



EXTRA *los*

SUPLEMENTO DE MOTOR

DOMINGO 19 DE ENERO

DEL 2025 | Nº 435

La Voz de Galicia



ALFA VUELVE AL MERCADO

6

ALFA ROMEO JUNIOR IBRIDA

Este SUV compacto debería ser el modelo que revitalice las ventas de la marca italiana en Europa gracias a un carácter urbano.

12

BYD SEALION 7

La marca china ha pasado en treinta años de ser una *startup* de baterías a tener 900.000 empleados y fabricar modelos como este eléctrico.

14

BMW i4 eDrive 40

Probamos la berlina eléctrica de la marca alemana, con 340 caballos y una autonomía de más de 500 kilómetros.

ESPAÑA VUELVE A SER M

El mercado de turismos español volvió a superar en el 2024 la barrera del millón de unidades, algo que no sucedía desde el año 2019. La dana de Valencia tuvo mucho que ver.

Por Juan Ares

A lo largo del año fuimos rozando el récord del millón, pero el resultado final se produjo en el mes de diciembre, en el que se matricularon 105.346 vehículos, un 28,8 % más que en diciembre del 2023, con lo que se alcanzó en el acumulado del año la cifra de 1.016.985 vehículos matriculados.

Esta subida en diciembre se debió a que los afectados por la dana de Valencia recibieron las primeras ayudas para la compra de coches nuevos y eso se notó en las matriculaciones de la provincia, que tiró del resto de España.

A nivel nacional hubo dos claros dominadores del mercado en el 2024. En lo que respecta a marcas, Toyota es la líder indiscutible con 95.614 unidades matriculadas, dejando a años luz a todos sus rivales. Volkswagen, Seat, Hyundai y Renault fueron, muy apretados, los que lucharon por la segunda posición. Hay que destacar también que entre las diez marcas más vendidas encontramos a dos que pertenecen al segmento *premium*, Mercedes y BMW, que se han disputado el liderazgo en el mercado del lujo este año, dejando un poco descolgada a Audi, el tercer fabricante alemán.

En cuanto a los modelos más vendidos, el Dacia Sandero continúa con su liderazgo que ya alcanzó en el 2023, fruto sobre todo de la aceptación de este modelo entre los clientes particulares en los últimos doce años. Su precio y las motorizaciones de gasolina y GLP son parte de la razón de su éxito.

LA TRAMPA DE LOS ELÉCTRICOS

Nos llaman mucho la atención las matriculaciones por tipos de motorización. En 2024 el 37,2% de los coches matriculados en España fueron con motor de gasolina, un 2,6% menos que en 2023, un descenso poco apreciable. Los diésel, pese a la que está cayendo, tuvieron un resultado aceptable al matricular un 9,5 % frente al 12,5 % en el 2023. Y eso pese a que ya son muchos los modelos, e incluso las

Las 20 marcas más vendidas en España

	Marca	Unidades
1º	Toyota	95.614
2º	Volkswagen	66.905
3º	Seat	65.299
4º	Hyundai	64.841
5º	Renault	64.236
6º	Kia	59.901
7º	Dacia	54.776
8º	Peugeot	51.767
9º	Mercedes	47.071
10º	BMW	45.249
11º	Audi	38.770
12º	Citroën	38.475
13º	Skoda	38.255
14º	Nissan	31.519
15º	MG	30.770
16º	Opel	25.719
17º	Ford	25.598
18º	Cupra	22.431
19º	Volvo	18.179
20º	Mazda	17.526

De enero a diciembre 2024

Los 20 modelos más vendidos en España

	Modelo	Unidades
1º	Dacia Sandero	32.994
2º	Toyota Corolla	22.129
3º	Seat Ibiza	22.021
4º	Hyundai Tucson	21.595
5º	MG ZS	20.386
6º	Seat Arona	20.269
7º	Renault Clio	19.705
8º	Toyota C-HR	18.582
9º	Toyota Yaris Cross	18.380
10º	Kia Sportage	18.338
11º	Nissan Qashqai	18.068
12º	Peugeot 2008	17.167
13º	Renault Captur	16.861
14º	Toyota Yaris	16.186
15º	Volkswagen T-Roc	15.440
16º	Opel Corsa	15.322
17º	Citroën C3	14.171
18º	Dacia Duster	13.558
19º	Peugeot 208	13.137
20º	Volkswagen T-Cross	12.997

De enero a diciembre 2024

marcas, que no producen diésel.

