



EXTRAvoz

SUPLEMENTO DE MOTOR

DOMINGO 15 DE SEPTIEMBRE

DEL 2024 | Nº 428

La Voz de Galicia



AUDI Q6 E-TRON, HALO ELÉCTRICO

6 **CUPRA TERRAMAR** El inminente lanzamiento del nuevo modelo de Cupra lleva a la marca a un nuevo techo en tamaño y equipamiento.

20 **HYUNDAI SANTA FE** Probamos el SUV más grande de la marca coreana, con motor híbrido enchufable, tracción 4x4 y hasta siete plazas.

36 **ASTON MARTIN PARA ALONSO** El piloto asturiano de Fórmula 1 ya recibió la unidad del Valkyrie, en el que ha colaborado para su desarrollo.

ELÉCTRICO CON VISOS DE RODADOR

El Audi Q6 e-Tron es el primer modelo eléctrico hecho con la plataforma premium de la marca, lo que le permite disponer de una autonomía de hasta 639 kilómetros. Ya está a la venta desde 71.990 euros.

Por **Juan Ares**

El Q6 e-Tron marcará una nueva era en los eléctricos de Audi, tanto por su plataforma como por el nuevo estilo de diseño. Se trata de un SUV grande, con 4,77 metros de longitud y 1,94 de anchura. Su capacidad de maletero llega a los 526 litros. Inspirado en las formas del deportivo e-Tron GT, destaca por una peculiar parrilla donde denota su origen eléctrico, que inspirará los próximos modelos de la marca, a la que acompañan faros LED Matrix delante y pilotos traseros con tecnología OLED LED.

Lo más notable de este Q6 e-Tron es la mejora de sus prestaciones, ya que ahora anuncia una autonomía de hasta 639 kilómetros gracias a una batería que proporciona un 30 % más de energía (100 kWh) y pesa un 15 % menos. Con una tecnología de 800 voltios y una capacidad de carga de 270 kW, destaca por sus prestaciones en recargas cortas. Puede llegar a recuperar 225 kilómetros de autonomía en solo diez minutos y alcanzar el 80 % de carga en solo veintinueve.

Audi ha previsto un escalado de cuatro potencias para los motores de este e-Tron: 185 kW, 220 kW, 285 kW

y 380 kW, que conformarán una gama en la que también habrá cuatro acabados, Advance, S Line, Black Line y SQ6. Los precios con los que ya está a la venta en los concesionarios parten de los 71.990 euros para la potencia de 215 kW y batería de 83 kWh. En el caso de la versión más cara, que es la SQ6 e-Tron, su precio llega a los 104.990 euros.

El Q6 e-Tron también tiene importantes novedades en su interior, con una pantalla panorámica que une el *virtual cockpit* de instrumentación con 11,8 pulgadas y el Touch Display central de 14,5 pulgadas. Además, en opción también se puede incorporar una tercera pantalla delante del pasajero para manejar aplicaciones, música o vídeos, entre otras opciones de entretenimiento.

También hay que mencionar la proyección de datos en el parabrisas, que es opcional y que puede llevar realidad aumentada, lo que lo hace muy práctico sobre todo si proyectamos el navegador en viajes.

Como viene siendo ya habitual en coches de alta gama, este Q6 e-Tron dispone de un asistente de voz con el que podremos hablar para darle órdenes vocales y además acceder a las habilidades de la inteligencia artificial para que nos proporcione



informaciones que necesitemos.

Al volante del Q6 e-Tron pudimos comprobar su comportamiento versátil manejando los modos de conducción, pasando del deportivo al más confortable y con posibilidad de jugar con las alturas de la suspensión. Es un coche confortable pero que exhibe

su genio con brillantes aceleraciones cuando se le exige. El espacio interior y su equipo de confort, así como las ayudas a la conducción, lo convierten en una opción para viajes, contando siempre con las breves paradas en los cargadores en ruta. Un paso adelante en la filosofía e-Tron de Audi.



AMPLIO INTERIOR Y NUEVO TABLERO DIGITAL. Los 526 litros de capacidad de su maletero le permiten llevar maletas para cinco pasajeros, mientras que el tablero, orientado al conductor, es muy completo.



NUEVO CÓDIGO DE DISEÑO

Grupos ópticos más pequeños pero de mayor eficacia y parrilla cerrada arriba marcan el nuevo estilo para los próximos modelos de Audi.



Treinta asistentes y cinco modos de conducción hacen más fácil la vida a su conductor



la opinión de
JUAN ARES

A SÁNCHEZ LE DERRAPÓ EL LAMBORGHINI

Pedro Sánchez sufrió lo que se dice un tremendo derrapaje cuando dijo hace unos días que España iría mejor si hubiera más coches eléctricos y autobuses públicos y menos Lamborghinis.

Manejar Lamborghinis, auténticos *hipercar* deportivos con muchos caballos, requiere tener manos y cabeza. Sánchez demostró que le falta lo uno y lo otro. Porque defender que los Lamborghinis no son buenos para este país revela el desconocimiento que el presidente tiene sobre lo que es la industria del automóvil en España. En primer lugar, porque Lamborghini es una anécdota puramente en el mercado español, donde en los primeros ocho meses de este año solo matriculó 34 coches, una nimiedad poco significativa en un mercado donde el modelo más vendido es precisamente un coche de bajo precio.

Tampoco demostró el presidente del Gobierno mucha delicadeza con el sector automovilístico español, el segundo más importante en ingresos y en puestos de trabajo en España, después del turismo. El automóvil supone casi el diez por ciento del PIB español, con facturaciones cercanas a los 120.000 millones de euros y casi 600.000 empleados en el sector. Casi nada, como para frivolidades con el.

Lo curioso es que la patinada verbal del Lamborghini se produjo apenas unas horas después de que Sánchez se reuniera con la cúpula del sector automovilístico español, representada

por Anfac, la asociación que reúne a productores e importadores, reunión en la que su presidente, Josep María Recasens, le manifestó la preocupación del sector ante el endurecimiento de la reducción de emisiones que entra en vigor en Europa el próximo año 2025. Pues a Sánchez eso parece que no le preocupa. Él prefiere más eléctricos y menos Lamborghinis.

Tampoco le debe importar que cada Lamborghini que se vende en España deje en las arcas de Hacienda más de 100.000 euros, entre IVA e impuesto de matriculación. Y lo que es más importante, el presidente no debe tener suficientes asesores que le expliquen que Lamborghini es, al fin y al cabo, una marca del grupo Volkswagen, el mismo que en España tiene dos fábricas muy importantes, una en Navarra y otra en Cataluña, de Volkswagen y Seat/Cupra respectivamente, con miles de empleados y una alta productividad; amén de tutelar la nueva planta de baterías de Sagunto, la primera que se implanta en España y que ha recibido una buena inyección de fondos europeos, gestionados precisamente por el Gobierno que preside el autor del derrapaje verbal. Resumiendo, si para conducir un Lamborghini hay que tener manos y cabeza, parece que para presidir el Gobierno de España llega con desparpajo, inconsciencia y ciertas dosis de ignorancia del sector. A Sánchez le pudo el sobreviraje y se le fue el coche de las manos.

Cada
 Lamborghini que
 se vende deja
 en las arcas del
 Estado más de
 100.000 euros,
 entre IVA y
 matriculación

sumario

8 **VOLKSWAGEN GOLF GTI**
 Lanzado en 1976, el modelo alemán marcó un hito de deportividad.

16 **CITROËN C5 AIRCROSS**
 Ahora con motor microhíbrido, mejora sus prestaciones.

18 **ALFA ROMEO JUNIOR**
 El más pequeño de la marca trata de ser también el más vendido.

28 **LA NUEVA MOVILIDAD**
 La ciudad se llena de vehículos más ágiles y económicos.



JEFA DE SUPLEMENTOS
 SANDRA FAGINAS

COORDINACIÓN «ON»
 JAVIER ARMESTO

ESPECIALISTAS DEL MOTOR
 JUAN TORRÓN Y JUAN ARES

DISEÑO
 MARÍA PEDREDA

MAQUETACIÓN
 MABEL RODRÍGUEZ

EN ESTE NÚMERO

REDACTORES
 HÉCTOR ARES, JOSÉ MANUEL PAN, ÓSCAR AYERRA

FOTÓGRAFOS
 CARMELA QUEIJEIRO



FOREVER DESDE 1974

GOLF



Nuevo Golf

50 años de un icono

¿Por qué hay cosas que duran para siempre? ¿Por qué otras, por el contrario, no? Piénsalo. En un mundo como el de hoy, donde todo parece fugaz y vacío, solo nos queda seguir persiguiendo aquellas cosas que llegan, que pesan, que dejan una marca que el tiempo no podrá borrar jamás. Como esa tarde, esa frase o ese instante. Como Golf. Nuevo Golf desde 23.600€*.



*PVP recomendado en Península y Baleares para un Volkswagen Nuevo Golf Base 1.5 TSI 85 kW (115 CV) 6 vel. (IVA, Impuestos de Matriculación, Transporte, descuento de marca y concesionario, y bonificaciones de Volkswagen Financial Services incluidos en el precio). Oferta válida hasta el 30/09/2024 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Financial Services según condiciones actuales con un capital mínimo de 15.000€ con una duración y permanencia mínima de la financiación de 60 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Volkswagen Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Bank GmbH S.E. Gama nuevo Golf: consumo combinado WLTP (litros/100km) de 0,3 a 5,8. Emisión CO₂ combinat WLTP (7 a 131). Modelo visualizado nuevo Golf eHybrid con opcionales.

HERMANO PERFECTO

Cupra acaba de presentar un nuevo modelo para complementar su gama actual. Se trata de un SUV de 4,52 metros disponible con una amplia gama de motorizaciones que incluyen híbridas enchufables con etiqueta 0. Su precio, desde 38.500 euros.

Por **Héctor Ares**

Barcelona y la America's Cup, la competición náutica de la que la marca española es patrocinadora, fueron escenario de la puesta de largo del nuevo Cupra Terramar. Se trata de un SUV que llega para complementar al exitoso Formentor, a los eléctricos Born y Tavascan y, tal vez en un tiempo, para sustituir al Cupra Ateca, que parece estar llegando al final de su vida comercial. El nuevo modelo mide 4,52 metros de largo y estéticamente destaca por los elementos de diseño de los Cupra de nueva generación, con las ópticas delanteras marcadas por tres triángulos de luz led y la trasera con una línea de luz roja tridimensional, muy elaborada y con el logo de la marca bien presente en el centro.

