4 TFSI 185 S tronic Attracted	24.820	4,9	140
G A1 Sportback L4 TFSI 185 S tronic Attraction	26.590	4,9	140
G S1.20 TFSI quattro	34.245	7,1	231
G A1 Sportback 2.0 TFSI quattro	34.975	7,1	231
D A3 L6 TDI 110cv clean d. S line edit	28.390	3,8	110
D A3 L6 TDI 110cv clean d. S tronic S line edit	30.540	3,9	110
D A3 L6 TDI 110cv clean d. S tronic Adrenalin	27.000	3,9	110
D A3 L6 TDI 110cv clean d. S tronic Attracted	25.710	3,9	110
D A3 L6 TDI 110cv clean d. S tronic Attraction	26.710	3,9	110
D A3 L6 TDI 110cv clean d. S tronic Ambiente	29.190	3,9	110
D A3 L6 TDI 110cv clean d. S tronic Ambition	29.190	3,9	110
D A3 L6 TDI 110cv clean diesel Adrenalin	24.850	3,8	110
D A3 L6 TDI 110cv clean diesel Ambiente	27.040	3,8	110
D A3 L6 TDI 110cv clean diesel Ambition	27.040	3,8	110
D A3 L6 TDI 110cv clean diesel Attracted	23.560	3,8	110
D A3 L6 TDI 110cv clean diesel Attraction	24.560	3,8	110
D A3 L6 TDI 110cv ultra Adrenalin	24.930	3,2	110
D A3 L6 TDI 110cv ultra Attracted	23.560	3,2	110
D A3 L6 TDI 110cv ultra Attraction	24.560	3,2	110
D A3.20 TDI 150cv clean d. quattr Attraction	29.680	4,7	150
D A3.20 TDI 150cv clean d. quattr Adrenalin	29.980	4,7	150
D A3.20 TDI 150cv clean d. quattr Ambiente	32.260	4,7	150
D A3.20 TDI 150cv clean d. quattr Ambition	32.260	4,7	150
D A3.20 TDI 150cv clean d. quattr Attraction	28.640	4,7	150
D A3.20 TDI 150cv clean d. quattr S line edit	33.660	4,7	150
D A3.20 TDI 150cv clean d. S line edit	30.230	4,1	150
D A3.20 TDI 150cv clean d. S tronic S line edit	32.380	4,4	150
D A3.20 TDI 150cv clean d. S tronic Adrenalin	28.840	4,4	150
D A3.20 TDI 150cv clean d. S tronic Attracted	27.550	4,4	150
D A3.20 TDI 150cv clean d. S tronic Attraction	28.550	4,4	150
D A3.20 TDI 150cv clean d. S tronic Ambiente	31.030	4,4	150
D A3.20 TDI 150cv clean d. S tronic Ambition	31.030	4,4	150
D A3.20 TDI 150cv clean diesel Adrenalin	26.690	4,1	150
D A3.20 TDI 150cv clean diesel Ambiente	28.880	4,1	150
D A3.20 TDI 150cv clean diesel Ambition	28.880	4,1	150
D A3.20 TDI 150cv clean diesel Attracted	25.400	4,1	150
D A3.20 TDI 150cv clean diesel Attraction	26.400	4,1	150
D A3.20 TDI 184 clean d. S tronic S line edit	39.940	4,8	184
D A3.20 TDI 184 clean d. S tronic Attraction	35.960	4,8	184
D A3.20 TDI 184 clean d. S line edit	34.130	4,1	184
D A3.20 TDI 184 clean d. S tronic Ambiente	38.540	4,8	184
D A3.20 TDI 184 clean d. S tronic Ambition	38.540	4,8	184
D A3.20 TDI 184 clean d. S tronic Attraction	32.780	4,1	184
D A3.20 TDI 184 clean d. S tronic Ambiente	32.780	4,1	184
D A3.20 TDI 184 clean d. S tronic Attraction	30.300	4,1	184
G A3 L6 TFSI 110cv Adrenalin	23.120	4,9	110
G A3 L6 TFSI 110cv Ambiente	25.310	4,9	110
G A3 L6 TFSI 110cv Ambition	25.310	4,9	110
G A3 L6 TFSI 110cv Attracted	21.830	4,9	110
G A3 L6 TFSI 110cv Attraction	22.830	4,9	110
G A3 L6 TFSI 110cv S line edit	26.660	4,9	110
G A3 L6 TFSI 110cv S tronic Adrenalin	25.270	4,8	110
G A3 L6 TFSI 110cv S tronic Ambiente	27.460	4,8	110
G A3 L6 TFSI 110cv S tronic Ambition	27.460	4,8	110
G A3 L6 TFSI 110cv S tronic Attracted	23.980	4,8	110
G A3 L6 TFSI 110cv S tronic Attraction	24.980	4,8	110
G A3 L6 TFSI 110cv S tronic S line edit	28.810	4,8	110
G A3 L6 TFSI 125cv Adrenalin	24.040	5,1	125
G A3 L6 TFSI 125cv Ambiente	26.230	5,1	125
G A3 L6 TFSI 125cv Ambition	26.230	5,1	125
G A3 L6 TFSI 125cv Attracted	22.750	5,1	125
G A3 L6 TFSI 125cv Attraction	23.750	5,1	125