Con este panorama, los grandes beneficiados son los coches electrificados, donde se incluyen los eléctricos puros y todos los híbridos, sean o



no enchufables, incluyendo también los microhíbridos con motores de 48 voltios. Este segmento ha subido hasta un 53,3 %, casi un 7 % más que en el año 2023, pero hay que decir que esto tiene truco, ya que precisamente esos motorcitos microhíbridos, que ahora se incorporan a la mayoría de los coches de gasolina y también a algunos diésel, son los causantes de esta subida y se pueden considerar más como motores de gasolina, ya que la hibridación ligera apenas permite viajar unos metros en forma eléctrica y el resto del recorrido se hace a combustión.

Si queremos hurgar un poco más en el escaso éxito de los eléctricos tenemos que señalar que tanto eléctricos puros como híbridos enchufables solo han vendido 115.939 unidades en el año, un aumento de un 1,9 % respecto al 2023. Solo son el 11,4 % del mercado. Una muestra del poco entusiasmo que despiertan en el comprador español.

En otro orden de cosas, lo que no cambia mucho es el gusto de los españoles por los diferentes tipos de coches que hay en el mercado. En el 2024 el 33 % de los coches matriculados en España, es decir uno de cada tres, ha sido un SUV compacto, ese tamaño que parte de los 4,5 metros. Y prácticamente otro 20 % de los coches vendidos han sido SUV urbanos, es decir, el mismo tipo de carrocería, inspirada en los todoterrenos altos ahora adaptados al asfalto, pero en el tamaño de los 4 metros. Tanto unos como otros proliferan en las gamas de los fabricantes generalistas y las marcas *premium*.

CHINA ATACA

El 2024 ha sido también el año del desembarco chino en España. Ya el año anterior la marca MG se había adelantado con resultados muy notables, colocando su modelo ZS entre los más vendidos, cosa que ha repe-

MILLONARIA



TOYOTA HA CUAJADO SU ÉXITO EN TODA GALICIA

Por J.A.

Tal y como podemos ver en los cuadros adjuntos, las matriculaciones en Galicia están lideradas en las cuatro provincias gallegas por la misma marca, Toyota, que refrenda su liderato a nivel nacional también en nuestra comunidad.

El mayor éxito del fabricante nipón se ha producido en A Coruña, donde ha vendido 1.596 unidades, con una diferencia muy grande sobre sus rivales más directos, que son Hyundai, Seat y Kia.

En la otra provincia con peso en el mercado, Pontevedra, las cosas han estado un poco más apretadas y la marca japonesa se ha impuesto a Renault por una escasa diferencia de seis coches, con Dacia, también del grupo francés, tercera. Llama la atención que en esta provincia, con un centro productivo de Stellantis, ninguna de las marcas del grupo hayan estado entre las cinco más vendidas. Podemos constatar también que los coreanos de Kia y Hyundai también consiguen afianzarse en toda Galicia. Toyota, Kia y Hyundai son marcas que lideran todos los estudios de fiabilidad a nivel general y tal vez el comprador gallego vea en esto una seguridad a la hora de comprar coche.