EL MÁS GRANDE

Se trata de un coche algo más grande que un Formentor. Por eso dispone de hasta 602 litros de maletero gracias a los asientos posteriores deslizantes, y en general su habitáculo es más espacioso. Llega al mercado con una generosa oferta mecánica, con un total de cinco versiones disponibles. Empezando por el de menor potencia, se trata del 1.5 eTSI de 150 CV, un modelo con tecnología *mild hybrid* y etiqueta ECO de la DGT. Los que busquen motorizaciones de gasolina tienen el Terramar con el motor 2.0 TSI con potencias de 207 o 265 CV. Por último, las versiones e-Hybrid también cuentan con dos motorizaciones, una de 204 y otra de 272 CV. Ambas disponen de una batería de 19,7 kWh de capacidad, la cual las habilita para hacer más de 100 kilómetros en modo eléctrico.

Siguiendo con los valores de Cupra, el Terramar tiene una puesta a punto que busca la deportividad, contando con suspensión deportiva de serie, la dirección progresiva y un nuevo control de chasis adaptativo. Hay versiones con acabado VZ todavía más deportivas, en las que incluso se puede elegir un sistema de frenos de alto rendimiento o tracción a las



DETALLES PREMIUM

La línea de luces y la calidad de sus acabados interiores denotan el afán de Cupra por incluirse entre las marcas *premium* del mercado.

cuatro ruedas 4Drive.

El habitáculo destaca por el empleo de materiales sostenibles, con al menos un 73 % de material reciclado, o un tipo de cuero que emplea un proceso de curtido a base de plantas. En opción habrá un equipo de sonido desarrollado por Sennheiser con 12

altavoces y 390 vatios de potencia, que asegura una experiencia sonora digna de los mejores coches *premium*.

El nuevo modelo, que se fabrica en la planta de Audi en Győr (Hungría), ya está a la venta y su precio en España parte de los 38.500 euros aplicando promociones y descuentos. Está lla-

mado a ser un nuevo superventas de la marca, como lo ha sido el Formentor, y habrá una edición limitada a 1.337 unidades Terramar America's Cup, con el logotipo en el pilar B y un color exclusivo para conmemorar la celebración de esta competición en Barcelona.



Su nombre recuerda al autódromo de Terramar, primer circuito que se construyó en España, en Sitges, en 1923

GTI, DEPORTIVIDAD DESDE 1975

El proyecto secreto de varios empleados de Volkswagen acabó dando lugar a un caso de éxito sin precedentes, con el que sería icono de los coches compactos deportivos desde ese momento, el Golf GTI.

Por Héctor Ares

El Volkswagen Golf GTI es uno de los modelos más emblemáticos en la historia del automóvil, un icono que ha dejado huella desde su debut comercial en 1976.

Este automóvil revolucionó la industria, creando una nueva categoría de vehículos en la que se combinaban las dimensiones de un coche compacto con las prestaciones de un deportivo.

El Golf GTI nació casi por accidente. A mediados de los años 70, un grupo de empleados de Volkswagen comenzó a trabajar en secreto en un vehículo que ofreciera emociones deportivas sobre un modelo compacto que todavía estaba en fase de desarrollo, el Golf.

Tras diversos intentos fallidos, el proyecto secreto cobró sentido cuando el entonces responsable de I+D de Audi, Ferdinand Piëch, les ofreció 5.000 motores del Audi 80 GTE para ese Golf Sport, que es como internamente se lo conocía.

La primera generación del Golf GTI se presentó en el Salón del Automóvil de Fráncfort en 1975. Equipado con un motor de 1.6 litros y 110 caballos de potencia, el GTI ofrecía una experiencia de conducción diferente, ágil y emocionante. Su bajo peso de 870 kilos y su capacidad para acelerar de 0 a 100 km/h en menos de 9 segundos fueron claves del éxito en aquella época con



TAPICERÍA A CUADROS

La original tapicería en tela tartán y las formas de los asientos deportivos fueron toda una sensación para la época. Los modelos Golf GTI actuales siguen manteniendo esos elementos tan característicos.



MOTOR SENCILLO

Su fiabilidad mecánica y la racionalidad de aplicar un motor de altas prestaciones a un coche compacto fueron sin duda elementos clave para su éxito.

rivales más pacíficos.

Originalmente, Volkswagen solo iba a por 5.000 unidades, las mismas que los motores que tenían, pero la demanda pulverizó todas las expectativas. Tanto es así que de ese Golf GTI de primera generación se fabricaron 461.690 unidades y aquel coche con la parrilla enmarcada en rojo, los

EL MÁS VENDIDO EN EUROPA

El Golf GTI de segunda generación supuso un auténtico éxito comercial, mayor incluso que el original, ya que se produjeron 628.000 unidades entre los años 1984 y 1991.

asientos deportivos con el distintivo patrón tartán y una pelota de golf en el pomo de la palanca de cambios se convirtió en un fenómeno mundial.

Con el paso del tiempo, el Golf GTI ha evolucionado, intentado mantenerse fiel a sus principios originales. La segunda generación de 1984 aumentó la potencia a 137 caballos



con un motor de 1.8 litros, mejorando la seguridad y el confort sin perder su carácter deportivo.

El paso del tiempo ha demostrado que el Golf GTI, del que hoy se produce la octava generación, no es solo un coche potente y deportivo, es una leyenda viva que ha sabido adaptarse a los tiempos sin perder su esencia.



UN GTI DE HASTA 300 CABALLOS

Por **H. A.**

Hoy, la octava generación del Volkswagen Golf GTI, lanzada en el 2020, sigue honrando su legado. Ha ido evolucionando desde la potencia inicial hasta la que desarrolla tras su última puesta al día, con el motor 2.0 TSI entregando unos nada despreciables 265 caballos. Además incorpora tecnología avanzada, incluyendo un diferencial electrónico de deslizamiento limitado, suspensión adaptativa DCC con amortiguadores ajustables en opción y un sistema de infoentretenimiento de última generación.

MANTIENE SU ESTILO

El diseño mantiene ciertos guiños al pasado, como la famosa parrilla en rojo con un estilo modernizado que se adapta a los tiempos actuales. En el interior, el estampado de cuadros de los asientos deportivos es un homenaje al pasado que nos recuerda que este Golf tiene mucho que agradecer a aquel modelo original que se presentó en 1975.

Seguro que ni los más optimistas



podían imaginar que casi 50 años después, la octava generación iba a ser capaz de ofrecer prestaciones tan destacadas como las del actual GTI Clubsport. Con 300 CV y 400 Nm de par extraídos del famoso motor EA888, el Golf GTI más potente de hoy en día es un coche con unas prestaciones

muy notables, capaz de hacer 0 a 100 km/h en 5,6 segundos y alcanzar los 267 km/h de velocidad si equipa el Race Pack opcional. Datos de potencia y prestaciones muy diferentes a las del modelo original, pero, al fin y al cabo, esa es la forma de mantenerlo cercano al modelo de 1975.

De los 110
caballos del GTI
original de 1975

se pasa a los 300 CV del
ClubSport actual



Ya están abiertos los pedidos del nuevo Peugeot E-5008 cien por cien eléctrico, que cuenta con una batería capaz de hacer 502 kilómetros y una garantía de motor, cargador y componentes eléctricos de hasta 8 años o 160.000 kilómetros.



SIETE PLAZAS ELÉCTRICAS

Por **Juan Torrón**

La incertidumbre sobre el funcionamiento a futuro de los coches eléctricos ha provocado que Peugeot amplíe su garantía al máximo con el fin de que el cliente se sienta en todo momento respaldado con esos 8 años de garantía sobre piezas tan importantes como la batería.

El motor del nuevo E-5008 ofrece 210 caballos de potencia y entrega un par máximo de 345 Nm. Su batería es de 73 kWh y el conjunto propulsor

permite una autonomía máxima de 502 kilómetros en ciclo combinado WLTP. Otra novedad es su enchufe, capaz de aceptar cargas de hasta 160 kilovatios, solo disponible esta potencia en los conocidos supercargadores. Una vez conectado, le proporciona una recarga rápida de 100 kilómetros en tan solo 10 minutos.

El nuevo E-5008, gracias a la colocación en el piso de todas sus baterías, sigue manteniendo el mismo espacio que sus hermanos de motores térmicos. Por ejemplo, un maletero muy amplio de 916 litros y la posibilidad de

disponer de tres filas de asientos con capacidad para 7 pasajeros. Otra ventaja de la modularidad individual de los asientos es la posibilidad de disponer de sujeciones Isofix en cada uno. Su acabado interior también es totalmente nuevo, con una pantalla curva de 21 pulgadas que ofrece todo tipo de información, sobre todo del sistema eléctrico. La vista de la pantalla es facilitada al conductor por el volante de pequeño tamaño conocido como i-Cockpit y al que uno se acostumbra muy rápido. Por último, el E-5008 está totalmente conectado para poder

actualizar las distintas funciones que el fabricante vaya mejorando.

Producido en Francia, el E-5008 puede presumir de una fabricación sostenible al utilizar un 23 por ciento de materiales reciclados.

El Peugeot E-5008 de 210 caballos con el acabado Allure costará 49.160 euros con impuestos incluidos y sin descontar las ayudas del Gobierno. Entre su equipamiento de serie destaca el arranque sin llave, sensores de páking delanteros y traseros, cámara de visión trasera HD, faros y luces led y llantas de 19 pulgadas.