G A3 L6 TFSI 125cv S line edit	27.580	5,1	125
G A3 L6 TFSI 125cv S tronic Adrenalin	26.190	4,9	125
G A3 L6 TFSI 125cv S tronic Ambiente	28.380	4,9	125
G A3 L6 TFSI 125cv S tronic Ambition	28.380	4,9	125
G A3 L6 TFSI 125cv S tronic Attracted	24.900	4,9	125
G A3 L6 TFSI 125cv S tronic Attraction	25.900	4,9	125
G A3 L6 TFSI 150cv COD ultra Adrenalin	26.300	4,7	150
G A3 L6 TFSI 150cv COD ultra S tronic Ambiente	30.640	4,7	150
G A3 L6 TFSI 150cv COD ultra Adrenalin	26.300	4,7	150
G A3 L6 TFSI 150cv COD ultra Ambiente	28.490	4,7	150
G A3 L6 TFSI 150cv COD ultra Ambition	28.490	4,7	150
G A3 L6 TFSI 150cv COD ultra Attracted	25.010	4,7	150
G A3 L6 TFSI 150cv COD ultra Attraction	26.010	4,7	150
G A3 L6 TFSI 150cv COD ultra S line edit	29.840	4,7	150
G A3 L6 TFSI 150cv COD ultra S tronic Attraction	28.160	4,7	150
G A3 L6 TFSI 150cv COD ultra S tronic Adrenalin	28.450	4,7	150
G A3 L6 TFSI 150cv COD ultra S tronic Attracted	27.160	4,7	150
G A3 L6 TFSI 150cv COD ultra S tronic S line edit	31.990	4,7	150
G A3 L6 TFSI 150cv COD ultra S tronic Ambition	30.640	4,7	150
G A3 L6 TFSI 150cv Ambiente	30.800	5,8	180
G A3 L6 TFSI 180cv Ambition	30.800	5,8	180
G A3 L6 TFSI 180cv Attraction	28.220	5,8	180
G A3 L6 TFSI 180cv S line edit	32.200	5,8	180
G A3 L6 TFSI 180cv S tronic S line edit	36.670	6,6	180
G A3 L6 TFSI 180cv S tronic Ambiente	33.030	5,6	180
G A3 L6 TFSI 180cv S tronic Ambition	33.030	5,6	180
G A3 L6 TFSI 180cv S tronic Attraction	30.450	5,6	180
G A3 L6 TFSI 180cv S tronic quattr Attraction	32.690	6,6	180
G A3 L6 TFSI 180cv S tronic quattr Ambiente	35.270	6,6	180
G A3 L6 TFSI 180cv S tronic quattr Ambition	35.270	6,6	180
G A3 L6 TFSI 180cv S tronic quattr S line edit	34.340	5,6	180
G S3.20 TFSI quattro	43.340	7,3	300
G S3.20 TFSI S tronic quattro	43.920	6,9	300
D A3 Sportback L6 TDI 110 clean d. S line edit	29.960	3,8	110
D A3 Sportback L6 TDI 110 clean d. S tronic S line edit	32.110	3,9	110
D A3 Sportback L6 TDI 110 clean d. S tronic Attracted	27.180	3,9	110
D A3 Sportback L6 TDI 110 clean d. S tronic Attraction	28.180	3,9	110
D A3 Sportback L6 TDI 110 clean d. S tronic Ambiente	28.640	3,9	110
D A3 Sportback L6 TDI 110 clean d. S tronic Ambition	28.640	3,9	110
D A3 Sportback L6 TDI 110 clean d. S tronic Attraction	25.970	3,8	110
D A3 Sportback L6 TDI 110 clean d. S tronic Ambiente	30.600	3,9	110
D A3 Sportback L6 TDI 110 clean d. S tronic Ambition	30.600	3,9	110
D A3 Sportback L6 TDI 110 clean d. S tronic quattr	33.720	4,7	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150 clean d. quattr Ambition	33.720	4,7	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150 clean d. S tronic Ambition	32.440	4,4	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150 clean d. S tronic Attracted	30.160	4,7	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150 clean d. quattr Attraction	31.140	4,7	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150 clean d. quattr S line edit	35.290	4,7	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150 clean d. S line edit	31.800	4,1	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150 clean d. S tronic Attracted	29.020	4,4	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150 clean d. S tronic S line edit	33.950	4,4	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150 clean d. S tronic Attraction	29.960	4,4	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150 clean d. S tronic Ambiente	27.810	4,1	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150 clean d. S tronic Ambiente	32.440	4,4	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 184 clean d. S line edit	35.700	4,2	184
D A3 Sportback 2.0 TDI 184 clean d. S tronic S line edit	41.570	4,9	184
D A3 Sportback 2.0 TDI 184 clean d. S tronic Ambiente	40.000	4,9	184
D A3 Sportback 2.0 TDI 184 clean d. S tronic Ambition	40.000	4,9	184
D A3 Sportback 2.0 TDI 184 clean d. S tronic Attraction	37.420	4,9	184
D A3 Sportback L6 TDI 110 clean d. Adrenalin	26.310	3,8	110
D A3 Sportback L6 TDI 110 clean d. Attracted	25.030	3,8	110
D A3 Sportback L6 TDI 110 clean d. Ambiente	28.450	3,8	110
D A3 Sportback L6 TDI 110 clean d. Ambition	28.450	3,8	110
D A3 Sportback L6 TDI 110 clean d. ultra Adrenalin	26.460	3,3	110
D A3 Sportback L6 TDI 110 clean d. ultra Attracted	25.030	3,3	110
D A3 Sportback L6 TDI 110 clean d. ultra Ambiente	25.970	3,3	110
D A3 Sportback 2.0 TDI 150 clean d. S tronic Adrenalin	30.300	4,4	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150 clean d. S tronic S line edit	31.500	4,7	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150 clean d. S tronic Ambiente	28.150	4,1	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150 clean d. S tronic Attraction	26.870	4,1	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150 clean d. S tronic Ambiente	30.290	4,1	150
D A3 Sportback 2.0 TDI 150cv clean d. Ambition	30.290	4,1	150
D A3 Sportback 2.0 TDI			