Podemos también mencionar la expansión de las marcas chinas que en los últimos meses del año han

Las marcas más vendidas en Galicia

	Marca	Unidades
A CORUÑA		
1º	Toyota	1.596
2º	Hyundai	955
3º	Seat	885
4º	Kia	879
5º	Dacia	713
LUGO		
1º	Toyota	396
2º	Kia	378
3º	Dacia	321
4º	Renault	275
5º	Hyundai	271
OURENSE		
1º	Toyota	357
2º	Seat	255
3º	Hyundai	249
4º	Kia	231
5º	Dacia	228
PONTEVEDRA		
1º	Toyota	788
2º	Renault	782
3º	Dacia	693
4º	Hyundai	655
5º	Kia	527

De enero a diciembre 2024

abierto concesiones en Galicia, en algunos casos en el seno de los grandes grupos gallegos de distribución, que no le hacen ascos a esas marcas, sino todo lo contrario. De momento MG, Omoda y la recién desembarcada BYD ya toman posiciones en el mercado gallego con vistas a su expansión.



Los híbridos ligeros son en realidad coches de gasolina o diésel ayudados mínimamente

tido este año. MG es la única marca china que en el 2024 se ha colado entre las más vendidas en España (ya es la decimoquinta, con 30.770 unidades matriculadas), pero tras MG llegan, con muchas intenciones, los

gigantes chinos como BYD, que ya extiende su red comercial incluso por Galicia, Jaecoo, Link&CO, Leap Motor, de la mano de Stellantis, y Omoda, que ya matriculó el año pasado más de 7.000 coches. Otras diez marcas chinas más pequeñas operan junto a estas en nuestro país y el año que comenzamos quieren pegarle un buen mordisco a la tarta española.

Sus armas, de momento, son los precios (veremos qué pasa con los aranceles), pero también su tecnología eléctrica, donde son líderes y llevan ventaja. Además han pulido mucho su diseño, acabados y materiales, y tampoco les falta ese tacto de conducción que hasta ahora se les suponía solo a los coches europeos.

El año que empieza será también difícil para los fabricantes europeos, enfrentados al pago de multas millonarias (CAFE) por el exceso de emisiones de sus coches, en una trampa tendida por la propia Unión Europea.



la opinión de
JUAN ARES

EL CAFÉ NOS VA A MATAR

Me toca escribir esta columna a mediodía, después de haberme tomado un par de cafés y teniendo pendientes otros dos a lo largo de la jornada. Es la dosis de cualquier empedernido cafeatero, de esos que, como yo, piensan que sin cafeína las sinapsis neuronales van más lentas y el ánimo más decaído. Otra cosa es lo que piensan los galenos, que siempre advierten de los efectos nocivos de la cafeína sobre la tensión.

Aunque en esta columna vamos a hablar de otro café, más dañino todavía para la industria del automóvil. Porque bajo las siglas de CAFE (Clear Air For Europe) se esconde una normativa de la Unión Europea que pretende reducir la emisión de niveles de dióxido de carbono de todos los vehículos que se venden en Europa hasta un nuevo límite de 93,6 g/km. Los coches que superen ese límite tendrán que pagar una multa de 95 euros por cada gramo que excedan. Y no es baladí la cuestión, porque actualmente la media de los coches en Europa está en 115 g/km, lo que supone que cada coche nuevo que fabriquen tendrá que pagar alrededor de 2.000 euros de multa. Si esta cantidad se multiplica por el número de coches que se fabrican a lo largo del año, salen unas previsiones de 15.000 millones de euros. Esas pueden ser las cifras que tendrán que pagar las marcas y que pueden acabar provocando que muchas cierren sus fábricas o supriman algunos modelos de sus gamas, por ser los que más se exceden en emisiones.

Las emisiones pueden costar 15.000 millones de euros en multas a los fabricantes y el cierre de fábricas

Todo esto viene provocado por el error de la Unión Europea al calcular la velocidad de la electrificación del mercado de vehículos en nuestro continente. Todo esto ha provocado también que los grupos automovilísticos hayan tenido que acelerar la electrificación de algunos modelos y gamas.