Nuevo Qashqai Híbrido

Desde 25.900€*



DESAFIANDO LO ESTABLECIDO

Consumo mixto WLTP: 5.2 - 6.9 l/100 km. Emisiones CO₂ WLTP: 117 - 157 g/km

PVP con promociones para Nissan Qashqai DIG-T E6E 103 KW (140 CV) mHEV 12V Manual 4x2 Acenta Deep Ocean Blue en Península y Baleares 25.900€, (Incluido Precio Franco Fábrica, transporte, hasta 10 años de garantía*, descuento de la marca, IVA e IEDMT). Precio al contado: 27.400€. Oferta válida hasta el 30/09/2024. No incluye gastos de preentrega ni matriculación. No compatible con otras campañas. Para más información acude a tu concesionario Nissan más cercano. La imagen visualizada puede no coincidir con el vehículo ofertado. *Consulta condiciones en tu Concesionario Nissan o en nissan.es

HASTA
10
AÑOS
DE GARANTÍA
NISSAN

**MÁXIMO CONFORT**

Las plazas traseras son más espaciaosas de lo que eran en la versión C previa. En estas plazas podrán realizar viajes personas de talla mediana sin golpear con las rodillas en el asiento de delante, ni rozar el techo con la cabeza. El maletero cuenta con un espacio de 420 litros de capacidad.

Por **Juan Torrón**

Este Mercedes se presenta con sus 4,85 metros de largo, 1,86 metros de ancho y 1,43 de alto, y en todas sus versiones destaca por sus líneas deportivas. En el lateral se puede apreciar una puerta de grandes dimensiones con una ventanilla sin marco que se combina con una caída del techo generosa. Ya en su parte trasera se caracteriza por la unión entre los dos pilotos mediante un embellecedor negro y una firma lumínica totalmente nueva. En la parte frontal se aprecia un diseño que aúna la deportividad del vehículo con la elegancia y tradición habitual de la marca, con una gran parrilla presidida por la estrella. Sus faros de tecnología Led High Performance han sido diseñados para otorgarle al coche una baja línea aerodinámica.

El modelo probado incorporaba el motor 300 de ciclo gasolina y tecnología *mild hybrid* que desarrolla 258 caballos y 400 Nm, mediante una caja de cambios automática 9G-TRONIC de 9 velocidades con tracción a las cuatro ruedas y un precio de 68.900 euros. En el interior encontramos unos asientos de corte deportivo que no riñen con el confort de marcha. El salpicadero se ve presidido por dos grandes pantallas, la del conductor de 12,3 pulgadas y la central que posee la última actualización del sistema de infoentretenimiento MBUX, con un panel digital vertical.

DOS MODELOS POR UNO

Mercedes ha decidido prescindir de los modelos C y E en sus versiones deportivas cupé y cabrio para juntarlos en un único modelo, el CLE, que vendrá equipado con motores híbridos de última generación.

Nuevo Hyundai KONA

Gama híbrida y eléctrica.

KONA híbrido desde

180 €/mes

- 47 cuotas de 180€.
- Entrada: 9.501€.
- Última cuota: 13.714,61€.
- TAE: 8,07%*
- TIN: 6,49%



El Nuevo Hyundai KONA llega para ayudarte a superar tus límites. Ahora más grande, más atrevido y más dinámico. Elegantemente esculpido, el diseño futurista del Nuevo KONA combina un frontal limpio y distintivo con líneas aerodinámicas fluidas. Además, incorpora las últimas novedades en tecnología como la llave digital de Hyundai, con la que podrás abrir tu KONA con tu smartphone. Todas estas características, unidas a una mayor habitabilidad, han hecho que el nuevo KONA haya sido elegido Mejor Coche del Año 2024.

Descubre su gama híbrida y eléctrica, y ya solo te quedará elegir cuál es el que mejor se adapta a ti y disfrutarlo, yendo más allá de lo establecido.

Supera tus límites.



Gama Nuevo Hyundai KONA (Combustión, HEV y EV): Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 0-159. Consumo combinado (l/100km): 4,5-7. Consumo eléctrico (Wh/km): 146 (batería 48 kWh) – 166 (batería 65 kWh). Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP.

Modelo visualizado: Nuevo Hyundai KONA N Line. *Ejemplo de financiación para Hyundai KONA 1.0T 100CV 48V MAXX PVP: 30.540€. Precio financiando: 27.540€. Incl. IVA, transporte, impto. Matriculación, descuento promocional, aportación de concesionario y Plan Renove de Hyundai aplicable por la entrega de un vehículo usado bajo titularidad del comprador durante al menos los 6 meses previos a la fecha de compra de un vehículo Hyundai. Entrada: 9.501€. Comisión de formalización (3,95%) al contado: 712,54€. Importe financiado: 18.039€. 47 cuotas de 180€ y una última cuota de 13.714,61€. Total intereses: 4.135,61€. Coste total del crédito: 4.848,15€. Importe total adeudado: 22.887,15€. Precio total a plazos: 32.388,15€. TIN 6,49% TAE 8,07%. Sistema de amortización francés. Financiando con Hyundai Finance a través de Banco Cetelem hasta el 31/10/2024. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje y la de 8 años o 160.000 km. (lo que antes suceda) para la batería de alto voltaje, ofrecidas por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales, es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en hyundai.es



HEAD UP DISPLAY. El interior del Serie 1 es muy austero, ya que toda la información se encuentra en su amplia pantalla curva y su *head up display*.

EL BMW QUE DA ACCESO A LA MARCA ALEMANA

BMW sabe que su modelo de acceso a la marca es el Serie 1. Por este motivo acaba de renovarlo, dotándolo de un amplio equipamiento, un diseño muy atractivo y cuatro posibles motorizaciones.

Por **Juan Torrón**

Con una horquilla de precios que van desde los 39.000 a los 60.000 euros, BMW quiere dar una solución a cada cliente que pueda estar interesado en su Serie 1. Se trata de una berlina con portón y 4,3 metros de longitud capaz de combinar cuatro posibles motorizaciones, dos diésel y dos gasolina, y ofrecer también tracción al tren delante-

ro o bien a cuatro ruedas con el sistema xDrive. Si hablamos de acabados, la marca alemana propone varias alternativas como el M Sport, que puede ser Design o Pro, y por supuesto el más deportivo, que queda reflejado como siempre en la letra M.

Exteriormente no pasará desapercibido, ya que sus líneas además de novedosas son atrevidas, sobre todo en su parte trasera, en donde los difusores le otorgan un gran dinamismo. Ya delante, su parrilla de varillas ver-

ticales se combina con trazos diagonales en la parte inferior. Las luces son ahora adaptativas, mientras que el diseño de las llantas sorprende por su parte interior en oscuro. Otra novedad es el color del techo en contraste con la carrocería.

Su interior lo podemos resumir en unos asientos que recogen muy bien, tipo pétalo, una pantalla curva de gran tamaño y un *head up display* en donde el conductor puede ver reflejado en el parabrisas todo tipo de información.

En resumen, hablamos de un interior muy minimalista.

Los motores diésel son dos, el 118 d, que ofrece 150 caballos y se convierte en el modelo más económico de la gama, y el 120 diésel de 163 caballos. En gasolina, el 120 ofrece 170 caballos, mientras que la versión más deportiva, y por tanto más cara, cuesta 61.000 euros y corresponderá al M135i XDrive. Muy pronto llegarán también motores con tecnología *mild hybrid* en busca de las etiquetas ECO.



Nuevo Kia Sorento.



Movement that inspires

El nuevo Kia Sorento redefine lo que significa viajar con estilo y seguridad. Con espacio para 7 pasajeros y opciones de motorización diésel, híbrida e híbrida enchufable, se adapta a todas tus necesidades. Con toda la tecnología y materiales sostenibles, cada detalle está pensado para sorprenderte. El nuevo Kia Sorento no solo te lleva a donde quieres ir, sino que lo hace con potencia, elegancia y seguridad.

Emisiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 156-174. Consumo combinado WLTP (l/100km): 5,9-6,6.



CONFORTABLE E HÍBRIDO

El popular Citroën C5 Aircross incorpora a su gama de motores un propulsor mild hybrid que, gracias a una batería de 48 voltios, logra obtener la etiqueta ECO de la DGT y reducir el consumo con respecto al modelo de gasolina entre un 15 y un 30 por ciento.

Por **Juan Torrón**

El éxito que están teniendo los motores de microhibridación, esos que no hay que cargar y que ayudan al motor de gasolina en momento concretos, ha llevado a Citroën a equiparlo en uno de sus modelos de mayor éxito. Hablamos de C5 Aircross, un recreacional de cinco plazas muy versátil, que ofrece un alto nivel de confort gracias a sus eficaces suspensiones progresivas. Con sus 4,5 metros de longitud y un maletero de más de 600 litros, el C5 Aircross ofrece una altura de 1,9 metros, lo que contribuye a unas amplias plazas interiores. Su posición de conducción es muy agradable, con una palanca de cambios minúscula y una pantalla central desde donde se maneja casi la totalidad del coche. Tras el volante, un cua-

dro también digital dispone de más de cinco configuraciones, mientras que un botón situado en la consola central nos permitirá elegir el tipo de conducción: Normal, Eco o Sport. Es en esta última donde más se nota el nuevo motor. La incorporación del propulsor eléctrico, capaz de generar 28 caballos, se deja notar a la hora de arrancar, pero también si exigimos al máximo y lo hacemos en el programa Sport. Al motor de gasolina de 1.2 litros ahora se le incorpora este eléctrico, cuya batería de 48 voltios se sitúa bajo el asiento del conductor. En total, 136 caballos para un coche que logra consumos por debajo de los 6 litros y cuya caja de cambios es automática de 6 velocidades.

Con cuatro niveles de acabado, el precio de partida comienza en los 37.645 euros, pero con descuentos puede acercarse a los 30.000 euros.





