



EXTRAvoz

SUPLEMENTO DE MOTOR

DOMINGO 17 DE NOVIEMBRE

DEL 2024 | Nº 431

La Voz de Galicia

CITROËN VUELVE AL ORIGEN



2 **CITROËN C3 AIRCROSS** Familiar y confortable, como han sido siempre los Citroën, este C3 Aircross puede albergar hasta siete plazas en sus 4,39 metros.

6 **RENAULT 5** Un divertido modelo eléctrico con precios cercanos a los 20.000 euros y autonomía en ciudad para más de 300 kilómetros.

14 **TOYOTA LAND CRUISER** Es toda una leyenda en la automoción mundial, el más duro todoterreno de la historia, dulcificado ahora sobre asfalto.



C3 AIRCROSS, NUEVO ESTILO

El Citroën C3 Aircross será un modelo fundamental para recuperar ventas. Ahora exhibe nueva línea, mejor habitabilidad interior y más comodidad, conservando un precio justo desde 18.990 euros.

Por **Juan Ares**

Con 4,39 metros de largo (23 centímetros más que el modelo anterior) el nuevo C3 Aircross está construido con una nueva plataforma que le propicia utilizar motores de gasolina 1.2 Turbo de 100 caballos como entrada a la gama y un híbrido de 48 V y 136 caballos que puede circular en modo eléctrico por la ciudad. Además contará con una versión cien por cien eléctrica con autonomía de 300 kilómetros, aunque para el futuro ya se adelanta una nueva motorización eléctrica con hasta 400 kilómetros de autonomía.

El C3 Aircross participa en la filosofía del confort de la marca personalizada por los asientos Advanced

Comfort, de lo mejor que se puede encontrar en el segmento SUV B, y también cuenta con una suspensión con topes hidráulicos progresivos, que le dan esa sensación de alfombra voladora.

ESPACIOSO

Fabricado en la planta eslovaca de Trnava, el C3 es un vehículo capaz incluso para familias, con un maletero de 520 litros (ampliable a 1.600 abatiendo asientos), y ahora ofrece en su gama numerosas combinaciones de colores, alguna de ellas con techos de otro color.

Es un modelo actualizado en cuanto a tecnologías de ayuda a la conducción como la proyección de datos en el parabrisas, el grip control de modos de conducción con asistente de sensores, y una conectividad manejada

desde una pantalla táctil de nueve pulgadas con navegador.

Aprovechando su espacio interior, Citroën ha querido dar también una opción de siete plazas a este modelo con la incorporación de una tercera fila de asientos.

El C3 Aircross supone un cambio radical en el aspecto de este segmento, con un frontal vertical donde los chevrones cobran protagonismo, ahora con un diseño renovado que incluye unos faros con la nueva firma luminosa de tres puntos. Su trasera, con un portón muy recto también, beneficia el espacio y la sensación compacta general del coche, que gana mucho respecto a la generación anterior. Esta trasera dispone de un pequeño alerón trasero sobre la luna posterior. Seguramente será uno de los modelos más vendidos de la marca.





Se puede elegir con un motor de gasolina de 110 caballos, un híbrido de 48 V y 136 caballos o una motorización eléctrica



CINCO O SIETE PLAZAS

El modelo ha crecido hasta 23 centímetros en tamaño y ofrece versiones de cinco o siete plazas. Destaca, sobre todo, su nuevo frontal, mucho más vertical, con los chevrones ganando protagonismo, y también su traseira recta y con un alerón arriba.



 la opinión de
JUAN ARES

DESCONECTANDO A LAS ADAS (SIN H)

Ya hemos hablado largo y tendido en esta opinión de las ADAS (sin H), que son las ayudas a la conducción en los automóviles modernos. Los fabricantes mundiales han invertido miles de millones en el desarrollo de estos sistemas que desde su implantación, primero en los coches de gama alta pero ya en casi todos los modelos del mercado, han salvado miles de vidas en las carreteras. Las ADAS han llegado de la mano de la electrónica y asociadas a sensores, radares y cámaras que vigilan el entorno del vehículo y lanzan señales acústicas y luminosas, e incluso realizan acciones sobre la dirección o los frenos del coche cuando aprecian peligro de atropello o colisión. Son nuestros ángeles de la guarda sobre la carretera.

Pero con la proliferación de ADAS (algunas obligatorias ya en los vehículos fabricados desde este año en Europa) llegan los efectos colaterales.

Cuando entramos en un parking con accesos ajustados, o en una calle estrecha, los coches modernos se convierten en una especie de tiovivos de feria. Empiezan a pitar alarmas sonoras, a encenderse avisos luminosos en el tablero, como si estuviese a punto de acabarse el mundo. Hay que tener mucha serenidad para no clavar el freno y salir corriendo del coche. Eso mismo puede ocurrir cuando vamos por una carretera con tráfico denso y el coche empieza a pitar y señalar que por detrás a la izquierda nos

está alcanzando un coche, o que vamos a poca distancia del que nos precede. En esos momentos una invisible mano salvadora tira de nuestro volante hacia la derecha, o frena bruscamente el coche. Y muchas veces el navegador se une a la fiesta y empieza a decirnos que giremos a la izquierda o sigamos de frente en la rotonda. A veces un coche moderno se vuelve más estresante

que un caza de combate de la patrulla Águila.

Y los clientes se quejan. Van al concesionario y le dicen al del taller que cómo se quita esto o lo otro. Pero es inútil, aunque lo quites se activa de nuevo al encender otra vez el coche. Y así acabamos recurriendo a los ansiolíticos.

Y las marcas se empiezan a preocupar, porque las ADAS (sin H) empiezan a convertirse en malvadas brujas.

Y llega la solución, que ya han puesto los principales fabricantes a sus nuevos modelos. Una teclita en el volante que nos permite visualizar en el tablero digital, que llevan ya todos los vehículos modernos, los sistemas de alarmas y que permiten desactivarlos automáticamente

en solo cinco segundos. Asunto arreglado.

Así que, tras invertir miles de millones en ADAS (sin H), los fabricantes tienen que inventar un botoncito que cuesta 30 euros para que las desactivemos. Son para nuestra seguridad, pero nos resultan incómodas. Tendríamos que pensar si esto tiene alguna lógica o es tirar piedras contra nuestro propio tejado.

“¿Por qué gastamos nuestro dinero en coches equipados con ADAS y luego queremos desconectarlas?”

sumario

10 PEUGEOT 5008
SUV para siete plazas, motores eléctricos, híbridos y enchufables.

18 RENAULT RAFALE
Una versión más potente con 300 caballos y tracción 4x4.

20 ALPINE A290
El primer eléctrico de la marca Alpine con 4 metros y mucho ritmo en su conducción.

30 ROYAL ENFIELD
La Himalayan 450 permite adentrarse en pistas y caminos de montaña.



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, IGNACIO FERREIRO GONZÁLEZ

Cualquier día
puede ser un
día perfecto.



A5 Nuevo
Audi A5 Avant



La diferencia entre un día más y uno perfecto está en los detalles. Como los que incorpora el nuevo Audi A5 con un futurista interior con pantallas panorámicas, Audi assistant con inteligencia artificial y la última generación de la tracción quattro. Grandes detalles que marcan la diferencia en un automóvil que transmite deportividad desde cualquier ángulo.

Audi A la vanguardia de la técnica.
#This is Audi

Consumo combinado de combustible: 4,9-7,6 l/100 km; Emisiones combinadas de CO₂: 127-173 g/km.
Las cifras de consumo de combustible y emisiones de CO₂ se facilitan en intervalos porque dependen del juego de ruedas y neumáticos que se utilice.

EL R5 RESULTA LÓGICO Y EMOCIONANTE

Tras realizar los primeros kilómetros al volante del renacido Renault 5, este modelo nos parece de lo más lógico como eléctrico urbano, con consumo muy reducido y capacidad de recuperación de energía, pero además transmite sensaciones deportivas.

Por Juan Ares

Ya dijimos en su día que el R5 es un coche emocional, sobre todo para los que peinamos canas, que tenemos un recuerdo o una vivencia con este modelo.

Por su tamaño, de 3,92 metros, es un coche pensado para la ciudad, su entorno más amable, donde puede gastar alrededor de 13 kWh y aprovechar su bajo peso (para un eléctrico) recuperando bien su batería.

Pero lo que más nos sorprendió en la prueba que realizamos fue su capacidad rutera por trazados de montaña con muchas curvas y grandes desniveles. Ahí nos pareció incluso un coche que puede sorprender a los amantes de la conducción deportiva. Por su tamaño compacto, las grandes llantas de 18 pulgadas colocadas sin voladizos ni delante ni detrás le confieren un tacto de kart, afianzado por su distribución de pesos con un centro de gravedad muy bajo, como corresponde a un eléctrico con baterías en el suelo.

Además, sus suspensiones son muy eficaces y sobre todo su dirección es muy directa, con una desmultiplicación que permite meterlo en curvas sin apenas girar el volante.

Es un coche divertido y emocional en esas rutas donde, con su batería de 52 kWh (más adelante saldrá otra de 40 kWh) y su potencia equivalente a 150 CV, muestra mucha garra.

Pero volviendo a su uso urbano y analizando otras características del R5 podemos hablar de un coche que

hace volver las miradas y levantar los pulgares a mucha gente en ciudades y carreteras. El R5 es un coche simpático y acogedor, con un interior tecnológico donde las pantallas digitales cobran gran protagonismo, junto a unos asientos muy grandes y envolventes que penalizan un poco el espacio de las plazas traseras, que son muy justas para adultos con altura.

El R5 puede convertirse en un eléctrico popular y prueba de ello es que en España ya se contabilizan más de mil pedidos cuando acaba de llegar a los concesionarios. Renault ha tratado de apurar al máximo sus precios, que son de 34.900 euros en acabado Iconic y de 32.900 en el Techno, pero a estos hay que descontar 1.400 euros de campaña y 7.000 del Plan MOVES. También habrá un Evolution por 27.900 euros con esos mismos descuentos.