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains a comprehensive list of car models and their specifications.

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Contains a comprehensive list of car models and their specifications.



Advertisement for 'Comparador gratuito de precios de coches nuevos' with text 'Más de 100.000 compradores satisfechos con su coche nuevo.' and contact information for 'www.cochesconcesionarios.com' and '902 363 167'.

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table listing Chevrolet models and their specifications (e.g., G 420i, D 420i xDrive).

Chevrolet

Importador: Chevrolet España S.A. Avda Europa, 22 Parque Empresarial La Moraleja, 28066-Alcobendas (Madrid)...

Table listing Chevrolet models and their specifications (e.g., G SPARK 1.0 16V LS, D SPARK 1.0 16V LS).

Table listing Chevrolet models and their specifications (e.g., D CRUZE 2.0 VCDi LT, G CRUZE 1.6 LT).

Chevrolet

Importador: Chevrolet España S.A. Avda Europa, 22 Parque Empresarial La Moraleja, 28066-Alcobendas (Madrid)...

Table listing Chevrolet models and their specifications (e.g., G SPARK 1.0 16V LS, D SPARK 1.0 16V LS).

Chevrolet logo and Autotodo advertisement for the Príncipe de Vergara 221, Madrid, with contact information.

Table with 5 columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV)

Table listing Dacia models and their specifications (e.g., D C3 PICASSO HDI 90cv Airream Exclusive, G D55 Hybrid4 Airream Style).

Table listing Dacia models and their specifications (e.g., G C4 PICASSO 1.6 e-HDI 110cv CMP, D SANDERO Ambiance dCi 75).

Dacia

Importador: Renault España Comercial Avda Europa, 89, 28050-Madrid...

Table listing Dacia models and their specifications (e.g., G D55 Hybrid4 Airream Style, D C3 PICASSO HDI 115cv FAP Airream).

Ferrari

Importador: Ferrari Motor España S.A. P.O. Castellón, 50 6º 2046 Madrid...

Table listing Ferrari models and their specifications (e.g., G 458 Spider, D 500 1.3 16V Multijet 95cv S&S Lounge).

Fiat

Importador: Fiat Auto España S.A. Carretera de Barcelona kilómetro 27500, 28904-Azaila de Huesas (Madrid)...

Table listing Fiat models and their specifications (e.g., D 500 1.3 16V Multijet 95cv S&S Lounge, G 500 1.3 16V Multijet 95cv Start&Stop).