PEUGEOT

NUEVO 3008

HYBRID



- 50% de conducción eléctrica en ciudad
- Nuevo i-Cockpit con pantalla panorámica de 21"
- Hasta 8 años de tranquilidad con la garantía PEUGEOT Allure Care

Gama 3008 Hybrid: Consumo de carburante WLTP combinado de la versión básica sin opciones (l/100km) 5,5. Emisiones de CO₂ WLTP (gr/km) 123 en ciclo combinado. Más información en <https://www.peugeot.es/wltp.html> PEUGEOT Allure Care consiste en 3 años de garantía estándar del fabricante más hasta 5 años de cobertura especial, que se activa al realizar el mantenimiento del vehículo en la Red Oficial Peugeot, según nuestro programa de servicio. Es válido hasta la próxima revisión programada y se prorrogará hasta un máximo de 8 años o 160.000 km, lo que ocurra primero, según las condiciones del programa. Peugeot Allure Care está disponible en los siguientes modelos en todas sus versiones y motorizaciones: 208, 2008, 308, 308 SW, 3008, 408, 508 y 5008 (en las versiones térmicas válido para pedidos del 01/09/2024 al 30/11/2024). Peugeot Allure Care no afecta a la garantía legal de conformidad ni a la garantía del fabricante de tu vehículo. Consulta los términos y condiciones generales en TyC <https://www.peugeot.es/content/dam/peugeot/spain/pdf/posventa/TERMINOS-Y-CONDICIONES-DEL-PROGRAMA-ALLURE-CARE.pdf>





Por **Juan Torrón**

Esta nueva versión del Alfa Romeo Junior comparte motorización con algunos modelos que compiten en el segmento B-SUV y que pertenecen al mismo Grupo Stellantis. Es el caso del Peugeot 2008 que se fabrica en Vigo, del Opel Mokka o también del Jeep Avenger.

El Alfa Romeo Junior, que inicialmente se iba a llamar Milano y no pudo ser porque el Gobierno italiano decía que fabricándose en Polonia podría llevar a equívocos entre la sociedad, se presenta como uno de los modelos más atractivos. La parrilla frontal típica de la marca se une ahora a sus tres faros con tecnología led y diseño muy exclusivo, mientras que lateralmente su vista quedará definida por unas llantas que podrán variar entre las 17 y las 20 pulgadas. En su trasera, de corte truncado, se sitúan muy altos los pilotos posteriores, que incorporan el acabado oscurecido. El nombre del coche se sitúa sobre la tapa del maletero, que presume de 400 litros de capacidad.

Bajo su capó montará un motor de 1.2 litros apoyado por otro pequeño motor eléctrico que no precisa carga alguna, unidos a una caja de cambios automática de 6 velocidades.

Ya en su interior, el conductor se encontrará con una pantalla frontal de 10,25 pulgadas que combina con otra central del mismo tamaño. Los asientos tipo Sabelt, el volante multifunción y la utilización de tejido Alcántara le imprimen un toque deportivo.

EL TRIUNFO DE LA HIBRIDACIÓN

Alfa Romeo apuesta muy fuerte con el lanzamiento de su nuevo modelo Junior. Un recreacional que viene a competir en el segmento de los vehículos de 4 metros y lo hará con una motorización híbrida de 136 caballos, un precio de 29.000 euros y hasta 5 años de garantía.

CITROËN ë-C4

AHORA PODEMOS DUPLICAR TU MOVES*



DESDE

120€ / MES

Durante 34 mensualidades + 1 mensualidad de 7.020,92€ (en el mes 19).
(20,92€ son del seguro de crédito no incluido en la financiación).
Entrada: 7.324,97€. Última cuota: 19.590,48€



Gama ë-C4: Consumo eléctrico combinado WLTP (Wh/km): 148 a 153. Emisiones CO₂ WLTP (g/km): 0. Autonomía WLTP: hasta 420 km

* Descuento de la Marca garantizado equivalente al Plan MOVES sin achatarramiento para pedidos de ëC4 y ëC4X 100% eléctricos a clientes particulares realizados hasta el 30/09/2024 financiando con Stellantis Financial Services. Adicionalmente a este descuento de la Marca, el cliente puede beneficiarse de la concesión de la ayuda del Plan MOVES III siempre y cuando, cumpla con los requisitos establecidos por cada Comunidad Autónoma y de la existencia de fondos (condiciones en www.idae.es)

** Oferta financiera de 36 mensualidades y 30.000 km ë-C4 eléctrico 100KW-50KWh PLUS con precio financiando de 32.789,99€ en Península y Baleares para clientes particulares que financien mínimo 36 meses a través de Stellantis Financial Services España EFC, S.A. Incluidos impuestos, transporte, decuentos. Sujeto a aprobación financiera. Entrada: 7.324,97€. Mensualidad de 120€ que se compone de una cuota financiera mensual para una duración de 34 meses y 30.000 km de 99,08€ y de un seguro de crédito de 20,92€. La cuota financiera de 7.000€ será abonada en el mes 19. Capital financiado con comisión de apertura: 26.470,89€. Comisión de apertura (3,95%): 1.005,87€. Intereses: 3.488,31€. Coste total del crédito: 4.494,18€. Importe total adeudado: 299.592,00€. Precio total a plazos: 37.284,17€. TIN: 4,99%. TAE: 6,77%. Sistema de amortización francés. El producto Easy Credit Eléctrico es una operación de financiación que se ha configurado para beneficiar al cliente en previsión de la eventual obtención de la ayuda MOVES que se podrá desencadenar como consecuencia de la adquisición del vehículo objeto de la misma. Consecuencia de lo anterior, se ha hecho coincidir la cuota número 19 de la operación con el importe con el que eventualmente podrá ser beneficiario el cliente, minorando el resto de cuotas. El cliente será responsable de cumplir con los requisitos y realizar las actuaciones necesarias para la solicitud y concesión de la ayuda MOVES. La concesión o no de la ayuda MOVES no alterará la operación financiera. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. Oferta válida para vehículos matriculados hasta el 30/09/2024. Precio al contado para clientes que no financien: 37.289,99€. El modelo visualizado puede no coincidir con el ofertado. Seguro de Crédito opcional (20,92€ al mes) incluido en las mensualidades y no en el capital financiado, suscrita con Stellantis Life Insurance Europe Limited, con el nº de registro C68966) y con domicilio social en MIB Housse, 53 Abate Rigord Street, Ta' Xbiex, XBX1122 Malta, como compañía de seguros, y con la intermediación de Stellantis Financial Services España, EFC SA, agente de seguros vinculado inscrito en la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con la clave AJ171 y con Seguro de Responsabilidad Civil contratado. Sujeta a normas de suscripción de la aseguradora.



CITROËN



POR LA CI
POR EL C

La versión híbrida Hyundai Santa Fe cuenta con la etiqueta de la DGT, por lo que no tiene problemas en las zonas de bajas emisiones. Pero también cuenta con un sistema que permite rodar fuera de las zonas de bajas emisiones para rodar fuera del sistema que aplica en algunos escenarios de tráfico, incluso en las zonas de bajas emisiones.

CONFORT, ESPACIO Y ETIQUETA CERO

La versión híbrida enchufable del SUV más grande de Hyundai es un vehículo total que ofrece gran amplitud para siete pasajeros y una elevada calidad de rodadura. Su batería le permite circular 55 kilómetros en modo eléctrico y eso le abre el paso a las zonas de bajas emisiones.

Por **Javier Armesto**

Hundai continúa renovando su gama y una de las transformaciones más profundas es la que ha sufrido el Santa Fe, su SUV más poderoso, que crece en longitud y altura, hasta los 4,83 y 1,77 metros, respectivamente. El nuevo diseño rompe definitivamente con las líneas redondeadas de la anterior versión y se impone el lenguaje racionalista que ha triunfado en otros modelos de la marca coreana, como el Ioniq 5. Las rectas y las superficies planas dominan en la carrocería y el techo de un Santa Fe que llama la atención allí por donde pasa. Detalles como los pasos de rueda o los faros y pilotos con las luces led formando una H (de Hyundai, claro), junto a unas imponentes llantas de 20 pulgadas, le dan una personalidad futurista y a la vez realzan su espíritu campero.

El interior se ha vuelto más ordenado y minimalista, con una gran superficie cóncava que alberga sendas pantallas de 12,3 pulgadas cada una, para el cuadro de instrumentos y el sistema de infoentretenimiento. La climatización ocupa una zona inclinada en la parte central del salpicadero y cuenta con controles físicos y táctiles. La consola central

es de tipo flotante, con un gran hueco debajo para colocar un bolso, y el compartimento bajo el reposabrazos central tiene una tapa que se puede abrir por la parte delantera o la trasera, dando así servicio al conductor y el copiloto o a los ocupantes de las plazas posteriores indistintamente.

Los acabados son buenos, incluyendo cuero napa en los asientos y madera en las molduras que recorren las puertas y el salpicadero. Una pena que otras superficies de aspecto metálico sean en realidad de plástico. Pero la atmósfera es acogedora, hay mucho espacio para las piernas y las butacas delanteras recogen bien el cuerpo (especialmente el respaldo). Son calefactadas y ventiladas y cuentan con regulaciones eléctricas y memoria la del conductor.

La visibilidad es excelente, porque la luneta trasera es completamente vertical. La posición al volante es cómoda y, junto al comportamiento del coche, el resultado es un vehículo increíblemente confortable y con el que nos iríamos al fin del mundo. Las plazas traseras, en configuración 2+1, se deslizan sobre raíles y el respaldo puede variar su inclinación. En su posición más retrasada el maletero ofrece unos generosos 621 litros, muy aprovechables porque

la altura del techo se mantiene hasta el portón. Esto mismo hace que todos los pasajeros vayan muy desahogados, incluso los ocupantes de los dos asientos de la tercera fila, que se levantan y pliegan tirando de unas cinchas en su parte posterior. Con ellos operativos, la capacidad de carga disminuye, pero todavía nos da para meter algunas bolsas y maletas. Estas plazas, como ocurre en la inmensa mayoría de los coches con siete plazas, solo son aptas para niños pequeños; un adulto puede acomodarse en ellas con dificultad (haciendo algo de contorsionismo para entrar y salir) y no sería cómodo hacer un viaje en ellas.

El Santa Fe se ofrece con dos motorizaciones con tracción total: una híbrida estándar de 215 caballos y otra enchufable de 253, que es la que hemos probado. En ambos casos, el motor de gasolina es un cuatro cilindros de 1.598 cc y 160 CV, mientras que lo que varía es la potencia del eléctrico (65 / 98 CV). La versión PHEV tiene una aceleración un poco mejor (9,3 segundos en el 0 a 100) y sobre todo un consumo más bajo, al aprovechar su capacidad para rodar en modo cien por cien eléctrico hasta 55 kilómetros.