DOS PANTALLAS EN UNA
Tras el volante hay un cuadro digital con una diagonal de 10 pulgadas y, a su derecha, una pantalla de navegación con el mismo tamaño.

ORIGINAL
Sobre el capó, las barras del 5 nos muestran el nivel de batería del coche.





La gama de colores, muy vistosa, es uno de los aciertos de este R5, que ya se puede ver en los concesionarios gallegos





DEL CIRCUITO A LA CALLE

Estamos acostumbrados a verlo como coche de seguridad en los circuitos de Formula 1, pero también es un coche maravilloso para disfrutar de la carretera. Es el Aston Martin Vantage de 665 CV.

Por **Héctor Ares**

El Aston Martin Vantage es el modelo más accesible de la firma británica, aunque cuesta creerlo viendo las cifras de esta generación que hemos podido probar recientemente en las preciosas carreteras de La Alcarria (Guadalajara). El estilizado deportivo británico esconde bajo el capó un motor 4.0 V8 Biterbo de 665 CV, llegando la potencia a niveles nunca vistos hasta ahora en un Vantage.

A nivel de diseño, la carrocería más ancha, con unos pasos de rueda muy marcados, unos hombros posteriores prominentes y muy perfilados y una traseira muy compacta, con una tapa del maletero que hace las veces de alerón posterior, marcan su estilo deportivo y elegante al mismo tiempo. En la parte delantera la parrilla tan característica de los coches de la firma de Gaydon es ahora un 38 % más grande y permite respirar mejor



al motor. Cuando te sientas en su habitáculo biplaza es notable el salto adelante que ha dado este modelo en materia de digitalización. Se ha sus-

tituido el cuadro de relojes por una pantalla de muy fácil lectura y en el centro del salpicadero encontramos un sistema de infoentretenimiento

de 10,25 pulgadas con lo último en conectividad. Y lo mejor es que sigue manteniendo botones físicos para muchas funciones, como por ejemplo la climatización o la puesta a punto de los modos de conducción en cuanto a dureza de suspensiones o respuesta del motor.

Dinámicamente se nota una evolución muy notable respecto a generaciones anteriores. Es capaz de llevarte de 0 a 100 km/h en solo 3,5 segundos, y si sigues acelerando podrías llegar a unos estratosféricos 325 km/h de velocidad punta. Más allá de esas cifras, ofrece un nivel de precisión del eje delantero muy alto, lo cual ayuda a generar confianza cuando lo conduces rápido. Gracias al nuevo sistema de suspensiones desarrollado por el especialista Bilstein es muy cómodo para viajar por carretera.

El precio de este Vantage parte de los 250.000 euros y, como suele ocurrir en coches de lujo, se puede personalizar a medida a través del programa Q de Aston Martin.

HASTA

15

AÑOS DE
GARANTÍA*
TOYOTA RELAX



NUEVA GAMA TOYOTA C-HR HYBRID Y PLUG-IN HYBRID

DESDE

180 €
AL MES*

48 cuotas.

Entrada: 8.994,35 €.

Última cuota: 18.702,48 €.

INCLUYE 4 AÑOS DE GARANTÍA Y MANTENIMIENTO



Gama Toyota C-HR Hybrid: Emisiones CO₂ (g/km): 105 – 116. Consumo medio (l/100 km): 4,7 – 5,1.

Gama Toyota C-HR Plug-in Hybrid: Emisiones CO₂ (g/km): 19 – 20. Consumo medio (l/100 km): 0,8 – 0,9.

*Precio correspondiente a Toyota C-HR Hybrid 140H Advance. Precio por financiar: 28.500€. Toyota Easy Plus: 800€. PVP al contado: 31.620€. Entrada: 8.994,35€. TIN: 7,95%. TAE: 9,21% (Toyota Easy Plus opcional no forma parte del coste de la financiación a efectos del cálculo de la TAE). 49 meses: 48 cuotas de 180€/mes y última cuota: 18.702,48€. Comisión de apertura financiada (2,99%): 607,14€. Importe total del crédito: 20.912,79€ (incluye Toyota Easy Plus). Importe total adeudado: 27.342,48€. Precio total a plazos: 36.336,83€. Coste total del crédito: 7.036,83€. Importe de los intereses: 6.429,69€. Sistema de amortización francés. Oferta financiera con el producto Toyota Easy de Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España. Capital mínimo a financiar 17.000€. IVA, transporte, impuesto de matriculación, promoción, aportación del concesionario incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metalizada y equipamiento opcional no incluidos. Paquete Toyota Easy Plus con 4 años de Garantía y mantenimiento (un mantenimiento cada 15.000km o un año, lo que antes suceda).

Incluye Toyota Relax realizando el mantenimiento oficial en tiempo y forma estipulado por Toyota, una vez finalizado el periodo de garantía de fábrica. En cada revisión en la red de talleres oficiales Toyota se activa un año o 15.000 km de garantía (lo que antes suceda), pudiendo renovarse en cada periodo de mantenimiento según el calendario marcado en el libro de Servicio y Garantía. Modelo visualizado puede no corresponder con el modelo ofertado. Oferta válida hasta 31/10/2024 en Península y Baleares. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Quedan excluidos de esta promoción los vehículos para flotas. Oferta ofrecida por Toyota España S.L.U. (Avda. Bruselas, 22, 28108 - Madrid) y su red de concesionarios. Para más información consulte condiciones en tu concesionario habitual o en toyota.es. Los niveles de consumo de combustible así como de emisiones de CO₂ se miden en un entorno controlado, de acuerdo con los requisitos de la normativa Europea. Para más información o si está interesado en los valores de un vehículo con distinto acabado, por favor contacte con Toyota España, S.L.U. o su concesionario Toyota. El tipo de conducción junto con otros factores (condiciones de carretera y meteorológicas, tráfico, conducción del vehículo, equipo instalado después de la matriculación, carga, número de pasajeros, etc.) juega un papel en el consumo de combustible y emisiones de CO₂.



MÁXIMO CONFORT

Cada día resulta más complicado encontrar recreacionales de siete plazas en las distintas gamas y Peugeot es una de las marcas europeas que los ofrece con el nuevo 5008, uno de los más espaciosos y versátiles del mercado.

Por **Juan Torrón**

Con tres filas de asientos, este SUV ofrece capacidad para que siete pasajeros viajen cómodos, gracias a la amplia distancia entre ejes y al sistema Easy Access que facilita el acceso. A esto también contribuye la amplia apertura de la puerta posterior. Sentados al pequeño volante del i-Cockpit nos acoge una pantalla curva de 21 pulgadas y una amplia consola central que nos permite guardar cosas y apoyar de forma muy confortable nuestro brazo derecho. Con dos acabados, el Allure será el de acceso a la gama

y el GT estará reservado a los que quieran disfrutar del máximo equipamiento, así como de numerosas ayudas a la conducción. Exteriormente el coche, de 4,8 metros de longitud, se muestra muy atractivo y moderno gracias a los dos cortes muy verticales que presenta tanto en el frontal como en el portón posterior. Sus luces diurnas y de freno, en forma de garra, nos denotan que estamos ante un Peugeot de los nuevos, al igual que su parrilla, semejante a la de su hermano, el 3008.

Su conexión con el exterior le permite actualizar los mapas y otras ayudas de forma *online*, alcanzar la conducción autónoma de nivel 2 y recurrir a la inteligencia artificial

generativa para poder ofrecer ayuda y respuestas cada vez más eficaces.

Bajo el capó, el cliente podrá elegir motorizaciones eléctricas, híbridas enchufables e híbridas ligeras. Las versiones eléctricas, basadas en la plataforma STLA Medium, comenzarán en los 51.660 euros y podrán ser de 210, 230 y 320 caballos, esta última con tracción integral. Su máximo rango de autonomía se sitúa en los 680 kilómetros. La versión híbrida enchufable costará 45.660 euros y con ella podremos hacer 82 kilómetros en modo cien por cien eléctrico y disfrutar de 195 caballos, mientras que la híbrida ligera costará 38.660 euros y dispondrá de 136 caballos.

ASIENTOS INDIVIDUALES

Con las siete plazas disponibles, el 5008 ofrece hasta 348 litros de maletero. Sus asientos individuales, dotados de Isofix, permiten múltiples configuraciones.



Su amplio abanico de modernas motorizaciones lo convierte en uno de los mejores siete plazas del mercado



GASOLINA Y SUV EN EQUILIBRIO

El modelo más vendido de Audi en España en lo que va de año es el Q3, tanto con carrocería de 5 puertas como la sportback, y por delante de sus hermanos A3 y Q2.



Por **Juan Torrón**

La unidad probada equipaba bajo su capó el motor de gasolina 35 TFSI, capaz de generar 150 caballos de potencia y ofrecer un par motor de 250 Nm muy agradable en la conducción diaria. Seguramente sea el último motor de ciclo solo gasolina, ya que los siguientes serán híbridos ligeros. También será de los últimos que incorporen por separado la información del conductor por un lado y la de la consola central por otro, repartida ahora en dos pantallas de fácil manejo, ante la inminente llegada en futuras generaciones de pantallas completas y curvas.

Con un precio de 40.600 euros, su carrocería dispone de cinco puertas, con un amplio portón eléctrico que da acceso a un maletero de 1.405 litros. Con 4,4 metros de longitud, este recreacional de color azul presume de acabados en negro, como se puede observar en la parrilla delantera, los espejos retrovisores y el deflector trasero, propios de la opción deportiva S Line. Esta carrocería, con respecto a la sportback, ofrece un mayor espacio en las plazas traseras al no bajar tanto la luneta posterior, mientras facilita el acceso a ellas.

El motor logra consumos muy ajustados gracias también al uso de una caja de cambios S Tronic de siete velocidades muy bien escalonada. Sus suspensiones y frenos van acordes a las prestaciones de sus 150 caballos y sus acabados interiores están muy logrados al tacto y a la vista, convirtiéndolo en una muy buena opción entre los SUV compactos *premium*.