Algunos directivos, como Luca de Meo, cabeza visible del grupo Renault, ya avisó de que podrían dejar de fabricarse dos millones de coches este año para evitar pagar esos 2.000 euros de multa por cada uno de ellos. Y dejar de fabricar lleva implícito cerrar fábricas y despedir a miles de trabajadores, como ya han anunciado algunas marcas.

Lo más curioso es que los fabricantes están preocupados, con razón; los consumidores europeos están despistados, con razón también, porque ahora tienen que elegir entre eléctricos e híbridos y olvidarse de la gasolina y el diésel, pero en la Unión Europea no parecen darse cuenta de sus errores al pensar que la electrificación sería un proceso más rápido y de que estas multas pueden acabar con la otrora poderosa industria europea del automóvil. Como es habitual, cuando se pisa moqueta política, los problemas de la vida real parecen más lejanos y nimios.

Todo, que me voy a tomar otro café, menos amargo, para tratar de revertir la inquietud que me produce esta situación.

sumario

10 **AUDI A5**
 Es el sustituto del A4 en la nueva gama de Audi, con versiones Sedan y Avant.

16 **SUBARU FORESTER**
 Un SUV compacto que aún puede defenderse en montaña.

20 **SALÓN DE BRUSELAS**
 Las marcas francesas fueron las protagonistas de esta muestra.

22 **CUPRA TERRAMAR**
 Probamos el nuevo modelo que eleva el estatus de Cupra.



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, ALEJANDRO MINGUEZ, ÓSCAR AYERRA



BREGOGÁN
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

REGRESO AL PASADO

La marca italiana Alfa Romeo comienza este año más fuerte que nunca al incorporar a su gama el nuevo Junior, tanto con motorización híbrida como eléctrica. Un SUV compacto que llega para competir en el segmento de los vehículos de hasta 4 metros de longitud.

Por **Juan Torrón**

Alfa Romeo vendió en España el pasado año más de 2.850 unidades, cifra que en el 2025 esperan superar sus directivos con la llegada del nuevo Junior. Su atractivo diseño ya había logrado mil pedidos antes de finales del 2024.

A pesar de que hay una versión cien por cien eléctrica de este modelo, el más vendido será sin duda el motor híbrido de 136 caballos y que la marca, para diferenciarse del resto, ha decidido llamarle *ibrida* sin utilizar la letra H. El Junior, bajo su capó, dispone de un motor de tres cilindros turbo asociado a un eléctrico de 48 voltios y 28,5 caballos que le permite obtener la etiqueta ECO de la Dirección General de Tráfico. Su recarga se realiza mediante las frenadas y en ningún momento precisa de enchufe. Esto le permite moverse por la ciudad en modo cero emisiones y al mismo tiempo ofrecer cómodas aceleraciones cuando precisamos el máximo de potencia. Todo ello con consumos combinados muy ajustados. Su caja de cambios es de 6 velocidades y doble embrague.

El Alfa Romeo Junior es sumamente atractivo, no pasa desapercibido ya que la marca estrena con él la nueva insignia Legend, mientras sus faros recuerdan a modelos míticos como el SZ y el Brera. Se mantiene su parrilla triangular con el nombre y unas marcadas tomas de aire inferiores. Con una altura de 1,7 metros, su línea de techo y su trasera le otorgan una imagen deportiva y juvenil. En su interior, ya digital, se mantienen los relojes redondos, el volante deportivo y una pantalla central situada sobre un piano de botones físicos, que se agradecen hoy en día.

Alfa ha conseguido un compacto muy ágil en carreteras viradas, con suspensiones y frenos acordes a su potencia, todo con un precio de 28.147 euros o financiado a 185 euros al mes con una entrada de 6.000 euros



TRES ACABADOS

El Alfa Romeo Junior se ofertará con tres niveles de equipamiento opcional, el pack Premium de serie en el acabado de lanzamiento Especial, el pack Tech y el pack Sport. Este último incluye el interior Corsa con los asientos Sabelt, que lo hacen muy atractivo.