La suspensión tira a blanda, lo que hace que la carrocería se incline un poco

CIUDAD O CAMPO

enchufable del Santa con la etiqueta 0 puede adentrarse sin problemas en zonas urbanas de bajas emisiones, ya que también tiene capacidad para salir del asfalto, gracias a la tracción adaptativa para tierra, barro o nieve.



en curvas cerradas, como una rotonda, pero la gran distancia entre ejes hace que el coche apoye muy bien y se comporte con nobleza. La suavidad de rodadura y la elevada insonorización hacen muy gratos los trayectos. De los tres modos de conducción (Eco, Sport y Personal), me quedo con el primero, porque tiene suficiente fuerza a la hora de ganar velocidad y el motor de combustión no se revoluciona tanto.

Con una tecla para descenso de pendientes y otra para elegir configuraciones *off road* (nieve, barro o arena), el Santa Fe está preparado para aventuras en firmes que no sean asfalto, aunque la altura al suelo (17,7 cm) limita su capacidad en terrenos muy rotos. Cargar la batería con el cable lleva alrededor de cuatro horas, y las levas que hay tras el volante permiten elegir varios niveles de frenada regenerativa. Con un precio de 55.000 euros (híbrido estándar) y hasta los 66.000 de la versión PHEV más equipada, el Santa Fe es una gran opción para familias numerosas a las que les guste viajar.



VIDA A BORDO

La forma cuadrada de la carrocería hace que haya mucho espacio hasta el techo tanto para los pasajeros como para la carga. Los ocupantes de las plazas traseras, incluyendo los de la tercera fila, tienen controles propios de climatización, tomas de corriente y posavasos. Frente al copiloto hay dos guanteras y todo el diseño del coche destaca por su elegancia y racionalidad.





PASIÓN POR EL CICLISMO

Skoda es la marca que más destaca en el apoyo al ciclismo, con una tradición que ya cuenta con 14 ediciones de la Vuelta a España como coche oficial: 75 vehículos híbridos enchufables y eléctricos formaron parte de su caravana.

Por **Juan Ares**

Las espectaculares imágenes de la Vuelta Ciclista a España, ya sea en directo o por la tele, siempre nos traen a un esforzado grupo de escapados o a un voraz pelotón de ciclistas seguidos por un Skoda rojo del director de carrera, Javier Guillén, o de los comisarios de la prueba.

El Skoda Superb, sobre todo en sus versiones familiares, y ahora también los eléctricos Enyaq, son los vehículos que facilitan la vida a equipos y organización en uno de los eventos deportivos más complejos. Los Skoda de la Vuelta demuestran fiabilidad y también versatilidad, capaces de ralentizar su marcha en las empinadas ascensiones o apretar en los fulgurantes descensos de los puertos de montaña. Son coches de serie, a los que se montan neumáticos de invierno o todo tiempo, más adecuados para las etapas invernales o alpinas, y que solo cuentan como extra con un equipo de comunicaciones interno que

los lleva conectados con radio vuelta, dirección de carrera o los comisarios.

La incorporación en estos últimos años de las motorizaciones eléctricas e híbridas intenta promover la movilidad sostenible en recorridos largos, algo que es inherente a Skoda, que también patrocina internacionalmente eventos como el Tour de Francia o la Titan Desert.

Paralelamente a su apoyo a la Vuelta, Skoda también participa en el programa Bicis para la vida, que promueven la Fundación Alberto Contador y la Fundación Seur, que recogerán bicis usadas donadas por los aficionados para reciclarlas y buscar nuevos usuarios para ellos. Una segunda vida como gesto de sostenibilidad, de nuevo.

Entre el 17 de agosto y el pasado 8 de septiembre, la Vuelta ha cubierto 21 etapas entre Lisboa y Madrid, incluyendo tres de ellas por territorio gallego, con un total de 3.265 kilómetros recorridos a golpe de pedal y a un ritmo trepidante, y contando siempre con la inestimable ayuda de los vehículos de Skoda, el soporte en ruta del evento.





NUEVO BMW SERIE 1 120d M SPORT DESIGN **DESDE 290 €/MES**

ENTRADA: 12.304,48 €. CUOTA FINAL: 22.670,36 €.*

MANTENIMIENTO INCLUIDO

FINANCIANDO CON BMW BANK

*TAE: 7,73%. TIN: 6,99%. Importe a financiar: 29.047,82 €. 48 meses. 47 cuotas de 290 €/mes. Importe total adeudado: 36.733,17 €. Precio total a plazos financiando con BMW Bank: 49.037,65 € (cumpliendo condiciones). Condiciones válidas hasta 30/09/2024. Precio de venta al contado para BMW Serie 1 120d M Sport Design 41.352,30 € (transporte, descuento, mantenimiento 5 años/100.000 km e impuestos incluidos).

**La imagen mostrada puede no coincidir con el modelo ofertado. [Más información](#). Consulta consumos y emisiones en la web.

¿No crees en el amor a primera vista? El nuevo BMW Serie 1 ha llegado para hacerte cambiar de opinión desde el primer giro de volante. Con un diseño renovado y el llamativo paquete deportivo M Sport Design, este modelo es una declaración de estilo y rendimiento.

Pero no solo te enamorará su apariencia. Su tecnología de vanguardia convierte la conducción en una experiencia que hacen que cada vuelta sea una declaración de amor a la carretera.

Descubre por qué el BMW Serie 1 es amor a primera vuelta.

Ven a tu concesionario BMW y aprovecha las condiciones especiales de lanzamiento.

Novomóvil

Rua Morrazo, 9
Polígono Industrial de Iñaos
Tel.: 981 63 57 50
Oleiros

www.novomovil.concesionariobmw.es

EL AUSTRAL AFINA SU TECNOLOGÍA

El SUV compacto de Renault incorpora dos tecnologías capaces de hacer la vida a bordo más fácil y agradable, como son el 4Control y el Multisense, ahora más eficaces con el modo Advanced. El 4Control consigue girar las ruedas traseras, dando más agilidad y seguridad al vehículo, y el Multisense ofrece diferentes modos de conducción, modificando las reacciones del motor, la caja de cambios y la dirección.

Por **Redacción**

En otoño del 2007 Renault presentó en su berlina Laguna un avanzado chasis Active Drive de 4 ruedas directrices. Con ello mejoraba la maniobrabilidad en zonas urbanas, ya que las ruedas traseras giraban en sentido contrario a las delanteras a baja velocidad, algo muy práctico en calles estrechas o garajes, mientras que a alta velocidad las ruedas traseras giraban en el mismo sentido de las delanteras, dando al coche más agilidad en las curvas.

Este sistema se ha seguido implementando en muchos modelos de la marca hasta nuestros días, en los que, por ejemplo, el Austral lo incorpora en una versión Advanced que ya muestra en tiempo real el giro de las ruedas traseras en la pantalla, mientras se ajusta la intensidad. Para adaptarse a esta evolución, las ruedas traseras son ahora capaces de girar a baja velocidad hasta 5 grados con 4Control advanced. Esto supone un aumento de 1,5 grados con respecto a las generaciones anteriores y permite reducir el diámetro de giro a 10,1 metros. Un SUV del segmento de Austral nunca resultó tan dinámico a alta velocidad ni tan manejable a baja velocidad.

Para lograr este resultado, Renault ha desarrollado y producido dos innovaciones mecánicas esenciales. El nuevo tren trasero multibrazo de la plataforma CMF-CD permite controlar la posición de las ruedas, ofreciendo así un guiado perfecto del tren gracias a la segunda innovación

mecánica: un nuevo accionador que sustituye a las barras utilizadas anteriormente.

Por otra parte, la tecnología Multisense mejora las sensaciones del conductor sobre la carretera. Mediante un mando colocado en el volante, el conductor puede elegir tres modos de comportamiento del coche: Sport, Eco y Neutral. A partir de ahí el coche modifica la asistencia en la dirección, la reactividad del motor y la caja de velocidades, pero también los colores y la iluminación del habitáculo e incluso el sonido del motor. Para intensificar, o por el contrario atenuar, las emociones que proporcionan los ajustes de base se ha creado un selector de intensidad graduado del 1 al 13.

Con estos sistemas, los modelos de Renault ofrecen a sus conductores variantes para disfrutar más de sus automóviles, mejorando la maniobrabilidad y la reactividad, al mismo tiempo que la seguridad.

« Un nuevo tren trasero multibrazo permite girar levemente las ruedas traseras del Austral





ELIGE CÓMO QUIERES CONDUCIR

El Multisense permite elegir qué tipo de coche quieres cada día: un Eco, un Sport o uno simplemente confortable, algo que se puede conseguir con solo tocar una tecla.



UN CHASIS DINÁMICO

En la pantalla también vemos cómo actúa el sistema 4Control y la posición de las ruedas traseras dependiendo de la velocidad a la que giremos la dirección.



Por Juan Torrón



TOYOTA

Reconocimiento a Breogán Motor

Por segundo año consecutivo, Breogán Motor, concesionario oficial Toyota del Grupo Breogán en A Coruña, Carballo, Ferrol, Lugo y San Cosme de Barreiros, ha sido reconocido como uno de los mejores de España, de acuerdo con los estándares que requiere la marca japonesa. Este premio destaca y realza la gestión empresarial sobresaliente a escala global, la experiencia de compra más satisfactoria y los servicios de mayor calidad, según la valoración de los clientes. Ayer, Miguel Carsí, presidente y CEO de Toyota y Lexus España, era el encargado de entregar el prestigioso premio a todo el equipo que forma Breogán Motor.

BEROCASIÓN

Éxito de ofertas en Carballo

Carballo fue el pasado fin de semana la capital del vehículo de ocasión. Una nueva edición de Berocasión reunió a numerosos concesionarios de la zona y a más de 600 vehículos, cuyas ofertas resultaron ser muy atractivas para los visitantes. Coches garantizados y sobre todo financiados que denotan el peso que tiene Carballo y sus alrededores en el mundo de la compra y venta de vehículos. Organizada por Axober y apoyada por el Concello, esta exposición llega en un momento en donde el coche de ocasión cobra más fuerza que nunca, debido a la incertidumbre que existe entre el público sobre las nuevas motorizaciones.