PEUGEOT

NUEVO E-3008

100% ELÉCTRICO



700 KM DE AUTONOMÍA¹
HASTA 8 AÑOS DE GARANTÍA
PEUGEOT ALLURE CARE

1. Nuevo E-3008: Autonomía eléctrica hasta 700km – Consumo Eléctrico: 17,7 kWh/100km – Emisiones de CO₂ en conducción: 0 g/km (Valores en ciclo combinado WLTP) PEUGEOT 2. 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 modelos: E-208, E-2008, E-308, E-308 SW, E-3008, E-5008. 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 Peugeot.es



2

TODOTERRENO SIN LÍMITES

El nuevo Toyota Land Cruiser se mantiene como una referencia en conducción «off road», con las soluciones tecnológicas más avanzadas. Hemos puesto a prueba la First Edition y el resultado es impresionante.

Por Javier Armesto

Toyota es una de las referencias en el mundo de los todoterrenos con su ya mítico Land Cruiser, que se empezó a producir nada menos que en 1951. Ha habido innumerables versiones, pero en Europa occidental se mantenía casi inalterable desde el 2009 la Serie 150. Por fin, quince años después, una nueva generación llega para relevarlo. Se trata de la Serie 250, que comercialmente se denomina Toyota Land Cruiser VX y que ya se puede adquirir en España desde 76.450 euros. Es un coche imponente de 4,92 metros de largo, 1,98 de ancho y 1,87 de alto, así que crece en todas sus cotas respecto a su antecesor. De momento hay una única motorización diésel, de 2.755 cc y cuatro cilindros, turboalimentado, y que rinde 204 caballos. El año que viene llegará una versión *mild hybrid* que le permitirá obtener la etiqueta medioambiental ECO (ahora tiene la C).

Para celebrar el lanzamiento, Toyota sacó una edición especial First Edition con una modificación sustancial: los faros delanteros, en vez de rectangulares y multiled, son circulares, inspirados en el Land Cruiser FJ60 de los años 80. Además se ofrece en dos colores de carrocería exclusivos (amarillo Tottori y azul Oasis), con el techo en blanco, y cuenta con extras como barra estabilizadora delantera desconectable, llantas de 18 pulgadas, tapicería de cuero, techo solar, head up display y un sistema de sonido JBL con 14 altavoces. Para España solo se han destinado 250 unidades —ya están todas vendidas— y esta es precisamente la versión que hemos tenido la oportunidad de probar.

Las líneas rectas predominan en todo su diseño, incluso en los pasos de rueda o los retrovisores, y esta transformación se aprecia sobre todo en el frontal. Ahora parece un coche más europeo y menos japonés. La línea de las ventani-



llas se eleva hacia la mitad de la segunda fila y se gana espacio en el maletero (620 litros), que viene de serie con dos asientos adicionales escamoteables, de forma que el coche puede transportar cómodamente a 7 personas. El portón es eléctrico de serie y la boca de carga está un poco alta, pero la luneta es practicable, por lo que se puede abrir para

CONSUMO MEDIO

La media durante nuestro recorrido fue de 10 litros a los 100 kilómetros, lo cual se puede considerar normal en vehículos de este peso y tamaño, y cercana a la cifra de homologación (9,6 l/100 km).

meter pequeñas bolsas.

La sensación en el interior es de un vehículo mucho más moderno, elegante y lujoso. El lenguaje de diseño racional se extiende por todo el salpicadero, presidido por una inmensa pantalla multifunción de 12,3 pulgadas, las mismas dimensiones que el cuadro de instrumentos, que también es digital. Las butacas delanteras, calefactadas, ventiladas y con regulaciones eléctricas, sujetan de forma óptima pero sin agobiar y la visibilidad es perfecta.

En la consola central encontramos un festival de botones y palancas que ya nos anticipa que este no es un coche normal, sino un auténtico 4x4 con las soluciones más avanzadas para moverse por terrenos *off road*. Podemos elegir tres modos de conducción en asfalto (Eco, Normal y Sport) y seis todoterreno (Barro, Arena, Tierra, Roca, Nieve y Auto). Por supuesto, contamos con



una caja de transferencia para acortar las marchas (la tradicional «reductora») y además dos diferenciales (central y trasero) que se pueden bloquear, de forma que se pueda dirigir la potencia de tracción a la rueda con mejor agarre.

El CRAWL o avance lento permite mantener una velocidad reducida en condiciones todoterreno, controlando el par motor y la presión de los frenos para evitar que las ruedas patinen. La altura de la carrocería al suelo es de 21,5 centímetros, igual que en la versión anterior del Land Cruiser, pero el recorrido de la suspensión ha aumentado un 10 por



El monitor multiterreno permite ver qué hay bajo el vehículo, para maniobrar mejor en zonas complicadas



ciento. La barra estabilizadora frontal se puede desconectar, lo que nos da otro 10 % más de altura y esto es especialmente útil, por ejemplo, al circular a baja velocidad por superficies rocosas y desiguales.

Toda esta tecnología la pusimos a prueba en una ruta por una pista forestal de Orro (Culleredo) donde, debido a los recientes temporales, no faltaban grandes charcos (la profundidad de vadeo del coche es de 70 centímetros) y partes embarradas y con roderas; más adelante encontramos una zonas de piedras sueltas o muy salientes y, finalmente, roca pura. El comportamiento del Toyota en

todo momento fue extraordinario, solventando todos los pasos complicados sin una queja, ni de tracción ni de ruidos extraños procedentes de los muelles. Los ángulos de entrada, salida y ventral son de 31, 23 y 23 grados, respectivamente.

El monitor multiterreno permite al conductor ver qué hay bajo el vehículo, para maniobrar mejor en zonas complicadas. La imagen muestra la posición de las ruedas delanteras y la superficie por la que estamos transitando, y se complementa con las cuatro cámaras panorámicas para mostrar los laterales en los pasos estrechos.



PRECIO

El Land Cruiser First Edition (faros redondos) costaba 85.950 euros, casi 10.000 euros más que la versión estándar. Es un coche total, capaz de llevarnos confortablemente por cualquier tipo de carretera y fuera de ella también.

DEPORTIVAS Y SCOOTERS
La Ducati Streetfighter V2 se anuncia para el 2025 con un motor con 120 caballos. Entre los scooters, el Honda PCX 125 es uno de los más vendidos y ahora renueva su carrocería para parecer más grande y poderoso, mientras SYM presentaba un scooter GT e incidía en la gama ADX 125.



ADAPTARSE A LOS TIEMPOS

El salón de la moto Eicma de Milán es el último gran evento de este tipo que pervive a nivel mundial y este año se ha podido ver en él una importante pujanza de las marcas chinas, dispuestas a adueñarse del mercado europeo, además de la siempre vistosa industria italiana, con maravillosas deportivas.

Por Juan Ares

Para la mayor parte de los fabricantes europeos, el Eicma de Milán ha servido para presentar los nuevos modelos adaptados ya a la normativa Euro 5+, que será obligatoria para todos las motos que se fabriquen a partir de enero del 2025 en Europa. Por supuesto es una normativa más exigente a nivel de emisiones y consumos, que se traducirá también en las potencias de las motos en el futuro. La industria europea se adapta a los tiempos, empujada por las trabas medioambientales y también por la fuerza de las marcas chinas y sus modelos eléctricos, que poco a poco copan el mercado.

Pero tampoco faltó en Eicma ese toque de emoción que aún siguen poniendo europeos y japoneses en sus modelos. Por parte de la industria italiana, Aprilia, marca del grupo Piaggio, presentaba su Tuono 660 Factory, una peso medio polivalente, mientras que Ducati exhibía su estrella Panigale V4, mejorada y con reminiscencias estéticas al pasado.

Entre las europeas, BMW sacaba pecho tras su recién conquistado Mundial de Superbikes con una serie exclusiva de solo 40 unidades de la M 1000 RR WSBK Champion Edition.

Entre los japoneses destacó Honda, que renovó muchos modelos, amén de presentar un motor tricilíndrico con compresor eléctrico que favorece la entrega de potencia. Anunció también la CB 1000 Hornet, la más grande de esta gama.

NUEVO CITROËN ë-C3

LA REVOLUCIÓN HA COMENZADO



DESDE

99€

MES

Primera cuota: 2.871,76€

ELECTRIC RENTING TODO INCLUIDO

Plan MOVES III incluido

PUNTO DE CARGA INCLUIDO

TAMBIÉN DISPONIBLE GASOLINA



CITROËN

Gama Nuevo Citroën ë-C3 Eléctrico: Consumo eléctrico combinado WLTP (Wh/km): 171 a 174. Emisiones CO₂ WLTP (g/km): 0. Autonomía WLTP: 321 hasta 326 km.

Cuota mensual con IVA a clientes particulares de un Nuevo Citroën ë-C3 Eléctrico YOU para Península y Baleares, en alquiler a 24 meses y 20.000 km, incluyendo la ayuda del PLAN MOVES III hasta un máximo de 7.000€. La concesión de la ayuda del Plan Movés III depende de que el beneficiario cumpla con los requisitos establecidos por cada Comunidad Autónoma y de la existencia de fondos (condiciones en www.idae.es). Primera cuota: 2.871,76€. Incluye los servicios de mantenimiento, reparaciones, asistencia en carretera, gestión de multas, impuestos y seguro, durante el periodo contratado. Oferta de Stellantis Financial Services España, EFC, S.A., condicionada a aceptación financiera. Oferta válida hasta el 30/11/2024. El modelo visualizado puede no coincidir con el modelo ofertado. Stellantis Finance adelanta el importe previsto de la ayuda MOVES, aplicándolo sobre la cuota de renting. Este adelanto será por un plazo máximo de 18 meses. Si vence el plazo anterior o se deniega la concesión de la ayuda, el cliente deberá devolver el adelanto realizado por Stellantis Finance mediante un pago único. Si la ayuda fuera concedida tras el vencimiento del plazo anterior, Stellantis Finance devolverá dicha ayuda al cliente. Estación de carga easyWallbox incluida. No incluye instalación.