Tipo de combustible	Modelo	Precio en euros	Consumo (l/100km)	Potencia (CV)	
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV S&S Auto Lounge	<b>20.950</b> 4 85	D FIESTA 1.6 TDCI 95cv Sport 3p	<b>18.000</b> 3,6 95	G MONDEO 1.6 EcoBoost A-S-5 160cv Limited Edition	<b>24.950</b> 6,4 160
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV S&S Lounge	<b>19.900</b> 4,2 85	G FIESTA 1.0 EcoBoost Auto-St-St 125cv Sport 3p	<b>17.600</b> 4,3 125	G MONDEO 2.0 EcoBoost 240cv Titanium S Powershift	<b>38.250</b> 7,7 240
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV Start&Stop	<b>18.400</b> 4,2 85	D B-MAX 1.6 TDCI 95 Titanium	<b>19.700</b> 4 95	D MONDEO 1.6 TDCI A-S-5 115cv Limited Ed. Sports	<b>26.700</b> 4,5 115
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV Start&Stop Auto	<b>19.400</b> 4 85	D B-MAX 1.6 TDCI 95 Titanium X	<b>21.050</b> 4 95	D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Lim. Ed. Powersports	<b>29.900</b> 5,6 140
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Lounge	<b>21.400</b> 4,5 105	D B-MAX 1.6 TDCI 95 Trend	<b>18.350</b> 4 95	D MONDEO 2.0 TDCI 140cv Limited Ed. Sports	<b>28.050</b> 4,5 140
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Lounge	<b>21.400</b> 4,5 105	G B-MAX 1.0 EcoBoost 100 Trend	<b>16.950</b> 5,1 100	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV Start&Stop	<b>19.900</b> 4,5 105	G B-MAX 1.0 EcoBoost 125 Auto-St.-St. Titanium X	<b>20.450</b> 4,9 125	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Lounge	<b>22.200</b> 4 120	G B-MAX 1.6 Duratec 125 Auto-St.-St. Titanium	<b>19.100</b> 4,9 125	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Lounge	<b>22.250</b> 4 120	G B-MAX 1.6 Duratec 90 Ambiente	<b>15.950</b> 6 90	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV Start&Stop	<b>20.700</b> 4 120	G B-MAX 1.6 Duratec Ti-VCT Powershift Titanium	<b>19.700</b> 6,4 105	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Lounge	<b>18.450</b> 4,2 85	G B-MAX 1.6 Duratec Ti-VCT Powershift Titanium X	<b>21.050</b> 6,4 105	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Lounge	<b>19.450</b> 4,2 85	G B-MAX 1.6 Duratec Ti-VCT Powershift Trend	<b>18.350</b> 6,4 105	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L 0.9 Turbo TwinAir 105CV S&S Lounge	<b>19.400</b> 4,8 105	L B-MAX 1.4 Autogas (GLP) 86cv Titanium	<b>19.963</b> 7,6 86	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L 0.9 Turbo TwinAir 105CV S&S Lounge	<b>19.450</b> 4,8 105	L B-MAX 1.4 Autogas (GLP) 86cv Trend	<b>18.613</b> 7,6 86	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L 0.9 Turbo TwinAir 105CV Start&Stop	<b>17.900</b> 4,8 105	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Edition	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
G 500L 1.4 16v 95CV	<b>16.800</b> 6,2 95	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>21.800</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
G 500L 1.4 16v 95CV Lounge	<b>18.300</b> 6,2 95	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>22.450</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
G 500L 1.4 16v 95CV Lounge	<b>18.350</b> 6,2 95	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
G 500L Pop Star 1.4 16v 95CV	<b>16.850</b> 6,2 95	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
L 500L 0.9 Turbo TwinAir 80CV Gasolina/Metano	<b>20.250</b> 80	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
L 500L Pop Star 0.9 Turbo TwinAir 80 Metano	<b>20.300</b> 80	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
L 500L 1.4 T-Jet 16v 120cv GLP Lounge	<b>21.250</b> 8,9 120	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
L 500L Pop Star 1.4 T-Jet 16v 120cv GLP	<b>19.750</b> 8,9 120	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV S&S Trekking Auto	<b>21.200</b> 4,2 85	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV S&S Trekking	<b>20.200</b> 4,3 85	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L 1.3 16v Multijet II 85CV S&S Trekking	<b>20.250</b> 4,3 85	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Beats	<b>23.650</b> 4,7 105	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Trekking	<b>21.700</b> 4,7 105	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Trekking	<b>21.750</b> 4,7 105	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Beats	<b>24.500</b> 4,2 120	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Trekking	<b>22.450</b> 4,2 120	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L 1.6 16v Multijet II 105CV S&S Trekking	<b>22.500</b> 4,2 120	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L Trekking Lite 1.3 16v Multijet 85 S&S	<b>17.900</b> 4,3 85	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L Trekking Lite 1.6 16v Multijet 105 S&S	<b>21.000</b> 4,7 105	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
G 500L 0.9 Turbo TwinAir 105CV S&S Trekking	<b>19.700</b> 5,1 105	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
G 500L 0.9 Turbo TwinAir 105CV S&S Trekking	<b>19.750</b> 5,1 105	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
G 500L 1.4 16v 95CV Trekking	<b>18.600</b> 6,4 95	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
G 500L 1.4 16v 95CV Trekking	<b>18.650</b> 6,4 95	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
G 500L Trekking Lite 1.4 16v 95	<b>19.500</b> 6,4 95	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
L 500L Trekking Lite 1.4 T-Jet 16v 120 GLP	<b>20.800</b> 9,1 120	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L LIVING Living Lounge 1.3 16v Multijet II 85 Aut.	<b>21.450</b> 4 85	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L LIVING Living Lounge 1.3 16v Multijet II 85 S&S	<b>20.450</b> 4,2 85	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L LIVING Living Lounge 1.6 16v Multijet II 105 S&S	<b>21.950</b> 4,5 105	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L LIVING Living Lounge 1.6 16v Multijet II 105 S&S	<b>22.750</b> 4 120	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L LIVING Living Pop Star 1.3 16v Multijet 85 S&S	<b>19.200</b> 4,2 85	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D 500L LIVING Living Pop Star 1.6 16v Multijet II 105 S&S	<b>20.700</b> 4,5 105	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D LINEA 1.3 Diesel Multijet 95cv	<b>17.900</b> 4,9 95	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FREEMONT 2.0 16v 140cv Diesel	<b>22.250</b> 6,4 140	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FREEMONT 2.0 16v 140cv Diesel	<b>22.250</b> 6,4 140	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FREEMONT Black Code 2.0 16v 170cv Diesel	<b>33.200</b> 6,4 170	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FREEMONT Black Code 2.0 16v 170cv Diesel	<b>33.200</b> 6,4 170	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FREEMONT Black Code AWD 2.0 16v 170cv Diesel auto	<b>36.800</b> 7,3 170	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FREEMONT Black Code AWD 2.0 16v 170cv Diesel auto	<b>36.800</b> 7,3 170	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FREEMONT Lounge 2.0 16v 140cv Diesel	<b>30.700</b> 6,4 140	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FREEMONT Lounge 2.0 16v 140cv Diesel	<b>30.700</b> 6,4 140	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FREEMONT Lounge 2.0 16v 170cv Diesel	<b>32.200</b> 6,4 170	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FREEMONT Lounge 2.0 16v 170cv Diesel	<b>32.200</b> 6,4 170	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FREEMONT Lounge AWD 2.0 16v 170cv Diesel auto	<b>35.800</b> 7,3 170	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FREEMONT Lounge AWD 2.0 16v 170cv Diesel auto	<b>35.800</b> 7,3 170	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FREEMONT Urban 2.0 16v 140cv Diesel	<b>28.700</b> 6,4 140	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FREEMONT Urban 2.0 16v 140cv Diesel	<b>28.700</b> 6,4 140	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FREEMONT Urban 2.0 16v 170cv Diesel	<b>30.200</b> 6,4 170	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FREEMONT Urban 2.0 16v 170cv Diesel	<b>30.200</b> 6,4 170	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FREEMONT Urban AWD 2.0 16v 170cv Diesel auto	<b>33.800</b> 7,3 170	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FREEMONT Urban AWD 2.0 16v 170cv Diesel auto	<b>33.800</b> 7,3 170	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
<b>Ford</b> Fabricante / Importador: Ford Automóviles España, S.A. / Calendula, 13, 28109 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 915 675 458. Garantía: Dos años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 440 puntos de asistencia en toda España. Web: www.ford.es					
G KA Black Edition 1.2 Duratec Auto-Start-Stop	<b>10.950</b> 4,9 69	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
G KA Grand Prix III 1.2 Dur. Auto-Start-Stop	<b>10.950</b> 4,9 69	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
G KA Titanium 1.2 Duratec Auto-Start-Stop	<b>10.200</b> 4,9 69	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
G KA Urban 1.2 Duratec Auto-Start-Stop	<b>8.700</b> 4,9 69	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FIESTA 1.5 TDCI 75cv Trend 3p	<b>15.750</b> 3,7 75	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FIESTA 1.5 TDCI 75cv Trend 5p	<b>16.300</b> 3,7 75	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FIESTA 1.6 TDCI 95cv Titanium 5p	<b>18.550</b> 3,6 95	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FIESTA 1.6 TDCI 95cv Titanium X 5p	<b>19.500</b> 3,6 95	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
D FIESTA 1.6 TDCI 95cv Trend 5p	<b>16.800</b> 3,6 95	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
G FIESTA 1.0 EcoBoost 100cv Powershift Titanium 5p	<b>18.950</b> 4,9 100	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
G FIESTA 1.0 EcoBoost 100cv Powershift Trend 5p	<b>17.200</b> 4,9 100	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
G FIESTA 1.0 EcoBoost 100cv Titanium 5p	<b>17.450</b> 4,3 100	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D MONDEO 2.0 TDCI 163cv Titanium S Powersports	<b>32.200</b> 5,6 140
G FIESTA 1.0 EcoBoost 100cv Titanium 3p	<b>15.150</b> 4,5 100	D FOCUS 1.6 TDCI 115cv Titanium	<b>20.650</b> 4,2 115	D	