PADEL FOR YOU

Omoda apuesta por el pádel gallego

Las marcas de coches chinos no solamente quieren conquistar el mercado español por el precio de sus coches. Ahora también comienzan con el apoyo de diferentes actividades deportivas a nivel local, como el pádel, en donde hasta ahora podíamos ver solamente marca europeas. Es el caso del Padel For You, un torneo que nace en la ciudad de A Coruña y que ahora se amplía al sur de Galicia con la disputa de pruebas en clubes locales como Be One, Mercantil y Más que Auga. En cada torneo, los participantes entran en el sorteo para disfrutar de un fin de semana a los mandos de un flamante vehículo Omoda 5.

Nuevo Hyundai KONA

Mejor Coche del Año 2024.



El Nuevo Hyundai KONA llega para ayudarte a superar tus límites. Ahora más grande, más atrevido y más dinámico. Elegantemente esculpido, el diseño futurista del Nuevo KONA combina un frontal limpio y distintivo con líneas aerodinámicas fluidas. Además, incorpora las últimas novedades en tecnología como la llave digital de Hyundai, con la que podrás abrir tu KONA con tu smartphone. Todas estas características, unidas a una mayor habitabilidad, han hecho que el nuevo KONA haya sido elegido Mejor Coche del Año 2024.

Descubre su gama híbrida y eléctrica, y ya solo te quedará elegir cuál es el que mejor se adapta a ti y disfrutarlo, yendo más allá de lo establecido.

Supera tus límites.

En Hyundai ya estamos trabajando para eliminar la huella de carbono.

Gama 100% eléctrica en Europa en 2035.

Red de concesionarios Hyupersa.

Vigo. A Coruña. Santiago. Ourense. Ferrol. Pontevedra. Villagarcía.



Gama Nuevo Hyundai KONA: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 126-159. Consumo combinado (l/100km): 5,6-7,4. Valores de consumos y emisiones obtenidos según el ciclo de homologación WLTP.

Modelo visualizado: Nuevo Hyundai KONA. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje y la de 8 años o 160.000 km. (lo que antes suceda) para la batería de alto voltaje, ofrecidas por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales, es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es

NUEVAS FORMAS DE MOVILIDAD URBANA

El panorama está cambiando en las ciudades. La nueva movilidad eléctrica aporta formas diferentes con la llegada de patinetes, bicis y motos adaptadas a la ciudad, y hasta microcoches urbanos y divertidos. Y, además, muchos de ellos se pueden alquilar.

Por Juan Ares

A los nuevos urbanitas, los más jóvenes, no se les caen los anillos por usar todos estos nuevos artilugios para moverse en la ciudad. Incluso abrazan sin miramientos la posibilidad de usarlos en alquiler, sin ningún interés por la propiedad y liberándose de problemas de garajes o aparcamientos.

Las bicicletas eléctricas crecieron en 2023 un 23 %, aunque no todas son de carácter urbano, pero en los establecimientos del ramo cada vez ocupan más espacio. Son vehículos ágiles, limpios, económicos y fáciles de manejar con asistencia eléctrica, sin requerir esfuerzos grandes. Incluso son más seguros que los inestables patinetes, que ahora se ven por todas partes.

MOTOS DIVERTIDAS

Mientras tanto, las motos, que eran las reinas de la ciudad, reaccionan ante esta competencia creando nuevos vehículos eléctricos, más divertidos y fáciles para moverse en las ciudades. Tal y como vemos en esta página, marcas como BMW, pero también las japonesas y las nuevas emergentes chinas, lanzan modelos más atrevidos y atractivos. Este año ya se han matriculado en España 5.072 motos eléctricas, sobre todo escúteres.

Al mismo tiempo que la moto se adapta a los gustos de los urbanitas más jóvenes, el automóvil también hace guiños hacia este nicho de mercado. Si lo difícil en la ciudad es aparcar, se empiezan a ver las soluciones

en forma de microcoches. La marca Citroën abandera este segmento con su modelo Ami, que desarrolla diferentes variantes pensadas para los más jóvenes y que este año ya ha conseguido matricular 319 coches en toda España.

Las marcas de movilidad que se dedican al alquiler de vehículos proliferan a nivel nacional e incluso con implantaciones locales en las ciudades más importantes. Es la fórmula que más puede evolucionar en los próximos años, pagar por uso y olvidarse del vehículo cuando ya no lo necesitamos.



BICIS Y PATINETES, LOS MÁS BUSCADOS

Los vehículos más ágiles y ligeros van conquistando clientes que se despojan de complejos y cogen el manillar para conseguir movilidad barata y sin problemas de aparcamiento.





MICROCOCHES

Pueden conducirse desde los 16 años, pues se consideran como ciclomotores y suelen ser de reducido tamaño y para dos plazas. El Citroën Ami es el protagonista más visto en playas y urbanizaciones.

MARCAS DE MOVILIDAD

Algunas marcas de motos apuntan a la movilidad urbana, ya sea con bicicletas eléctricas, como es el caso de Gas Gas, o con motos adaptadas a los nuevos gustos estéticos de los jóvenes, como la BMW CE 02.



Con dos alternativas Hybrid de 100 CV y 136 CV, que unen la eficiencia y las prestaciones de un motor gasolina 1.2 de tres cilindros con la eficacia de una batería de iones de litio de 48 V, la nueva generación del Fiat 600 gana en polivalencia y sostenibilidad.



UN URBANO EFICIENTE

Por Redacción

Tras el lanzamiento del Nuevo Fiat 600 Eléctrico, con su autonomía de más de 400 kilómetros (ciclo combinado WLTP), que puede superar los 600 en ciudad (ciclo urbano WLTP), y sus 156 caballos de potencia, el nuevo compacto de la marca completa, de momento, su gama totalmente electrificada con la llegada de sus versiones Hybrid, con motorizaciones de 100 y 136 CV. Tanto las versiones eléctricas como las híbridas

del Nuevo Fiat 600 rinden el mejor homenaje a su ilustre antecesor de 1955, adoptando tecnologías innovadoras que llevan más allá su polivalencia tanto en recorridos urbanos como en trayectos por carretera o, incluso, aventuras por el campo.

Con dos motorizaciones en el catálogo, el Nuevo Fiat 600 Hybrid ofrece lo mejor de dos mundos. Las prestaciones de un motor gasolina de tres cilindros y 1,2 litros de cilindrada se combinan armoniosamente con el confort, el silencio, la ausencia de vibraciones y el placer de conducir

que caracterizan la movilidad eléctrica. Todo ello con una reducción del 15% en el consumo de carburante y las emisiones de CO₂ respecto a un motor gasolina con cambio automático de características similares.

Además de proporcionar la etiqueta Eco de la DGT, el motor eléctrico aporta potencia extra cuando se necesita, mejorando la elasticidad a bajas revoluciones. Esto se traduce en aceleraciones y arranques más ágiles, con salidas silenciosas y transiciones rápidas. Sobre el papel, el Nuevo Fiat 600 Hybrid ofrece una autonomía

eléctrica de 1 kilómetro circulando a menos de 30 km/h en ciudad y tomando las riendas en el arranque o el estacionamiento. Unas prestaciones en plena sintonía con la vocación polivalente del Nuevo Fiat 600, que con su tamaño de 4,17 metros de longitud y su amplio espacio interior representa la solución ideal tanto para los amantes de la ciudad como para los entusiastas del aire libre. Además asume la sostenibilidad, con novedades como el tejido de sus asientos, realizado en material reciclado, o el bioplástico Fascia utilizado en el salpicadero.



Elige tu GLC 220 d 4MATIC por 550€/mes¹.

Aportación inicial de 21.766€.

Oferta sujeta a contratación de seguro Mercedes-Benz. No incluido en la cuota².



GLC 220 d 4MATIC SUV: Consumo de combustible combinado (l/100 km): 5,2 - 5,9; emisiones de CO₂ combinado (g/km): 136 - 155.

¹Ejemplo de Renting particulares con Mercedes-Benz Renting España, S.A., para un GLC 220 d 4MATIC con paquete AMG Advance, por 550€, aportación inicial de 21.766€ impuestos incluidos, a 48 cuotas, 20.000 km/año. ²Contratación del Seguro Mercedes-Benz, adicional a la cuota, con posibilidad de contratar el mantenimiento y con un año adicional de garantía. Válido para ofertas realizadas hasta el 30/09/2024, solicitudes aprobadas hasta el 15/10/2024 y contratos activados hasta el 30/11/2024.

LOUZAO

Concesionarios Mercedes-Benz

Coruña • Ferrol • Santiago • Vigo • Pontevedra • Vilagarcía de Arousa • Ourense • Las Palmas • Lanzarote • Fuerteventura

Tel.: 881 244 092. www.mercedes-benz-louzao.es

LA VENTAJA ELÉCTRICA DE UN TODOTERRENO

En el desarrollo del Jeep Avenger Eléctrico, pionero en la nueva era de la marca, se ha puesto un gran cuidado en sus prestaciones todoterreno, que no tienen nada que envidiar a las versiones térmicas, con una autonomía, que puede llegar a los 400 kilómetros.

Por Redacción

El Jeep Avenger se ha diseñado pensando en proporcionar la máxima libertad a sus usuarios. Esto puede apreciarse tanto en su estilo único, su tecnología, su capacidad para aventurarse fuera de carreteras y caminos... En sus versiones eléctricas se ha querido ahondar en esa libertad en el acceso sin trabas al centro de las grandes ciudades y, sobre todo, llevando al máximo la autonomía, tanto en autopista como en ciudad.

El Jeep Avenger Eléctrico cuenta con un motor de 400 V que desarrolla 115 kW (156 CV), con un par máximo de 260 Nm. Su autonomía en carretera, según el protocolo WLTP, alcanza 400 kilómetros, una cifra que permite pensar en trayectos largos, como los que se hacen en vacaciones. En recorridos exclusivamente urbanos esta cifra puede ampliarse.

AUTOCARGA

Para aumentar aún más la autonomía eléctrica y reducir emisiones y consumo, el sistema de frenado cuenta con una función de autocarga que usa las desaceleraciones para maximizar la recuperación de energía cinética y mejorar la eficiencia. Recupera la energía que de otro modo se desperdiciaría cuando el vehículo desacelera (e-Coasting) y durante el frenado (Regenerative Braking).