PANTALLAS EN FORMA DE ELE. Ambas ensambladas en forma de L, conforman el tablero del Rafale, una de 12,3 pulgadas para el cuadro de instrumentos y otra táctil vertical, también de 12 pulgadas de diagonal. El reposamanos central es exclusivo de este modelo.



RAFALE HÍBRIDO, CON MÚSCULO

El Rafale, modelo SUV cupé grande de la marca del rombo, anuncia ahora su versión más alta, híbrida enchufable, con 300 CV y tracción 4x4. Con precios desde 52.100 euros, se fabrica en Palencia.

Por **Juan Ares**

Conocíamos hasta ahora la versión híbrida pura, con 200 caballos de potencia y tracción delantera, pero esta nueva versión híbrida enchufable, por su potencia y con acabado Atelier Alpine, supone el sumun de la gama, un modelo muy exclusivo por su precio.

Este Rafale puede tener una doble personalidad, ya que en trayectos urbanos puede gozar de una autonomía solo eléctrica de hasta 105 kilómetros gracias a su batería de 22 kWh, mientras que en carretera puede alcanzar un rango de hasta 1.000 kilómetros con su motor de gasolina.

Este modelo está a la venta con dos niveles de acabado, el Esprit Alpine y el Atelier Alpine, y ambos disponen de tracción 4x4, cuatro ruedas directrices (4Control), mientras que la versión Atelier añade además un chasis más deportivo y una suspensión adaptativa.

Mecánicamente, este Rafale cuenta con el motor de gasolina 1.2 litros de tres cilindros con nuevo turbocompresor, con el que consigue una potencia de 150 caballos, y sobre esta base térmica se acoplan tres motores eléctricos, uno en cada eje y otro de generador, que suman en total 300 caballos. La velocidad máxima es de 180 km/h y su aceleración 0 a 100 km/h de 6,4 segundos, con un consumo de solo 5,8 l/100 km.



BREGÁN
OCASIÓN

 Tu viaje
comienza aquí.

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

A290, EL PRIMER ELÉCTRICO DE ALPINE



Alpine, firma deportiva de Renault, avanza en su gama para convertirse en una marca reconocible y presenta su primer deportivo eléctrico, basado en el R5, con el que comparte plataforma y línea, pero con más potencia y carácter deportivo.

Por Juan Ares

Con un tamaño de 3,99 metros de longitud, unas vías ensanchadas seis centímetros y unas llantas de 19 pulgadas con voladizos muy cortos y una aerodinámica espectacular, este A290 entrará por los ojos. Sus cuatro faros con formas lumínicas en X lo harán reconocible en la carretera.

En el interior destaca su volante deportivo con botones inspirados en la F1. El mando de marchas está insertado en la consola central y la pantalla de instrumentos es digital y de 10 pulgadas.

Para propulsar al A290 se ofrecen dos niveles de potencia, 180 caballos para versiones GT y GT Premium y

220 caballos para la GT Performance y GTS. Estas últimas consiguen una aceleración de 0 a 100 km/h en 6,4 segundos, pero también resulta un coche muy utilizable en ciudad por su maletero de 326 litros y su escaso radio de giro de 10,20 metros, además de un peso, aquilatado para un eléctrico, 1.479 kilos.

Con 26 ayudas a la conducción, dispone, como es habitual en los modelos del grupo, de una tecla de acceso para su desconexión. Los neumáticos son específicos para este modelo, firmados por Michelin. Con una dirección muy ágil que lo inscribe en las curvas con un ligero toque de volante, barras estabilizadoras en ambos ejes y multibrazo en la suspensión trasera, con topes hidráulicos, este A290 tiene tacto de kart con un comportamiento encurvado. La frenada es



electrónica, sin conexión física, firmada por Brembo, y permite recuperar energía cada vez que levantamos el pedal del acelerador. Tiene un botón en el volante para aplicar la potencia máxima instantánea y función de Launch Control para optimizar las salidas. Los precios parten de 38.700 euros (GT) y van hasta 46.200 (GTS).



LA X COMO FIRMA LUMÍNICA Como podemos ver en los faros y luces diurnas, la X es la seña de identidad lumínica de este Alpine A290, sin que Elon Musk tenga nada que ver en ello...



ASIENTOS DEPORTIVOS

En el interior destacan sus asientos con buena sujeción lateral y que además son calefactables. Las versiones GT Premium y GTS emplean tapicería de cuero napa.



El Alpine A290 está fabricado en la factoría francesa de Douai con la plataforma Ampere para coches eléctricos



VEINTE AÑOS DE ÉXITO

Cuando en el año 2004 Hyundai lanzaba al mercado el Tucson no se podía imaginar que se iba a convertir en un auténtico superventas. Hoy, 20 años después, sigue ocupando los primeros puestos.

Por **Juan Torrón**



Las cifras hablan por sí solas. El año pasado Hyundai vendió en Europa más de 158.000 unidades y este año en el mercado español ya lleva más de 17.639 unidades, convirtiéndose así en el cuarto modelo preferido por los clientes españoles.

Con cuatro generaciones desde su lanzamiento, este recreacional nació con un diseño acorde con aquellos

tiempos, con un aspecto robusto por fuera, más tipo todoterreno, y un salpicadero en donde los relojes ofrecían una clara información. En el año 2009 sus líneas exteriores se suavizaron para adaptarse a la llegada de otros modelos de la competencia y al inicio de los gustos por los SUV. En estos años cambió de nombre y pasó a denominarse en algunos mercados, entre ellos España, como

iX35. Con esta nomenclatura logró su primer premio como Coche del Año en España, título que repetiría en el 2016. En su tercera generación, Hyundai ofrecía por primera vez en este modelo el acabado deportivo N Line, mientras que en la cuarta generación, lanzada en el año 2020, su aspecto exterior cambió totalmente, con los faros integrados en la parrilla y un habitáculo digital cargado de ayudas.

Ahora, para celebrar estos 20 años, Hyundai lanza una edición especial con un color exclusivo verde metálico mate y llantas de 19 pulgadas. Este color también queda reflejado en las costuras del interior. Sus motores podrán ser gasolina o híbrido de 160 caballos, híbrido eléctrico de 215 caballos o híbrido enchufable de 252 caballos. Sus precios empiezan en los 40.025 euros.



NUEVO BMW SERIE 1 M SPORT DESIGN.

LLENO DE VIDA

Gracias a su **deportividad**, a su impresionante **pantalla curva** y a su **diseño totalmente renovado**, la calle será tu patio de recreo. Vive de una experiencia digital de alta gama en cada viaje.

Ven a **llenarte de vida** con "El Nuevo BMW Serie 1 M Sport Design" disponible YA en tu concesionario.

DESDE 250 €/MES

ENTRADA: 9.913 € CUOTA FINAL: 22.620,92 €*
FINANCIANDO CON BMW BANK.

MANTENIMIENTO INCLUIDO.

Novomóvil

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

www.novomovil.concesionarioibmw.es

*TAE: 7,72%. TIN: 6,99%. Importe a financiar: 27.370,05 €. 48 meses. 47 cuotas de 250 €/mes. Comisión de formalización: 407,81 € (1,49%). Importe total adeudado: 34.778,73 €. Precio total a plazos financiando con BMW Bank: 44.691,73 € (cumpliendo condiciones). Condiciones válidas hasta 31/12/2024. Precio de venta al contado para BMW Serie 1 120d M Sport Design, 37.283,05 € (transporte, descuento, mantenimiento -5años/100.000km- e impuestos incluidos)

**Sujeto a aprobación financiera. Impuesto de matriculación (IEDMT) calculada al tipo general. Ello no obstante, el tipo aplicable al IEDMT, puede variar en función a la Comunidad Autónoma de residencia. Comisión de formalización: 407,81 € (1,49%). Total intereses: 7.000,87 €, coste total del préstamo (intereses + comisión de formalización): 7.408,68 €. Sistema de amortización francés. Permanencia mínima de la financiación de 24 meses. Importe mínimo a financiar de 16.000 €. Al final del plazo contratado, podrás devolver el vehículo (según condiciones de contrato, 48 meses y 40.000 km), cambiarlo o quedártelo pagando la cuota final. La imagen mostrada puede no coincidir con el modelo ofertado.