FRONTAL CLÁSICO

Los diseñadores del frontal han querido recurrir a la historia de la marca manteniendo la parrilla triangular, que recuerda a modelos como el GT 1300 Junior del año 1966.





La marca propone una edición de lanzamiento denominada **Speciale** con acabados muy exclusivos



CON SU ETIQUETA ECO

Dacia quiere mantener uno de sus valores principales con el Bigster, manteniendo una excelente relación entre la calidad del producto y el precio. Desde hace unos días ya están abiertos sus pedidos.

Por **Juan Torrón**

Desde el pasado 9 de enero, los concesionarios de Dacia ya pueden realizar pedidos del nuevo Bigster. Con un precio de 24.590 euros Dacia quiere irrumpir con fuerza en el segmento C de las carrocerías SUV (4,5 metros) ofertando mucho confort y practicidad, con un amplio equipamiento disponible en función del nivel de acabado.

La horquilla de precios oscilará entre los 24.590 del Essential 140 Eco-G y los 29.790 euros del Extreme TCe 130 48 voltios 4x4. A mayores, la garantía Dacia Zen permitirá al cliente renovarla hasta 7 años o 150.000 kilómetros.

Todos los motores que equipa este coche están electrificados y por lo tanto podrán presumir de la etiqueta ECO. El motor TCe de 140 caballos equipa una hibridación ligera de 48 voltios que ayuda en las fases de arranque y aceleración. Pero la novedad en motores está centrada en el propulsor que por

primera vez combina GLP y gasolina, apoyándose también por una hibridación ligera y consiguiendo así consumos extremadamente ajustados y emisiones de CO₂ muy reducidas. También, el Bigster podrá optar como primer modelo Dacia al motor de Renault Group, el Hybrid 155, que, asociado a una caja de cambios automática, está disponible con el acabado Expression. Ya por último, para los que quieren disfrutar del campo y buscan motores con muchos bajos, la propuesta es el TCe 130 4x4, que además de su tracción integral combina una caja de cambios de 6 velocidades manual. Esta motorización también está apoyada por una hibridación de 48 voltios.

Los clientes podrán elegir entre cuatro niveles de acabado: Essential y Expression serán los de acceso a la gama, mientras que Extreme estará orientado a los amantes del aire libre, contando con techo panorámico, barras superiores y una tapicería que se puede lavar muy fácilmente. Por último, el acabado Journey es para los clientes que dan prioridad a los largos viajes.





Star Days

de Louzao Mercedes-Benz

Del 17 al 25 de enero

Elige tu nuevo Mercedes-Benz de stock,
de combustión, híbrido enchufable o eléctrico,
y disfruta de unas condiciones excepcionales.

www.louzao.com

Consumo mixto: desde 0,6 hasta 25,5; emisiones de CO₂: desde 0 hasta 291.

LOUZAO

Concesionarios Mercedes-Benz

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

Tel.: 881 244 092. www.louzao.com



MÁS PREMIUM TODAVÍA

El nuevo Audi A5 está disponible en versiones de carrocería Sedan y Avant, con motores de gasolina y diésel y con versiones deportivas S. Los precios parten desde los 51.000 euros

Por **Juan Ares**

Este nuevo A5 es en realidad el sustituto del A4, ya que ahora los coches pares de Audi serán solo eléctricos, pero la marca de los cuatro aros ha aprovechado para dar un salto cualitativo en diseño y acabados, afianzando la posición premium de este modelo.

Este avance se nota, para empezar, en sus dimensiones, que ahora son de 4,89 metros de longitud (6 centímetros más que el antiguo A4), pero también en otros aspectos como la conectividad e interacción con el vehículo, la nueva tecnología de iluminación digital o la microhibridación de las versiones diésel.

El A5 se ofrece con una gama de

motores que comienza con el 2.0 TFSI de 150 caballos y se amplía con una versión de este mismo propulsor con 204, siempre en tracción delantera y con cambio S tronic de 7 velocidades.