Fiel al ADN de la marca, el Jeep Avenger destaca por su versatilidad en cualquier tipo de superficie gracias al control de tracción Selec-Terrain.

Su vocación *off road* también está presente en las molduras y elementos de protección que cubren tanto los bajos como todo el perímetro del vehículo y los faros, que además están carenados y situados en una posición elevada.

En cuanto a las tecnologías de ayuda a la conducción, el Jeep Avenger dispone de Asistente para Atascos, Detección de Ángulo Muerto, sensores de estacionamiento 360 grados y una cámara de visión trasera que representa el entorno del vehículo a vista de dron. Su precio ronda los 40.000 euros sin ayudas.



IR A CUALQUIER SITIO Y HACER CUALQUIER COSA

Para Jeep, la frase *Go Anywhere, Do Anything* es más que un eslogan: es un modo de entender el automóvil que alcanza todos los campos, incluida la electrificación.





MODOS DE CONDUCCIÓN

Los ingenieros han querido mantener en todo momento la elevada capacidad todoterreno de este modelo y para ello ofrecen hasta siete modos de conducción diferentes según el momento: Normal, Eco, Sport, Snow, Mud y Sand. Además, también cuenta con un asistente para que el conductor pueda afrontar fuertes pendientes sin riesgo alguno.



La gama incluye gasolina, híbrido y eléctrico



DISEÑO MODERNO

Las líneas del nuevo Jeep Avenger están gustando y prueba de ello son sus ventas. Su carrocería compacta y su aspecto atrevido y moderno se combinan a lo largo de los 4 metros de longitud. Destacan también sus nuevas ópticas, gracias a la fina luz led que se sitúa en la parte superior y que conforma el frontal con las siete lamas verticales típicas de la marca americana, que en este caso son cerradas.

CURSOS DE RECICLAJE PARA CONDUCTORES

La DGT prepara unos cursos de conducción segura para automovilistas. Se trata de reciclar los conocimientos de quienes llevan años al volante pero no han recibido ninguna formación desde que pasaron por la autoescuela. A cambio recibirán puntos en su carné.

Por **José Manuel Pan**

El reciclaje de los conductores veteranos figura desde hace años entre las principales preocupaciones de los responsables de la Dirección General de Tráfico. Es sabido que desde el período de formación previo a la obtención del permiso de conducir, la inmensa mayoría de los conductores no vuelven a tener ningún tipo de actualización de conocimientos sobre seguridad vial ni de adaptación a los nuevos sistemas tecnológicos que incorporan los vehículos. «Eso explica lo que sucede con las rotondas. En la autoescuela, los alumnos tienen claro cómo hay que circular por ellas, pero con el paso de los años todo el mundo se olvida», explica un formador vial, que tiene muy claro que es necesario un reciclaje cada cierto tiempo.

MUCHOS AÑOS SIN FORMACIÓN

La realidad es que son períodos muy largos, a veces de varios decenios, los que pasan desde la obtención del carné. En España no hay ninguna obligación de realizar una formación vial extra una vez conseguido el permiso de conducir. Solo algunos tienen la oportunidad de realizar cursos específicos de conducción promovidos por determinadas marcas de automóviles a sus clientes o gracias a iniciativas esporádicas de empresas, asociaciones e instituciones públicas. Es el caso de los cursos específicos organizados por la Xunta hace unos años para perfeccionar el manejo de las motos, que tuvieron una gran aceptación, pero que no se han vuelto a repetir. ¿Cómo hacer ese reciclaje de los conductores veteranos?

SEGURIDAD Y EFICIENCIA

Es esta la opción que está estudiando la DGT como la más idónea para poder lograr una actualización de los conductores veteranos. El obje-



CARMELA QUEJEIRO

SIN FORMACIÓN DESDE LA AUTOESCUELA. La gran mayoría de los conductores no vuelven a tener ningún tipo de formación vial desde su paso por la autoescuela. Y eso significa que han pasado muchos años sin haber actualizado conocimientos en seguridad vial.

tivo es que los automovilistas veteranos, que no han vuelto a pasar por un período de formación desde que aprobaron el examen para obtener el carné B, puedan realizar unos cursos de conducción segura y eficiente. Eso significa una actualización de conocimientos sobre los numerosos cambios normativos registrados en los últimos años, especialmente desde la entrada en vigor del carné por puntos en el 2006; sobre el significado de muchas de las nuevas señales que ahora son totalmente desconocidas para muchos conductores, y sobre el comportamiento en carretera de los vehículos actuales y sus avances tecnológicos.

PUNTOS COMO PREMIO

No está cerrado definitivamente el modelo que elegirá la DGT para efectuar ese proceso de formación



Tráfico quiere que los cursos sirvan para actualizar los conocimientos en seguridad vial

continua de los conductores, que en todo caso será voluntario. «Estamos regulando esos cursos porque estamos convencidos de la importancia de la formación continua de los conductores», avanzó hace unos días en Madrid el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, al dar cuenta del balance de la siniestralidad de julio y agosto en las carreteras, con 241 muertos en España, 15 de ellos en Galicia. A la espera de conocer con más detalle cómo serán esos cursos que mencionó el ministro, La Voz ya ha podido saber que habrá un beneficio para los conductores que hagan esos cursos y que se traducirá en la bonificación de un determinado número de puntos en el carné de aquellos que superen esos cursos de actualización y reciclaje, que serán voluntarios y tendrán formación teórica y práctica.



La más amplia gama de vehículos de ocasión de todas las marcas,
con la confianza y garantía de Grupo Breogán.

HÍBRIDOS SEMINUEVOS
+400 VEHÍCULOS EN STOCK
HASTA 15 AÑOS DE GARANTÍA
OFERTAS INSUPERABLES



Tu concesionario de confianza en Galicia:
A Coruña, Carballo, Narón, Lugo, Barreiros, Santiago y Vigo.

 669 847 387

 900 815 915

www.grupobreogan.com



COMO ANILLO AL DEDO DE ALONSO

Aston Martin le ha hecho el mejor regalo con el que podía soñar su piloto estrella, el asturiano Fernando Alonso.

Se trata del Valkyrie, el modelo más radical de la marca británica, con un motor V12 híbrido que desarrolla una potencia de 1.155 caballos.

Por **Héctor Ares**

El Valkyrie es un exclusivo hipercoche con la misma tecnología que un Fórmula 1, pero carrozado y matriculado para rodar por las calles.

Es un coche que solo puede mostrar sus cualidades en un circuito cerrado y con conductores altamente expertos, por eso decimos que le viene como anillo al dedo a Fernando Alonso, una de las pocas personas sobre el planeta capaces de poner a prueba este modelo tan especial.

Para la puesta en escena de la entrega del coche no pudieron elegir mejor escenario que Mónaco,

donde los superdeportivos comparten asfalto con los Fórmula 1 a las puertas de su famoso casino.

Como no podía ser de otra manera, el Valkyrie de Alonso está pintado en los mismos colores que su monopla de carreras e incluso lleva en su placa el número 14, el mismo que en pista. El coche está realizado en gran parte con fibra de carbono y cuenta con detalles como un pedal de acelerador de aluminio anodizado rojo grabado con el mismo número 14, un número talismán para el asturiano, que ganó, a sus 14 años y un 14 de julio de 1996, el campeonato del mundo de karting.

Fernando Alonso trabajó mucho personalmente en el diseño del

Valkyrie, que él mismo define como un Fórmula 1 de calle. El Aston Martin Valkyrie acelera de 0 a 100 en menos de 2,5 segundos gracias a su poderoso motor V12 de 6,5 litros, ayudado por una aerodinámica testada en el túnel de viento de la marca.

Aston Martin fabrica sus automóviles en su sede central en Gaydon (Reino Unido), y en este caso el Valkyrie se realiza prácticamente a mano, ya que solo se construirán 150 unidades. Cada una de ellas requiere más de 2.000 horas de trabajo.

Antes de entregarla, a cada unidad se le realiza una prueba en pista, en el circuito de Silverstone, próximo a la fábrica.

SKODA

KARQ



Tener espíritu Karoq es llenar tu vida de:

Kilómetros de experiencias. Vivir miles de **A**venturas. Y que todas se conviertan en **R**ecuerdos, de esos que jamás se **O**lvidan. Y saber que, cuando **Q**uieras, puedes empezar de nuevo.

Red de concesionarios oficiales Škoda de Galicia

Bonaval Móvil

Vía Isaac Peral, 8-10 (Pol. del Tambre)
Tel. 981 51 97 37 - Santiago de Compostela

Ceao Motor

Avenida Benigno Rivera, s/n
Tel. 982 20 97 50 - Lugo

Gadasa

Rúa Seixalbo, 2
Tel. 988 24 73 13 - Ourense

Av. Das Mariñas, 287-289

Tel. 881 898 069 - Oleiros (A Coruña)

Mourente Motor

Av. Madrid, 131 - Tel. 986 26 64 54 - Vigo
Av. Lugo, 96 - Tel. 986 85 83 50 - Pontevedra

Movilria

Estrada Castelao, 49-50 (Pol. A Gándara)
Tel. 981 37 27 20 - Ferrol

RENAULT 6CV, EL TRIUNFO DE LO SENCILLO

Concebido como un automóvil sencillo y fiable, el Renault 6CV, presentado en 1922, representó el modelo de acceso a la marca del rombo. Este pequeño vehículo respondió con éxito a la creciente demanda de automóviles modestos y prácticos surgida tras la Primera Guerra Mundial.



Por **Oscar Ayerra**

Para los fabricantes de vehículos europeos, la Primera Guerra Mundial supuso un profundo proceso de cambio tecnológico, pasando de una construcción casi artesanal a una gestión eficiente de las líneas de ensamblaje. Henry Ford, con la cadena de producción de su modelo T, ya había puesto la primera piedra en 1908. Una solución que apostaba por optimizar cada paso para abatar el producto final.

La Gran Guerra, por tanto, fue el entrenamiento perfecto para muchos constructores, al verse obligados a transformar sus procesos constructivos en sistemas de fabricación en masa de armas y vehículos de guerra. Un desarrollo contrarreloj donde la exigencia militar obligaba a producir más unidades y de manera más rápida.