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

Table with 5 main columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes sub-sections for Opel and Peugeot.

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

Table with 5 main columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Includes sub-sections for Porsche and Renault.

Autotodo Tu concesionario Opel en Madrid. Includes Opel logo and contact information: Nerváez, 80-84, Madrid. Tel.: 91 574 78 04.

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

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

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models like D Polo Sport, D Golf, D Passat, etc.

Table with columns: Tipo de combustible, Modelo, Precio en euros, Consumo (l/100km), Potencia (CV). Lists various car models like D V40 Cross Country, D V60, D V40, etc.

## ¿VW TIGUAN O MINI COUNTRYMAN?

**Antonio Nieto**

Tengo 44 años, estoy casado y con dos hijos. En mi juventud tuve un Mini y disfruté mucho con él. Quiero comprar un SUV. La elección de mi mujer pasa por un VW Tiguan, modelo que me encanta, pero me gustaría que me llenaran de razones para que pudiera convencerla y finalmente decantarme por un Mini Countryman. Sería con motor diésel. Muchas gracias.

### RESPUESTA

Difícil pulso el que nos planteas. Con el lanzamiento del Countryman, Mini pretendió recuperar a viejos clientes que, ya con una familia a su cargo había perdido, pues el Mini resucitado por BMW se quedaba pequeño. En este sentido, el modelo que más te 'apetece' sería una opción válida. Lo malo es que si ya os habeis subido al Volkswagen Tiguan en un concesionario tu mujer habrá comprobado que la habitabilidad y la funcionalidad, dos valores fundamentales cuando se viaja con niños, son mucho mejores en el SUV alemán.

No nos comentas qué versiones diésel son más acordes a tus necesidades, así que nos decantamos por las, quizás, más equilibradas y similares a nivel de potencia: el Countryman SD ofrece 143 caballos y el Tiguan TDI, también con motor dos litros, alcanza los 140 CV. El Mini es más pequeño (4,11 metros de largo frente a 4,42) y más ligero, aspectos que le brindan un mejor rendimiento y mayores prestaciones. También el consumo es algo menor, del orden de medio litro cada 100 kilómetros.