TERRAMAR, EL SUV DEPORTIVO DE CUPRA

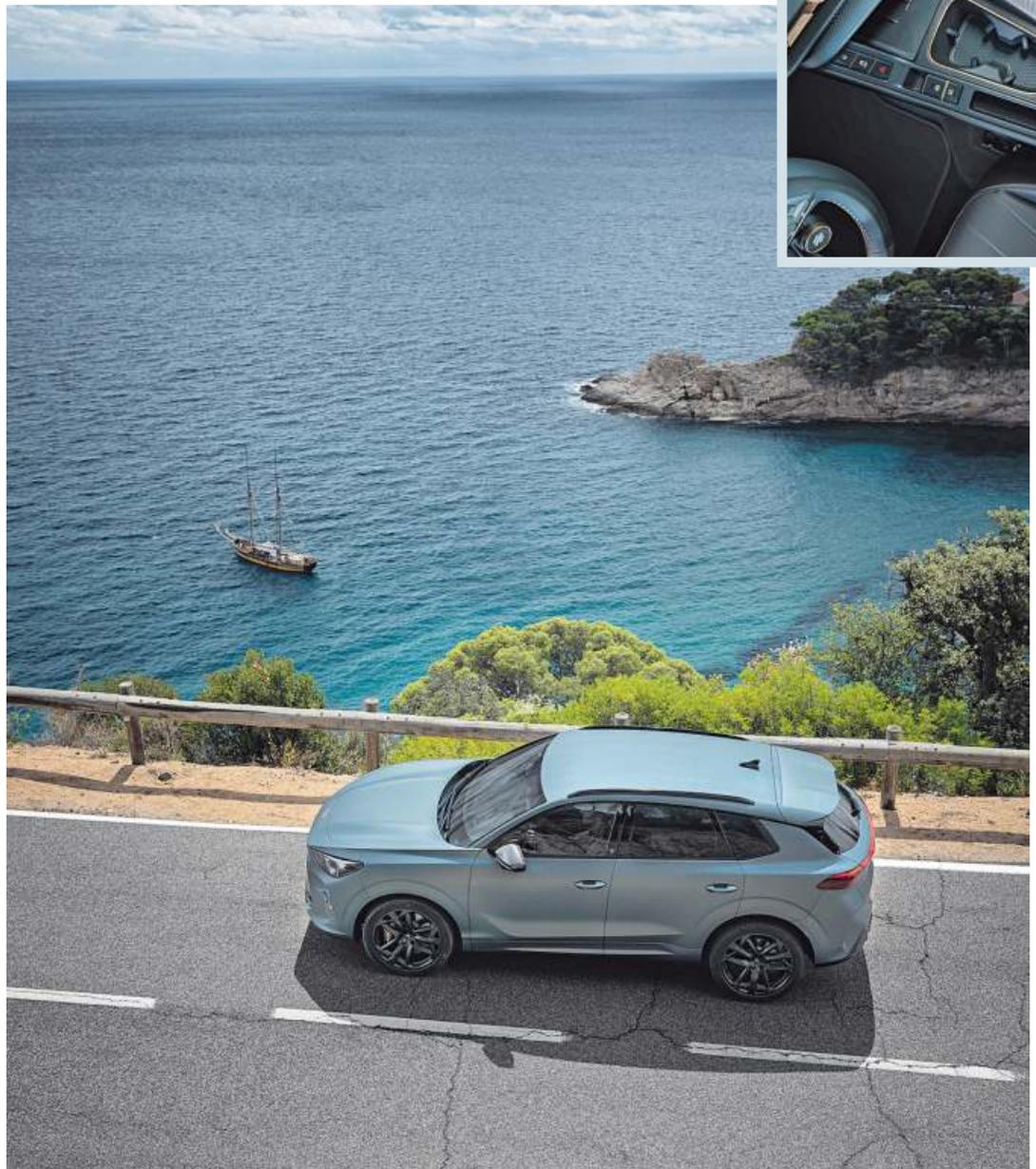
El Cupra Terramar es el nuevo SUV deportivo que sitúa la marca en el foco del segmento de mayor crecimiento, y rinde homenaje al histórico circuito de Terramar (Barcelona), donde nació la marca en el 2018.

Por **Redacción**

El Cupra Terramar adopta el nuevo lenguaje de diseño de la marca, con una apariencia atrevida y confiada, caracterizada por la nariz de tiburón en el frontal y la firma lumínica con tres triángulos y los nuevos faros Matrix LED Ultra con tecnología de alta definición, así como el logo trasero iluminado. El interior reinterpreta la deportividad, destacando el diseño de la consola central, la iluminación ambiental, que ahora recorre el guarnecido de las cuatro puertas, y su carácter sostenible en los tejidos reciclados empleados en los asientos *baquet*. Es un SUV deportivo de carácter familiar, con unas cotas exteriores contenidas y un gran habitáculo, donde sobresalen unas plazas traseras correderizas y un maletero de hasta 642 litros.

Cuenta con una amplia gama tecnológica en aras de la seguridad, la conectividad y el confort, donde destacan el *head up display* que proyecta información sobre el parabrisas y la pantalla de infotretenimiento de 12,9 pulgadas.

El Cupra Terramar está disponible con tres tipos de tecnología de propulsión: gasolina TSI, microhíbrido de 48V eTSI, e híbrido enchufable e-HYBRID, lo que le otorga etiquetas medioambientales C, Eco y Cero emisiones, respectivamente. Dispondrá de cinco motorizaciones distintas, aunque por ahora son tres los que componen la oferta: 1.5 eTSI 150 CV DSG, VZ 1.5 e-HYBRID de 272 CV DSG, y VZ 2.0 TSI de 265 CV, con cambio DSG y tracción integral 4Drive. La nueva generación de motores híbridos enchufables incluye una batería de mayor tamaño, lo que le permite aumentar su autonomía en hasta 121 kilómetros en modo eléctrico.





LAS PRIMERAS ENTREGAS COMIENZAN YA
El lanzamiento del Cupra Terramar queda remarcado por la exclusiva edición limitada America's Cup Edition, que cuenta con un diseño único y de la que solo se fabricarán 1.337 unidades. Diseñado y desarrollado en Barcelona, el Cupra Terramar se producirá en la planta de Audi en Győr (Hungría).



El Terramar estará disponible desde 41.190 euros, con la campaña de lanzamiento, para el 1.5 eTSI de 150 CV DSG con etiqueta ECO





SEGURIDAD SOBRE TODO

El Honda Instituto de Seguridad lleva quince años impartiendo cursos para motociclistas en sus instalaciones de Santa Perpetua de Mogoda (Barcelona). Por allí han pasado ya más de 30.000 alumnos, que han mejorado su técnica de conducción y su seguridad.

Por **Juan Ares**

Honda ha creado de forma particular unas instalaciones que deberían ser replicadas en cada comunidad autónoma española por parte de las administraciones.

Son unas instalaciones de referencia a nivel europeo, con más de 20.000 metros cuadrados de pistas y circuitos y un amplio catálogo de cursos para todas las edades, desde pilotos noveles a expertos. Uno de los últimos cursos implantados es el de Motocicleta 125, dirigido a los que acceden con el permiso de conducir A1 para motos de 125 cc. En este curso se le facilita al alumno una motocicleta Honda CB 125R, además de casco, guantes y protector de dorso y extremidades. El curso se realiza a lo largo de seis horas en una jornada, de lunes a domingo inclusive. Tiene una parte



de teoría en la que se incluyen materiales audiovisuales y simuladores, y otra de práctica que incide en técnicas de prevención de riesgo, en maniobras para mejorar el control de la moto

y fomentar una mayor confianza y seguridad a cada alumno. El precio del curso es de 109 euros.

La labor de este Honda Instituto de Seguridad ya ha ayudado a 30.000

motoristas y se trata de una instalación única en España.

Tal y como decíamos, es una pena que en nuestro país se apueste tan poco por la seguridad vial y sobre todo por la formación vial, para lo que este tipo de instalaciones son tan adecuadas. Desde la DGT, el Ministerio del Interior, del cual depende, o desde las administraciones autónomas se debería crear centros como este tanto para motociclistas como automovilistas.

Hay que recordar que en Galicia, por ejemplo, se realizaron por parte de la Xunta los cursos Conducción Segura, para automovilistas, y los de iniciación a la moto Agora Moto, para jóvenes escolares, durante varios años, pero hace tiempo que ya no se renuevan. Solo desde una empresa privada (PTC Escuela), con instalaciones en A Pastoriza, se sigue realizando formación para automovilistas, con mucho éxito.



EQA y EQB 100% eléctricos.

Una oportunidad única.

Si hay un buen momento para pasarse a la movilidad eléctrica, es ahora. Llévate un EQA o EQB **100% eléctrico al mejor precio por tiempo limitado** y con **entrega inmediata**. Disfruta, además, de hasta **7.000€ de ayuda** con el Plan MOVES III.



Consumo eléctrico en kWh/100 km (ciclo mixto): 14,6 - 19,2, emisiones de CO₂ en g/km (ciclo mixto): 0.

LOUZA O

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



EL ABARTH CON MÁS POTENCIA

Abarth presenta el nuevo 600e, que es el modelo más potente de la historia, con los 207 kW (280 CV) de su motor eléctrico, velocidad máxima de 200 km/h y aceleración de 0 a 100 en 5 segundos.

Por **Redacción**

La marca del *Scorpion* celebra su aniversario con uno de sus proyectos más desafiantes y emocionantes: el nuevo Abarth 600e, el Abarth más potente de la historia con 207 kW (280 CV) y una aceleración de 0 a 100 km/h en 5,85 segundos. Este revolucionario modelo es el resultado de un proyecto desafiante que no solo involucró a los expertos de Abarth, sino también a la experiencia de los ingenieros de Stellantis Motorsport. Juntos desarrollaron una plataforma BEV deportiva de última generación: el Perfo eCMP, donde se produce la transferencia tecnológica que da lugar al nuevo Abarth 600e. Un vehículo diabólico totalmente equipado para

proporcionar una experiencia de conducción y un rendimiento extraordinario, junto con la potencia y la picardía que son sus características distintivas. Su cautivadora esencia «malvada» se puede ver en sus exteriores musculosos y su gran huella, sus llantas expansivas, su alerón trasero aerodinámico e interiores agresivos pero deportivos. Junto con los expertos en carreras Michelin, Sabelt, JTEKT Torsen y Alcon, Abarth estudió y probó en muchas condiciones las soluciones más adecuadas para obtener la combinación perfecta para el Abarth más potente de la historia.

La razón por la que el nuevo modelo de Abarth es el más potente de la historia radica en algunos elementos esenciales dentro del automóvil. Entre estos componentes *ocultos*, el

corazón palpitante del vehículo es el propio motor eléctrico de Abarth. El nuevo escorpión supera con creces las características de los coches eléctricos *hot hatch* existentes, ya que está equipado con un motor de 207 kW (280 CV), la potencia más alta jamás alcanzada por un coche Abarth. El motor eléctrico se probó en el banco de pruebas de la Formula E. Además, el *Scorpionissima*, con una aceleración de 0 a 100 en 5,85 segundos, y el Turismo, con una aceleración de 0 a 100 en aproximadamente 6,24 segundos, son rápidos y sensibles en todos los terrenos.

Para proporcionar una mayor potencia, este coche incluye 345 Nm de par y puede alcanzar una velocidad máxima de 200 km/h con una autonomía de batería de hasta 334 kilómetros.





Para lograr viajes seguros, el Abarth 600e incorpora el nivel 2 de conducción asistida y una gama completa de ADAS

DERIVADO DE LAS CARRERAS

El Abarth 600e es una pura transferencia tecnológica de los conocimientos de competición de Abarth y Stellantis Motorsport a las carreteras abiertas.