Tras el conflicto, muchos constructores se dieron cuenta de que su supervivencia pasaba por la eficiencia en la línea de fabricación. Además, con la llegada de un crecimiento económico, comprendieron que otra parte de la sociedad entraba en escena y empezaba a demandar vehículos no solo como un símbolo de estatus y de ocio, sino como una necesidad.

Aquellos que prefirieron mantener

su filosofía artesanal de preguerra sufrieron una lenta agonía, hasta que la crisis mundial del 29 forzó su desaparición.

Citroën fue el primer fabricante en aplicar en el automóvil esta organización científica del trabajo. El Tipo A de 5 CV fiscales, de 1919, fue el primer modelo europeo producido en masa, desencadenando una guerra entre sus rivales por ofrecer un producto fiable y económico. En los años 20, Peugeot, Mathis y Donnet, entre otros, y por supuesto Renault, comenzaron una dura competencia por ofrecer nuevos productos de precio contenido aunque sin dejar de lado sus versiones superiores. Si en 1919 existía un vehículo por cada 400 franceses, diez años más tarde la cifra había evolucionado a tan uno por cada 39 ciudadanos. Una década que estuvo marcada por la entrada del vehículo como parte del desarrollo social. Esta democratización del automóvil también llegó a Alemania, Reino Unido o Italia, cuyos fabricantes más avezados se acogieron al método *fordista* para aumentar sus tasas de producción.

NACE EL 6CV

Es en 1922 cuando aparece en escena nuestro protagonista, denominado 6CV por su potencia fiscal francesa. Nace como respuesta estratégica frente a dos duros competidores como eran el Citroën Tipo A y el 501 de Fiat, cuya concepción se encontraba a medio camino entre un ciclocar y un automóvil tradicional. Tras la reestructuración de los talleres y una ampliación de sus instalaciones, ubicadas a las afueras de París, el 6CV se presenta en octu-

bre de ese año bajo la denominación KJ. Sería el primero de un total de tres evoluciones del modelo que la marca ofrecería hasta el final de su existencia, en 1929. Era un vehículo sencillo, muy robusto y con un precio contenido. Su interior estaba preparado para dos o tres plazas, según el acabado, y contaba con un propulsor de 15 caballos que resultaban suficientes para moverlo con cierta agilidad. Tan solo dos meses después ya recibe las primeras mejoras estéticas, como un remodelado capó, sustituyendo el diseño denominado «estilo cocodrilo», cuya forma, creada en 1904, surgía al posicionar el radiador detrás del motor. Una silueta muy característica pero que ya daba signos de estar desfasada. En ese momento se ofrece con cinco tipos de carrocerías, entre abiertas y cerradas. Con una competencia feroz, Renault se ve forzada a seguir evolucionando el modelo. Aparece el tipo MT en 1924, con algunos avances respecto al anterior (cuenta con nuevos frenos y neumáticos mejores). Ese mismo año se presenta también una nueva versión con una distancia entre ejes 20 cm mayor, la denominada NN. Contaba con un interior más amplio, dando cabida a cuatro plazas, lo que lo catapultaba a ser un referente, consagrándose como la variante de mayor éxito.



EL MÍTICO ROMBO. El NN sería el primer modelo que estrenaría el nuevo diseño del símbolo del rombo, la famosa placa de diamante. Hasta ese momento se presentaba en formato circular.



CUERO SOBRE RUEDAS

Teniendo en cuenta que el Citroën 5CV desaparece ese año, la versión MT deja de tener sentido y se detiene su producción, dejando al NN como único representante de la marca en esa categoría.

El recién presentado NN tenía un equipamiento revisado y ampliado, además de mejoras significativas, todo ello complementado con nuevas carrocerías y acabados. Pese a contar con un precio de 18.000 francos, unos 1.500 por encima de sus rivales, supuso un éxito de ventas. A partir de 1926 se presenta una evolución, la denominada NNI, que cuenta con sutiles actualizaciones. Poco después llegaría la última versión, con optimizaciones técnicas que se traducen en un nuevo embrague de disco, una transmisión más robusta y un sistema de encendido por batería. Esta variante, la NN2, marcaría el cierre de la evolución del modelo 6CV. En 1929, año en que finalizó su producción, se habían construido un total de 150.413 unidades, de las que el 80 % correspondieron al modelo NN en sus tres variantes.

En sus casi ocho años de producción, este pequeño vehículo demostró un estándar de fiabilidad muy alto: fue utilizado en varias ocasiones para realizar travesías transcontinentales de miles de kilómetros, como por ejemplo la expedición Estienne, que en 1923 atravesó África a bordo de varios 6CV transformados en una especie de semi-camión de tres ejes. Tres años después, con un Renault NN casi de serie y con mínimas adaptaciones, el mismo militar, George Estienne, lograba atravesar el Sáhara en un viaje de 18.000 kilómetros entre París y Fort Lamy (cerca de Camerún).

El NN tuvo también su protagonismo en las carreras, atreviéndose incluso con el rali de de Montecarlo, donde en 1925 quedó en el séptimo puesto de su categoría.

La Fundación Jorge Jove encontró en esta unidad, adquirida hace 25 años y matriculada en Barcelona en 1927, un doble interés: por un lado, la historicidad propia del modelo, que simboliza un momento clave tanto en lo tecnológico como en lo social; y, por otro, la singularidad de su carrocería denominada Weymann, una solución nacida en 1919 cuya característica principal radicaba en el uso del cuero como recubrimiento exterior del vehículo, en lugar de la utilización de las planchas metálicas convencionales.

RODAR SIN RUIDO

«El silencio de las carrocerías Weyman satisface el oído más exigente». Así rezaba la publicidad con que este carrocerero, Charles Weymann, lograba atraer la atención de numerosos fabricantes tras la guerra, los cuales, vieron en esta solución el complemento ideal para sus vehículos. En esa época, la evolución y el rendimiento dinámico de muchos autos habían mejorado mucho, pero las vibraciones seguían siendo un problema. Todavía no se había inventado el *silent-block* o goma que aislaba de las vibraciones que llegaban a la cabina desde el propulsor, evitando así el anclaje directo del motor al chasis (habría que esperar hasta 1932). Además, la calidad de las infraestructuras viales dejaba mucho que desear. Caminos de tierra, baches, piedras y surcos ponían a prueba las sufridas estructuras de madera con las que se construían muchos vehículos. Las constantes vibraciones iban deformando las uniones de madera, generando los tan indeseados chirridos. En ocasiones, bastaba con acelerar o frenar para que toda la estructura del vehículo se viese envuelta en múltiples sacudidas y torsiones, provocando la aparición de crujidos que perturbaban la experiencia de con-



ESTRUCTURA. Dentro de cada estructura de madera y cuero sintético se rellenaba de material de algodón. Las juntas entre largueros de madera eran de acero. En caso de percarce resultaba muy fácil sustituir las piezas afectadas.



DE PELÍCULA. El cine también ha utilizado en varias películas este sencillo vehículo, siendo la presencia más destacada en la tercera película de la saga Indiana Jones. En una escena de desierto rodada en Almería, los protagonistas son perseguidos por los nazis, cuyo general al mando se desplazaba en un Renault NN.

ducción. Con un panorama así, Weymann fue el primero en desarrollar un sistema que afectaba a la flexibilidad estructural. Con conocimientos en aeronáutica, y tras su experiencia como probador de aeronaves durante la Gran Guerra, trasladó al automóvil una solución similar a la que se empleaba en las alas de tela de los aviones de la Primera Guerra Mundial. Una fórmula sólida y flexible a la vez. El

recubrimiento externo de cuero conseguía no solo aligerar el peso total, sino adaptarse casi a cualquier tipo de deformación puntual. Otra característica de este sistema consistía en sustituir las problemáticas juntas de madera encoladas por uniones metálicas, lo que minimizaba la sonoridad sin comprometer la solidez estructural.

ASPECTO ACOLCHADO

Bugatti, Rolls Royce, Stutz o Bentley fueron algunos clientes que optaron por esta solución para algunos de sus modelos. El resultado cumplía con lo prometido. Silencio de rodadura. Además poseía, según su creador, ventajas respecto al resto, ya que no era necesario pintar los paneles, que además se reparaban con facilidad y al ofrecer un menor peso suspendido, el centro de gravedad bajaba, lo que redundaba en una mejora dinámica. Frente a la gran demanda, Weyman concedería licencias a numerosos fabricantes europeos y estadounidenses. Como desventajas, ofrecía una paleta de colores pobre y siempre de tonalidad mate; y en condiciones climatológicas adversas, al cabo de unos pocos años el interior de los paneles podría llegar a pudrirse. Con la llegada de nuevos bastidores reforzados y el nuevo concepto de carrocería autoportante con el Lancia Lambda en 1923, además de un creciente estilismo de grandes curvaturas casi incompatibles con este sistema; las carrocerías Weymann tenían ya su fecha de caducidad.

1928 fue un buen año para este carrocerero, pero la crisis mundial del 29 fue el detonante del fin de este tipo de carrocerías personalizadas. En 1931 se realizaron las últimas creaciones de Weymann antes de desaparecer.

NUEVO LEÓN



**HAY UN HILO ROJO
QUE NOS CONECTA**

Descubre la leyenda en cupraofficial.es/hilo-rojo

POR 31.400 €

Sujeto a financiación*



CUPRA

*PVP recomendado en PyB para un Nuevo CUPRA León 1.5 eTSI 110 kW (150 CV) DSG (IVA, Impuestos de Matriculación, Transporte, descuento de marca y concesionario y bonificaciones de SEAT Financial Services incluidos en el precio). Oferta válida hasta el 30/09/2024 para clientes particulares que sean actuales propietarios de un vehículo de marca CUPRA, así como para los familiares de estos de primer grado y cónyuge que financien a través de SEAT Financial Services según condiciones actuales con un capital mínimo de 18.000 € con una duración y permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. SEAT Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Bank GmbH S.E. Consumo medio combinado con gama CUPRA León de 0,4 a 8,7 l/100km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 8 a 198g/km (Valores WLTP). Imagen acabado CUPRA LEÓN con opcionales.

S&B 37TH
AMERICA'S CUP
BARCELONA