La otra opción es la diésel, con un motor 2.0 TDI con 204 caballos que está ayudado con una microhibridación de 48 voltios, también con cambio S tronic de siete velocidades y con tracción delantera o Quattro.

Para las versiones S, que también estarán disponibles en carrocería Sedan y Avant, se ha pensado en el motor V6 Turbo de 3.0 litros que rinde 367 caballos, con los que alcanza los 250 km/h. En este caso también están microhibridados con 48 voltios para reducir emisiones y consumos. Aquí ya las tracciones serán Quattro, únicamente.



El Audi A5 está disponible en los concesionarios con un precio que empieza en los 51.050 euros para el A5 TFSI de 150 caballos y desde 53.310 euros para la versión familiar Avant. El equipamiento ya incluye navegación con MMI Touch, *virtual cockpit*, control de crucero adaptativo, climatizador trizona, asientos calefactables, y faros LED Plus con luz de viraje y

regulación del alcance de las luces.

Las versiones deportivas S5 parten de los 90.940 euros para el Sedan y de 93.290 para el Avant. Incluyen de serie llantas de aleación de 20 pulgadas, tren de rodaje deportivo S, faros Matrix LED y grupos ópticos traseros LED Pro, la línea exterior S, el interior con asientos deportivos y el paquete de iluminación ambiente pro.





El nuevo sistema MHEV híbrido de 48 voltios reduce emisiones y consumos gracias a que aporta 24 caballos adicionales

DOS CARROCERÍAS

El Sedan y el Avant familiar comparten dimensiones en cuanto a longitud, con 4,82 metros de largo. La capacidad del maletero es de 445 litros para el Sedan y 476 para el Avant.



DEPORTIVOS Y LUJOSOS La nueva gama A5 muestra una silueta más afilada y aerodinámica, con frontal muy bajo, parrilla de diseño horizontal y rejilla de panal con faros led que mejoran la iluminación, incluso con un tamaño muy pequeño de las ópticas. Las llantas son de 19 o 20 pulgadas y en la versión Avant el tercer pilar es muy inclinado, dando aspecto de cupé.





NADA QUE ENVIDIAR

Su diseño, tanto exterior como interior, se asemeja más a un coche europeo *premium* que a un chino. Líneas suaves, pasos de ruedas ensanchados y una traseña en caída le aportan un aire deportivo.



AISLADOS

Cristales de ventanillas laminadas de doble capa aíslan a los ocupantes del ruido exterior, mientras pueden disfrutar de una pantalla de 15,6 pulgadas con rotación eléctrica y numerosas ayudas a la conducción.

A LA CONQUISTA DEL MERCADO EUROPEO

La marca china BYD irrumpe en España con fuerza. El año pasado vendió en nuestro país 5.393 unidades, lo que supone un incremento del 758 por ciento con respecto al año 2023. Y eso que su gama aún no está completa en nuestro mercado.

Por Juan Torrón

La marca china, a la que a sus directivos les gusta que le llamen marca global, aún está aterrizando en Europa y prueba de ello es que todavía se están cerrando los acuerdos con los distintos concesionarios. En Galicia y Asturias, el Grupo Pérez Rumbao se encargará de la distribución de una marca que comenzó en el año 1995 como una *startup* dedicada a baterías de móviles. Hoy sus cifras son espectaculares. El año pasado BYD vendió más de 4,2 millones de coches, situándose entre los cin-

co primeros fabricantes mundiales. Cuenta con 900.000 empleados, de los cuales 102.000 son ingenieros. Estos trabajan en 11 centros que cada día patentan 32 ideas nuevas. Con solo 30 años de historia ya ha logrado beneficios netos en el año 2023 por encima de los 3.800 millones. Ha sido tal su crecimiento el año pasado que se ha quedado a tan solo 20.000 unidades de desbancar a Tesla. No lo logró porque BYD también fabrica híbridos enchufables, concretamente 2,5 millones el año pasado.