EL MÁS POTENTE

Con un motor eléctrico probado en el banco de pruebas de la Formula E, diferencial mecánico de deslizamiento limitado, frenos deportivos, neumáticos de carreras y un sistema de enfriamiento de la batería que mejora el rendimiento.



HIMALAYAN, ¡MENUDO CAMBIO!

La trail de Royal Enfield recibe un diseño más europeo y un nuevo motor más potente que la hacen irresistible y muy versátil. Ha mejorado prácticamente en todo.



Por **Javier Armesto**

La Himalayan que probamos en el 2018 era una gran moto para meterse por pistas y caminos, pero su potencia (24 CV) se quedaba un poco justa para el asfalto y el diseño, aunque práctico, no casaba con el estilo *sport trail* que triunfa en Europa. Y eso es precisamente lo que han pulido en Royal Enfield para conseguir que la nueva Himalayan 450 sea una moto tremendamente atractiva, hasta el punto de que parece haber pasado una cura de rejuvenecimiento en la mítica Shangri-La. Las formas rectas de sillín, depósito y línea del colector han dado paso a un aspecto más moderno y dinámico. Está disponible desde 5.887 euros en cinco colores diferentes, pero nuestra unidad de prueba (Hanle Black), en negro y con detalles dorados y las llantas a juego, era absolutamente irresistible.

La cilindrada (es mono) ha subido a 451 cc, pero la potencia disponible casi se dobla, pues ahora rinde 40 caballos que nos van a dar mucho juego: tiene más par y ha conseguido adelgazar un kilo (181 kg en seco), mientras que la capacidad del depósito aumenta en dos litros hasta los 17. La primera marcha es un poco corta, pero después tenemos unos desarrollos que permiten exprimir esta mecánica; es una gozada retorcer el puño derecho en tercera y sigue empujando incluso en quinta y sexta, con un sonido ronco proveniente del escape al que le vendría bien un poco de picante.

La altura del asiento ha aumentado (se puede ajustar a 825 o 845 mm), lo que nos permite ir con las piernas menos flexionadas, y en opción hay un asiento bajo de 805 mm. La horquilla



delantera es invertida (antes telescópica) y más gruesa, y los discos de freno (320 mm delante y 270 detrás) también son más grandes. El ABS de doble canal se puede desconectar en la rueda trasera, y unido al acelerador electrónico nos permite disponer de cuatro modos de conducción.

Lo que no cambia es su configuración de llantas de radios, de 21 pulgadas la delantera y 17 la trasera. Los neumáticos de la versión Kamet White (6.437 euros) son sin cámara y en la nuestra se pueden pedir en opción por 300 euros más. Un cubrecárter de aluminio y una toma de aire elevada situada debajo del depósito —para poder atravesar cauces fluviales con mayor seguridad— completan las aptitudes camperas de esta trail.

La Himalayan ha mejorado en todo, cuenta con iluminación full led (faro, intermitentes y piloto trasero) y el nuevo panel de instrumentos es una pantalla TFT circular de generosas dimensiones y con conectividad para móvil, navegador con mapas completos (potenciado por Google Maps) y control de medios. Con autonomía de más de 400 kilómetros, con esta moto la aventura está asegurada.



CAMPERA

El bastidor de acero de doble cuna es más sólido y rígido, y se estrecha entre las piernas para ofrecer un mayor confort al conducir de pie. La pantalla del cuadro de instrumentos tiene vista clara u oscura.



SKODA

Nuevo
Škoda
Kamiq



**Para los planes que tienes
y los que improvisas.**

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



JEEP COMMANDO, UN EXPLORADOR REFINADO

Nació en 1966 en EE.UU. como una variante más del famoso Jeep Willys. Vestido con un aire de elegancia y confort, sin renunciar a su naturaleza todoterreno, introdujo un concepto con el que pretendían atraer a nuevos públicos, donde el ocio de aventura estaría presente sin olvidar las labores diarias.

Por **Oscar Ayerra**

El nuevo modelo, denominado Jeepster Commando, nació como una variante suavizada del legendario Jeep Willys, el fiable todoterreno que surgió en la Segunda Guerra Mundial y que se consolidaría como una de las grandes aportaciones a la automoción. Aquel nuevo concepto supo adaptarse a las demandas civiles tras el conflicto bélico, conservando la imagen de solidez espartana que demostró durante la campaña militar. Una línea que la marca supo mantener y evolucionar a lo largo de las décadas con modelos emblemáticos como el CJ (Civilian Jeep), el Wagoneer, el Wrangler o el icónico Cherokee. Lo que en sus inicios con-

sistía en adaptaciones del vehículo militar para usos agrícolas, más tarde derivó hacia una gama más amplia de formatos, versiones de carga, transporte de pasajeros, *pick-up* o de recreo como el *roadster*. Aquí es donde aparece en 1948 el Jeepster, unión de las palabras Jeep y Roadster, y que se convertiría en el padre de nuestro protagonista. Pretendía ser una versión de ocio con capota de lona. De la mano del prestigioso diseñador Brooks Stevens, Jeep presentaba esta versión de líneas dulcificadas para ofrecer un estilo elegante, con espíritu de aventura pero con las comodidades de un vehículo convencional. Sin embargo no tuvo el éxito deseado, cesando su producción en 1950, cuando se habían construido casi 19.000 unidades.

Habrá que esperar 16 años para que resurgiera de nuevo este modelo con el mismo espíritu de ocio y aventura. Esta vez, en 1966, el nuevo Jeepster Commando llegó con un diseño actualizado que completaba una oferta variada que la marca Jeep ofrecía al cliente estadounidense. Familiares, *station wagon*, *pick-up*, camperos... y el renovado Jeepster, que combinaba la comodidad de una berlina con cierto lujo y la eficacia de un todoterreno. Entre 1966 y 1973 se produjeron para el mercado norteamericano unas 78.000 unidades de este modelo; aunque no es una cifra escasa, contrasta con los 1,5 millones de unidades de los Jeep CJ, opción civil del todoterreno militar surgido de la guerra. Volviendo a la década de los 50, la propia fábrica Willys, ya fusionada con el fabricante Kaiser, ve en el mercado internacional una salida perfecta para aumentar las ventas. Es en esos momentos cuando busca nuevos socios para la fabricación de sus modelos. Brasil, Argentina, Francia o España se convirtieron en productores bajo licencia de este singular concepto.



La esencia Jeep

La Segunda Guerra Mundial propició la creación de un nuevo tipo de vehículo todoterreno de reconocimiento, el Willys. Nacido en 1941, fue el pionero de este nuevo concepto del que nacerían, tras el conflicto, infinidad de variantes que han llegado hasta nuestros días

EL PIONERO



Willys MB 1944

1948-50 El primer Commando



Jeepster

1966. Jeepster Commando. EE.UU.



1975. Jeep Commando español



1979. Jeep Ebro HDI (español)



Ideas que pretendían dejar atrás la imagen agrícola e incómoda de este tipo de vehículos, añadiendo una faceta de diversión y confort con la que pretendían atraer a un público más amplio. En algunas de sus particularidades identificaban a nuevos clientes potenciales, que hasta ese momento era impensable que pudiesen adquirir este tipo de vehículos. Por supuesto, sin olvidarse de los habituales, como empresarios agrícolas o de obra civil.

TURISMO Y TODOTERRENO A LA VEZ

Tras el acuerdo de fabricación de Viasa, el nuevo todoterreno de Jeep se presentó en el Salón del Automóvil Barcelona de 1968. De las tres opciones posibles, solo una contaba con capota de chapa, la segunda, de lona y la última a cielo descubierta. En un primer momento monta una motorización de gasolina, de fabricación estadounidense, y una diésel de Barreiros, surgida gracias a la colaboración con la prestigiosa marca española de Villaverde. Este motor de 65 CV demostró una gran fiabilidad y se mantuvo hasta 1974, cuando fue sustituido por el incansable Perkins de 71 caballos, tras al acuerdo de colaboración con Motor Ibérica, cuyo aporte técnico y comercializador exigía dicho cambio. Esta nueva etapa trajo consigo una actualización del modelo. Aparecen colores e indicadores nuevos, los pilotos traseros se amplían y se eliminan los tapacubos de serie. Los parachoques son ahora de chapa en lugar de cromados y aumenta la superficie de las ventanillas traseras. Cambios que conformaron su primer lavado de cara. En 1978, ante un descenso de las ventas debido a que el coche empezaba a pecar de obsoleto en comparación con la competencia, como los Range Rover, se intenta revitalizar el modelo con mínimas mejoras, desde luego insuficientes. En 1979 se realiza un último intento de salvación con la denominación HDI, cuyo principal cambio consistió en ampliar el espacio de carga creando un techo sobreelevado en fibra. Un esfuerzo en vano, pues, además de ser un modelo desfasado, el socio Motor Ibérica se inclinaba más por acuerdos con los japoneses de Nissan y su moderno Patrol que por actualizar su Commando. Así, la suerte estaba echada. En 1983 cesa la producción en Zaragoza, cuando se habían construido alrededor de 8.000 ejemplares en casi 15 años de existencia.

LA UNIDAD DEL MUSEO MAHI

Este ejemplar corresponde a las pocas existentes con motor Barreiros, los tapacubos cromados o la ventana trasera lateral más pequeña son algunas de las características de la primera serie. Adquirida por la Fundación Jorge Jove, esta unidad expuesta en el museo MAHI se conserva de origen en un estado excelente, y solo se han realizado labores de mantenimiento y estabilización.