El Countryman transmite más, pero no es más ágil cuando llegan las curvas que el Tiguan, que además resulta más confortable y gana puntos en conducción campera, sobre todo si te decantas por las variantes Country, que mejoran el ángulo de ataque, protege los bajos y añade una función 'off road' que prepara la electrónica del vehículo para optimizar su uso fuera del asfalto.

Si analizas el interior, no será fácil defender tu elección desde un punto de vista racional. El Volkswagen es un cinco plazas de verdad, es más amplio, más habitable gracias a sus mejores cotas de anchura y espacio para las piernas y, para rematar, el maletero también es mucho más generoso (470 litros frente a los 350 del Mini).

Los motores son muy similares en su rendimiento, pero las prestaciones y el consumo son favorables en este caso al Countryman. Si no vas a salir prácticamente nunca del asfalto ni te mueves asiduamente por zonas con poca adherencia, el Tiguan te da opción de combinar el propulsor diésel de 140 caballos con una variante de tracción delantera exclusivamente, que resulta bastante más económica.

Los dos modelos se pueden combinar con una caja manual de seis relaciones o una automática, por convertidor de par en el caso del Countryman y de doble embrague en el caso del alemán. Esta última es más rápida en su funcionamiento, pero no resulta tan suave y refinada como la de su rival.

A nivel de equipamiento el Tiguan también dispone de un aporte más generoso y una carta de opciones con un mayor calado.



**CARTA DE LA SEMANA**

### CONSULTAS RÁPIDAS

#### EQUIVALENCIA NEUMÁTICOS

**Pedro Suárez**

Claro que puedes poner más medida en tu Opel Corsa 1.4 de 100 caballos, pero con los 195/55 R16 que monta de serie, sinceramente tienes de sobra. De hecho es la misma medida que monta la versión 1.4 Turbo de 120 caballos con mayores prestaciones. Dicho esto, puedes montar unos 215/50 R16 a los que haces referencia y el desarrollo final apenas lo notarás. Si buscas algo más de agarre

lateral y mejorar la frenada puedes hacerlo porque se encuentran dentro de las equivalencias que marca la normativa, pero también el consumo se resentirá un tanto...

#### PREMIER 118 NE

**Antonio González**

Se trataba de un vehículo que se construía en India bajo licencia Fiat. El Premier 118 NE tomaba como base el Fiat 124, aunque el motor y la caja de cambio los tomaba del Nissan Cherry. Medía 4,05 metros de largo, ofrecía



cinco plazas y un maletero con 385 litros. El propulsor de 1,2 litros, con carburador de doble cuerpo, rendía 53 caballos de potencia y se asociaba a una caja manual de cuatro relaciones. Lanzado al mercado en 1985, alcanzaba los 135 km/h de velocidad máxima.

Por lo tanto, el Tiguan sería la elección más lógica, un todocamino de verdad, más amplio y confortable, un viajero infatigable al que no le asusta la nieve o el barro si abandonamos el asfalto. Sin embargo, también entendemos que en la compra de un vehículo el componente pasional pesa mucho porque no hablamos de un electrodoméstico, pero tienes una larga tarea por delante para 'convencer' a tu mujer...

### CONSULTAS RÁPIDAS

#### ¿TODOS LOS SEGUROS A TERCEROS LLEVAN APAREJADO LA ASISTENCIA EN CARRETERA?

No va vinculado, sino que se trata de coberturas independientes, siendo optativo contratar o no la asistencia en carretera. La cobertura dependerá de cada póliza, siendo lo más habitual el servicio de grúa para el vehículo y para los viajeros el traslado o retorno al domicilio.

#### SI TENGO UN ACCIDENTE CHOCANDO CON EL COCHE DE DELANTE, PORQUE ME HAN GOLPEADO A MÍ DETRÁS EN UN ATASCO ¿TENGO YO LA CULPA?

Los golpes en serie presentan la problemática de "quién golpeó primero". Es decir, en el caso que nos plantea si es el vehículo trasero el que le golpea a usted y le arroja contra el que le precede, la responsabilidad es del que le golpea a usted. No así si usted golpea al que le precede antes de ser golpeado por el trasero.

#### ¿PUEDO DAR DE BAJA UN SEGURO DE COCHE QUE HE CONTRATADO POR INTERNET?

Puedes desistir del contrato realizado a distancia en 14 días naturales, sin indicación de motivos y sin penalización. El plazo empezará a correr desde el día de la celebración del contrato, o bien desde el día en que hayas recibido las condiciones contractuales. El desistimiento deberá ser comunicado al asegurador por un procedimiento que permita dejar constancia.

### BUENA PREGUNTA

#### OBLIGACIÓN DE LLEVAR EL CASCO

##### ¿Me pueden inmovilizar la moto si no llevo el casco?

##### RESPUESTA

Efectivamente, la Ley de Seguridad Vial, establece que se podrá proceder a la inmovilización de la moto, cuando el conductor o, incluso, el pasajero, no hagan uso del casco de protección.

La inmovilización se llevará a cabo en el lugar señalado por los agentes de la autoridad, incluso, permitiéndoles la Ley que indiquen al conductor del vehículo que continúe circulando hasta el lugar designado.