VIASA, LA AVENTURA JEEP EN ESPAÑA

En 1959, las empresas españolas MMC y CAF, especialistas en la fabricación de material móvil y componentes de automoción, llegan a un acuerdo con la americana Kaiser, propietario de Willys Overland, por el cual se autoriza a construir bajo licencia los modelos todoterrenos americanos. Con el permiso del Ministerio de Comercio y la creciente demanda de este tipo de vehículos agrícolas, la sociedad Viasa (vehículos industriales y agrícolas) dependiente de CAF, será la encargada de su comercialización. Bajo la denominación comercial Viasa-Willys comienza en 1960 la producción de modelos Jeep en las instalaciones de CAF a las afueras de Zaragoza. Se construirán las nuevas variantes civiles de los Jeep militares, la CJ-3B y la CJ-6, versión alargada del primero. A partir de la unidad 200, el 100 % de las piezas ya son de origen español. En 1963 se presenta un nuevo modelo de cabina avanzada denominado SV, de diseño exclusivo español. En 1967 se amplían las instalaciones para acoger las líneas de producción del modelo protagonista de estas páginas, el Jeep Commando, cuyas primeras unidades saldrían de la fábrica en 1968. En 1974 se une, en un acuerdo de colaboración, con Motor Ibérica, que fabricaba tractores y camiones Ebro. De este acuerdo de construcción del Jeep surgirán nuevas denominaciones para los modelos: Los CJ pasarán a llamarse Bravo y la SV, Jeep Campeador. Solo el Commando mantendrá su denominación inicial, aunque el motor diésel de Barreiros será sustituido por el Perkins. En 1980, Motor Ibérica llegará a un acuerdo con los japoneses de Nissan para construir en Barcelona el nuevo Nissan Patrol.

Nueva clientela. Uno de los anuncios de la época ya dejaba claras las intenciones del posible comprador. Además del habitual terrateniente campero o el constructor, aparecían nuevos roles como las científicas, el empresario o el trabajador de ciudad.

EL WILLYS ESPAÑOL

Tan solo dos años después de la presentación en América, la fábrica zaragozana de Viasa comenzó la comercialización del Jeep Commando en España. Construido por la casa matriz de esta, CAF, el nuevo modelo conservó la misma denominación que su hermano estadounidense, al igual que el 99 % de su diseño, a excepción del color de los intermitentes y de algún que otro indicador, para adaptarlo a las leyes españolas. Fue presentado como una especie de híbrido entre todoterreno al uso y un vehículo de ocio, lo que hoy podríamos denominar SUV, pero que en aquel momento se entendía más bien como un coche duro pero cómodo a la vez, o por lo menos así rezaba su publicidad: «Un todoterreno no necesita forzadamente ser incómodo». Esloganes como «útil tanto para grandes avenidas como para sembrados o desmontes» o «cómodo como si condujera en zapatillas» se convirtieron en argumentos de venta.



OPEL REDIBUJA EL MOKKA

Opel ofrece desde 26.350 euros un nuevo Mokka con líneas más nítidas, modernas y sobre todo con una alta carga digital y una motorización cien por cien eléctrica.

Por **Redacción**

Moderno, compacto, con un estilo inconfundible: así es el Opel Mokka. Con su diseño atrevido y puro, el Mokka se ha convertido en un éxito de ventas. Ahora, Opel está haciendo que este SUV compacto poco convencional sea aún más deseable, tanto por dentro como por fuera. Los nuevos acentos resaltan aún más el carácter único del Mokka y Opel también está llevando tecnologías de gamas de vehículos superiores al segmento SUV B. Y eso no es todo, la marca del Blitz también ha abierto los pedidos del nuevo Mokka. Con el eficiente motor de gasolina de 100 kW (136 CV), los precios comienzan en 26.350 euros. Como híbrido con tecnología de 48 voltios, está disponible con precios a partir de 28.850 euros, mientras que los precios del Mokka Electric de batería con motor eléctrico de 115 kW (156 CV) y hasta 403 kilómetros de autonomía libre de emisiones locales (WLTP) comienzan en 37.600 euros.

En cuanto a la propulsión, los clientes del Mokka pueden elegir entre un eficiente motor de gasolina por un precio de entrada de 26.350 euros y dos alternativas electrificadas. El SUV compacto estará disponible tanto como un híbrido moderno con tecnología de 48 voltios como un Mokka Electric eléctrico de batería y libre de emisiones locales. Totalmente eléctrico, el nuevo Mokka está ahora

disponible desde 37.600 euros exclusivamente con el motor eléctrico de 115 kW (156 CV) y la batería de 54 kWh. Gracias a un embalaje eficiente, los ingenieros pudieron garantizar una autonomía ejemplar con un tamaño de batería compacto. Esto significa que se pueden recorrer hasta 403 kilómetros (WLTP2) localmente sin emisiones.

La ubicación de la batería bajo el suelo, que ahorra espacio, permite un centro de gravedad bajo y garantiza que el nuevo Mokka Electric se mantenga firme en la carretera. Y con 260 newton/metro de par disponibles de inmediato, el Mokka Electric proporciona una aceleración rápida desde parado y mucho placer de conducción.





En el interior, el Mokka incorpora nuevo volante y una consola central todavía más clara



TECNOLOGÍAS

Nuevo infoentretenimiento con reconocimiento de voz natural e interfaz *widget*, conectividad inalámbrica y cámara de visión trasera HD de 180 grados.

LUCES DE DISEÑO

El acentuado estilo del Mokka, que presenta un nuevo rayo Opel Blitz y estrena firma de iluminación led, es uno de los puntos más destacados del diseño.



LOS RADARES DE TRAMO MÁS LARGOS DE ESPAÑA

En dos carreteras de Palencia están los radares de tramo más largos de España. Vigilan trayectos de hasta 32 kilómetros. Eso es impensable en Galicia, donde travesías, cruces y núcleos de población impiden fijar un mismo límite de velocidad en tramos tan largos.

Por **José Manuel Pan**

La Dirección General de Tráfico apuesta cada vez más por los radares de tramo, y a lo largo de este año y el próximo instalará decenas de dispositivos de este tipo en toda España. En Galicia están previstos cinco, y algunos ya están situados en su ubicación, aunque no están operativos. Es el caso de los que se encuentran en las carreteras PO-340, entre Tui y Gondomar, y AC-552, a la altura de Bértoa, en Carballo, que está previsto que entren en funcionamiento antes de que acabe este año. Son radares en vías convencionales, que es donde Tráfico cree que tendrán mayor efectividad, ya que en ellas se producen la mayoría de los accidentes mortales. Se llaman de tramo porque calculan la velocidad media de los vehículos entre dos puntos. En Galicia, estos radares vigilan tramos cortos, de no más de cinco kilómetros. Eso se debe a que en la red viaria gallega hay miles de cruces, enlaces y travesías que obligan a fijar distintos límites de velocidad, lo que impide un control continuado en espacios muy largos.

RECTAS LARGAS SIN TRAVESÍAS

No sucede así en otras partes de España, en las que el diseño de las carreteras sí permite establecer una vigilancia permanente durante trayectos de muchos kilómetros. El ejemplo más llamativo se encuentra en la provincia de Palencia, donde operan los radares de tramo más largos de España. Son dos dispositivos que controlan la velocidad en las carreteras autonómicas CL-615, entre Palencia y Guardo, y CL-613, que comunica Palencia con Sahagún. El trazado de esas vías no tiene nada que ver con las de Galicia, pues cuentan con larguísima rectas en las que apenas hay intersecciones y salidas, y las que



RADARES EN GRANDES RECTAS. Esta señal avisa del inicio del tramo de velocidad controlada en la carretera CL-613, en la provincia de Palencia. Es el segundo radar de tramo más largo de España y vigila la velocidad de manera permanente durante 20 kilómetros.

hay enlaces con poblaciones de muy pocos habitantes. En la CL-615 hay dos tramos vigilados, uno de ellos el más largo de España. Controla 32 kilómetros en un sentido y 22 en el otro. El segundo control de esa vía vigila la velocidad durante 12 kilómetros. El segundo radar de tramo más largo está situado en la CL-613 y controla 20 kilómetros.

A 90 EN TODO EL TRAMO

Esas dos carreteras palentinas discurren por zonas casi despobladas en las que no hay travesías ni núcleos residenciales que obliguen a establecer limitaciones específicas de velocidad, por lo que resulta más fácil extender la vigilancia durante decenas de kilómetros. De hecho, en los tramos controlados por los radares de las carreteras CL-615 y CL-613, la velo-

cidad máxima es de 90 kilómetros por hora, que es la genérica para las vías de esas características, es decir, convencionales de doble sentido y sin separación física en la mediana. Y aunque hay algunos desvíos para dirigirse a poblaciones situadas en el entorno, estos son mínimos por lo que la DGT asume que hay un pequeño número de conductores que no van a ser vigilados porque salen antes del punto final del tramo. «Pero la mayoría de los usuarios sí que son controlados por esos radares», tal y como explica Fernando Alonso, que es el jefe de Tráfico en Palencia. Alonso destaca la eficacia de los sistemas de vigilancia de la velocidad instalados en esas dos carreteras porque «han salvado y seguirán salvando vidas». Expone el jefe de Tráfico que desde el año 2017, cuando se colocaron esos

dispositivos de vigilancia, el número de muertos en accidentes en esas dos vías bajó de 17 a 3.

SINIESTROS MENOS GRAVES

Los datos de siniestralidad avalan la efectividad de los dos radares de tramo más largos de España. Durante los seis años anteriores a su instalación, entre el 2011 y el 2017, se produjeron 1.004 accidentes graves en ambas carreteras. Además de los 17 muertos, en esos siniestros hubo 222 heridos. La comparación con los seis años posteriores muestra una reducción de la gravedad de los siniestros, lo que desde la DGT se achaca al descenso de la velocidad en los tramos controlados. Así, la cifra de siniestros fue casi similar, con 993 accidentes, pero bajó mucho el número de fallecidos (hubo 3) y de heridos (hubo 114).

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 Hyipersa.

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



5 AÑOS **Garantía**
sin límite de km

8 AÑOS **Garantía de**
Batería

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

grandes diseñadores
GORDEN WAGENER



GORDEN WAGENER

El Project One, presentado en el Salón de Fráncfort del 2017, se convertía, tras una prolongada gestación, en el modelo de serie, con una producción limitada a 275 unidades, que comenzaba su fabricación en agosto del 2022, y cuyo primer ejemplar finalmente veía la luz a comienzos del 2023.



DE LA FÓRMULA 1 A LA CARRETERA

Con una brillante trayectoria dentro del Grupo Mercedes, el diseñador alemán Gorden Wagener ha sido el responsable de modelar el llamativo «hypercar» en el que el fabricante incorpora el arsenal tecnológico desarrollado desde su triunfal regreso a la Fórmula 1.

Por **Ignacio Ferreiro González**

El pasado 23 de septiembre, el Mercedes-AMG One revalidaba su título como el automóvil de serie más rápido en cubrir el trazado del circuito de Nürburgring, rebajando la marca que ya en el 2022 le había valido semejante distinción, a la que suma también el récord de vuelta rápida establecido en el circuito de Monza en abril del 2023.

Aunque se trate estrictamente de un modelo de serie, sus resultados en los circuitos recuerdan su ADN de competición, con la aplicación de soluciones desarrolladas para Fórmula 1, incluyendo la unidad de potencia con la que Mercedes alcanzaba el triunfo en esta competición en el 2015. Al V6 turbo de 1.6 litros se suma la asistencia de cuatro motores eléctricos que le proporcionan tracción integral y una potencia total de 1.063 CV,

con estructura y carrocería de fibra de carbono y un despliegue de equipamiento tecnológico capaz de optimizar variables aerodinámicas, suspensión y potencia.

En su exterior destaca precisamente la abundante utilización de recursos aerodinámicos; desde el alerón trasero activo y la aleta de tiburón hasta los llamativos flaps móviles sobre las aletas delanteras, además de la característica toma de aire para el motor sobre el techo.

El responsable de combinar todos estos elementos, incorporar unas puertas diédricas y lograr la poderosa imagen del One ha sido un diseñador con una amplia trayectoria en la empresa, y que desde 2016 ocupa la dirección de diseño de Mercedes-Benz Group AG: Gorden Wagener.

Nacido en Essen en 1968, Wagener mostrará desde la infancia interés por el arte y el diseño, y dotes para el dibujo, lo que le llevará a cursar estudios de Diseño Industrial en la universidad de su ciudad natal



Sin haber cumplido 40 años, Wagener era nombrado responsable de diseño de Mercedes-Benz Group AG

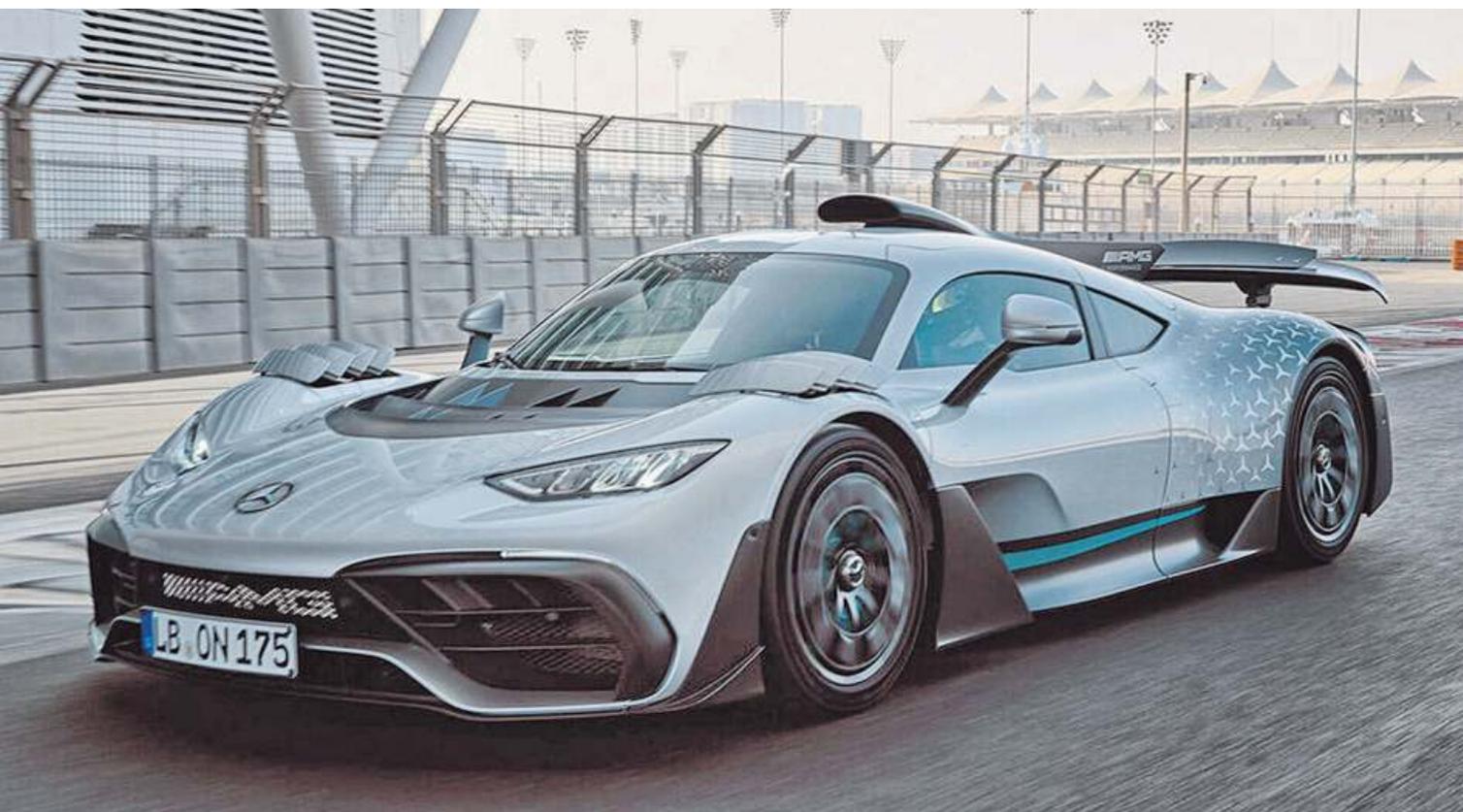
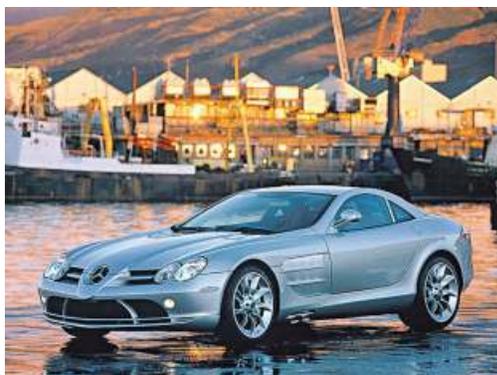
entre 1990 y 1993, para trasladarse después al Royal College of Art de Londres, donde se especializará en Diseño de Transporte. En 1995 comenzará su carrera profesional trabajando para Opel como diseñador de exteriores, de donde pasará primero a Mazda y después a Volkswagen, hasta incorporarse finalmente en 1997 al departamento de Diseño con el que Mercedes contaba en su planta de Sildengen, en las afueras de Stuttgart.

En su trayectoria dentro del grupo irá alcanzando rápidamente puestos de mayor responsabilidad, que supondrán también cambios de localización. En 1999 es nombrado director de diseño interior y exterior del estudio de Sildengen, en el 2000 se desplaza al Centro de Diseño de Tokio y en 2006 se traslada a otro de los centros de diseño avanzado del grupo, en California, donde además de su experiencia profesional surgirá su declarada afición al surf. Tras la jubilación en



PRESENTE Y FUTURO

Además de modelos conocidos, como el SLR McLaren de 2003 (abajo) o el SLK-R171 de 2004 (abajo a la derecha), Wagener es responsable de *concepts* que anticipan el futuro, como el AVTR (derecha) y el One Eleven (izquierda), presentados en el 2023.



2008 de Peter Pfeiffer, que después de cuatro décadas en la empresa ocupaba entonces la dirección de la División de Diseño, Wagener pasará de responsable del departamento de Diseño Avanzado, que englobaba los estudios de California y Japón, a ser designado para ocupar aquel puesto, sin haber cumplido los 40 años.

El mismo año 2008, Wagener estable-

cerá la que en adelante será la filosofía de diseño de Mercedes-Benz, bajo la denominación de Pureza Sensual (*Sensual Purity*), y su trabajo se extenderá desde entonces también al conjunto de marcas del grupo: Mercedes-AMG, Maybach, Smart, vehículos comerciales y los camiones Actros y Freightliner. En el 2016 es nombrado responsable de diseño del

grupo, con rango de vicepresidente ejecutivo, pasando a formar parte del consejo de administración.

Además del diseño de modelos de producción y *concepts*, su responsabilidad incluye también la identidad de marca y los concesionarios, y a través de MB Style ha participado además en el desarrollo de mobiliario, lanchas y

yates, o incluso el interior del helicóptero Eurocopter EC145. Su trabajo ha sido reconocido con el nombramiento como profesor honoris causa por la Universidad de Arte y Diseño Moholy-Nagy de Budapest (2009), la concesión de un doctorado honorífico por la Universidad Técnica de Sofía (2010) y el American Prize of Design.

NUEVO FORMENTOR



CUPRA

LO QUE TÚ SIENTES
SE LLAMA OBSESIÓN

POR 31.900€
Sujeto a financiación*

*PVP recomendado en PyB para un Nuevo Formentor 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Man (IVA, Impuestos de Matriculación, Transporte, descuento de marca y concesionario y bonificaciones de SEAT Financial Services incluidos en el precio). Oferta válida hasta el 30/11/2024 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 23.000€ con una duración y permanencia mínima de la financiación de 60 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 Formentor de 0,4 a 9,2 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 9 a 209 g/km (Valores WLTP). Imagen acabado CUPRA Formentor con opcionales.

 **37TH**
AMERICA'S CUP
BARCELONA