No obstante hay que tener en cuenta que, además, de la inmovilización, los agentes podrán acordar también la retirada y depósito de la moto, por ejemplo, siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación o peatones, o, incluso, deteriore algún servicio o patrimonio público; cuando no hubiere un lugar adecuado para llevarla a cabo; o, también, siempre que inmovilizada la moto, no cesasen las causas que motivaron esa inmovilización.

Los gastos que se originen como consecuencia de esa inmovilización serán por cuenta del conductor que cometió la infracción, y, en su defecto del propio titular de la moto si no fuese la misma persona. Tendrán que ser abonados como requisito previo a levantar la medida de inmovilización, sin perjuicio del

correspondiente derecho de defensa. Si los gastos fuesen abonados por el titular pero el responsable de la infracción fuese otra persona, el propietario tendrá la posibilidad de repercutirlos al verdadero infractor.

Los agentes podrán retirar el permiso de circulación de la moto hasta que se haya acreditado el abono de los citados gastos.

Precisamente, el abono de dichos gastos y una vez que haya cesado la causa que motivó la inmovilización, supondrá el levantamiento, inmediato, de la misma, pudiendo hacerse, de nuevo, uso de la moto.



#### ¿QUÉ DURACION TIENEN LOS CURSOS PARA RECUPERAR LOS PUNTOS DEL CARNE?

##### ¿Qué duración tienen los cursos de sensibilización y reeducación vial y cuál es su coste?

##### RESPUESTA

La Ley prevé dos tipos de cursos de sensibilización y reeducación vial, bien, el de recuperación parcial, que se realiza antes de perder todos los puntos, con el que se recuperan hasta un máximo de 6

puntos, y, cuya duración es de 12 horas, pudiéndose realizar una vez cada dos años, o una vez al año si se es conductor profesional; y, el de recuperación del carné, una vez, perdida su vigencia, cuya duración es de 24 horas, con el que se obtendrá, nuevamente, el permiso de conducción, pero con un saldo de 8 puntos.

El de recuperación parcial tiene un coste, aproximado, de 212 €, mientras que el de recuperación total tiene un coste de 398 €, aproximadamente.

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

## CONSIGA PROTECCIÓN EXTRA AL VOLANTE

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

**CONTRATE HOY MISMO**  
LEGÁLITAS PROTECCIÓN AL CONDUCTOR

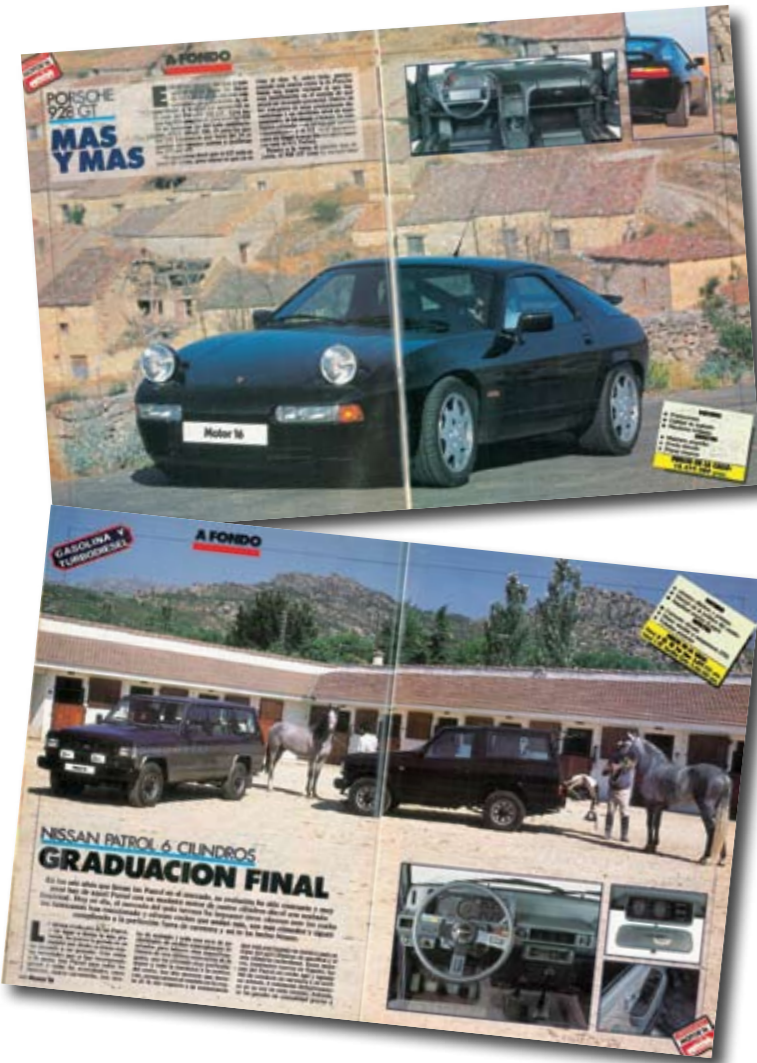
# 902 090 351

DESCUENTO EXCLUSIVO PARA LEGÁLITAS MOTOR 16 15%

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

LEGÁLITAS

NISSAN PATROL Y PORSCHE 928 GT, PROBADOS EN MOTOR16



riaciones estéticas exteriores –como las tres barras de su calandra delantera o sus luces traseras estilo 405– y en su cuadro de mandos, ahora de mayor calidad. Esta nueva gama para 1990 incluía el nuevo 309 GTI 16 de 160 caballos y otras variaciones, como la versión SRD Turbo que ofrecía 78 caballos, en ambos casos en busca de mayores prestaciones.

Igualmente, llegaban al mercado novedosas variantes de modelos habituales que databan de 1985 y de 1984, como el Seat Málaga GLX o el Alfa Romeo 33 Blueline, versiones ambas caracterizadas por una potenciación de su equipo.

El coche probado era un Porsche muy potente, el 928 S 4 GT (14.419.589 pesetas y 330 caballos). Tanto dinero –que daba para pagar el alto de gama de BMW (el 750), de Mercedes (el 560 SEL) o de Audi (el V 8), pero no para comprar un 911 Turbo Cabrio– ofrecía unas excelentes prestaciones (273,8 km/h de velocidad máxima y 14,2 y 25,7 segundos para hacer desde parado los 400 y los 1.000 metros), así como un acabado de calidad y una mecánica brillante; sin embargo, a pesar de un precio tan elevado, el 928 seguía sin ofrecer suficiente espacio en las plazas trasera y en el maletero (200 litros).

Otro coche probado era el Nissan Patrol de 6 cilindros (3.678.050 pesetas en versión TD Top line de 115 caballos y 2.486.000 pesetas en versión corta de gasolina y 136 caballos). Este sólido TT gozaba de virtudes como sus motores potentes y elásticos, el fácil manejo de su palanca de cambios o la amplitud de la versión larga, pero no carecía de defectos

Nº 302

5 AGOSTO 1989

La portada



La portada de la semana estaba dominada por el más deportivo de los BMW. Junto a él se podían ver las primeras imágenes de la tercera generación del Volkswagen Golf y también las pruebas del Porsche 928 S4 GT y el Nissan Patrol Top Line.

como su alto consumo (que en la versión de gasolina podía llegar a los 25 litros cada 100 kilómetros...), su excesivo voladizo posterior o la sensibilidad a la temperatura exterior alta de su motor TD, que en este caso funcionaba de modo deficiente, merma su potencia.

En lo deportivo había que recordar el Gran Premio de Alemania de Fórmula 1 donde el triunfo había sido para el McLaren-Honda de Alain Prost, que no por ello aventajaba la clasificación para el mundial, liderada por Ayrton Senna.

# 850i, el superBMW

La marca alemana iba a presentar en Fráncfort un modelo capaz de rivalizar en encanto y en prestaciones con los coupés más admirados. El 850i contaba con un motor de 12 cilindros, 300 caballos y 250 km/h... Y con una estampa capaz de provocar envidias a su paso.

Ramón Roca Maseda || Fundación Cultural RACE

Era noticia la llegada de un BMW de alta tecnología, un super BMW de 6 velocidades, amortiguación de control electrónico, 12 cilindros –como sólo ofrecían Jaguar o Ferrari– capaz de 300 cv y de alcanzar los 250 km/h, limitados electrónicamente en

consenso con Mercedes. Este modelo, que venía para sustituir a la gama 6 que databa de 1976, se presentaría oficialmente en septiembre en el Salón de Francfort.

Noticia era también la nueva gama Peugeot para 1990, que ofrecía leves va-

Lee este número en 'La máquina del tiempo'  
[www.motor16.com/revistas](http://www.motor16.com/revistas)

# ¡Haz que su comunión sea diferente!

El Zoo Aquarium de Madrid te propone un entorno único con atención personalizada y la compañía de tus animales preferidos. Serás el protagonista del día y darás un paseo en la barca con los delfines durante la exhibición.



INFORMACIÓN Y RESERVAS: 902 535 545

Zoo: [marce@grpr.com](mailto:marce@grpr.com)

Faunia: [eventos@faunia.es](mailto:eventos@faunia.es)



Celebra y pasa todo el día de tu comunión en Faunia en compañía de tus animales preferidos. Un entorno único y diferente para tu celebración.

Ya está aquí el Connected SUV.  
Añádelo a tu Playlist.



**NUEVO FORD ECOSPORT**  
> **SYNC con AppLink**

El SUV compacto con el que podrás controlar las aplicaciones de tu smartphone con comandos de voz sencillos mientras conduces.  
[ford.es](http://ford.es)

**Por 175€/mes\*.**

Entrada 5.031€. Última cuota 8.385€.



Spotify

Gama Ford EcoSport consumo medio combinado de 4,6 a 5,3 l/100 km.  
Emisiones de CO<sub>2</sub> de 120 a 125 g/km.

\*EcoSport 1.0 EcoBoost 125CV con paq. Confort, paq. Audio SYNC, Piel, Llantas 17" y sensor parking. La oferta incluye IVA, I.M., transp., dto. promocional, aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E. a través de MultiOpción, permanencia mín. 36 meses. Precio F. 16.450,28€. Entrada 5.031€. 36 cuotas de 175€/mes. Y última cuota de 8.385€. Com. Apert. 388,26€. TIN 10,65%. TAE 12,86%. Precio total a plazo: 20.104,26€. Sujeto a la aportación del Plan PIVE del Gobierno. Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos. El modelo visionado podría no coincidir con el ofertado.



**Go Further**