Y en medio de esta vorágine de datos nos hemos ido a Madrid a probar el BYD Sealion 7 cien por

cien eléctrico, que llega al segmento D con sus 4,8 metros de longitud y un precio de partida de 39.780 euros. Sin ninguna duda, si está pensando en comprar un coche de estas características es importante tener este modelo en cuenta. Y es que el Sealion 7 dispone de diferentes opciones de batería gracias a su tecnología Blade Battery y Cell to Body, que le permite alojar más celdas en el mismo espacio de una batería convencional, logrando autonomías de hasta 502 kilómetros. El motor es capaz de girar a más de 23.000 revoluciones por minuto gracias a sus imanes en V y una alta tasa de bobinado. Con estos datos, este

propulsor se convierte en el motor eléctrico más rápido del mundo. Colocado en la parte trasera, ofrece 313 caballos de potencia. Si el cliente busca tracción a las cuatro ruedas, a este motor hay que sumarle otro delantero y entonces la potencia llega a los 530 caballos, acelerando de 0 a 100 en tan solo 4,5 segundos. Ambas versiones ofrecerán tres niveles de acabado: confort, design y excellence. Y ya que hablamos de acabados, el Sealion 7 sorprende ya no solo en su diseño exterior, sino también en el interior, donde los materiales utilizados son muy agradables al tacto y con una alta sensación de terminación *premium*.



Con 30 años de historia, ya vende 4,2 millones de coches y cuenta con 900.000 empleados, 102.000 de ellos ingenieros

EL MEJOR ELÉCTRICO SI «TE GUSTA CONDUCIR»



Una estabilidad soberbia, gracias al bajo centro de gravedad que aporta la batería situada bajo el suelo del coche; el paso por curva noble y sin balanceos, y la aceleración de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos convierten al i4 eDrive40 en una máquina satisfactoria.

Por **Javier Armesto**

El mercado del coche eléctrico ha alcanzado un punto en el que la gran distancia entre unas marcas y otras no está en el motor o la batería, dado que la tecnología es esencialmente la misma. Las diferencias hay que buscarlas en otros aspectos como son el tacto de conducción y el comportamiento dinámico del coche, la calidad de acabados y la eficiencia del sistema eléctrico. Pues bien, ateniéndonos a estos argumentos y parafraseando el antiguo eslogan de la firma bávara, podemos decir que el BMW i4 Gran Coupé es uno de los mejores eléctricos (si no el mejor) si «te gusta conducir». Y hemos llegado a esta conclusión tras probar durante varios días la versión eDrive40, con tracción trasera y 340 CV.

El i4 Gran Coupé es un cinco puertas de 4,78 metros de largo y solo 1,44 de alto, así que tiene una silueta estilizada y muy deportiva. Es un coche pesado, no puede ser de otra manera porque monta una batería de un tamaño con-

siderable, 83,9 kWh de capacidad (80,7 kWh brutos). Pero el dato clave es su bajo coeficiente aerodinámico, un *cx* de 0,24 que consigue que el coche se mueva en consumos por debajo de los 20 kWh/100 km incluso cuando hacemos una conducción «ágil» fuera de ciudad.

Este modelo se puso a la venta en junio del 2021 y este año ha recibido una actualización ligera, con algunos cambios exteriores e interiores. Por fuera se notan en la nueva firma lumínica tanto en los faros como en los pilotos traseros, que pueden tener unos espectaculares hilos de luz láser. En el interior lo más llamativo es que ahora el volante es plano por abajo (antes era completamente redondo). El tacto del aro es exquisito, pues es grueso y con una piel que parece que es el volante el que te acaricia a ti y no al revés. Son esos pequeños-grandes detalles los que marcan muchas veces la diferencia entre un buen coche y un gran coche, porque hacen de la conducción una experiencia

superior. Los acabados de este i4 también revelan su carácter de marca premium: materiales de calidad (solo hay plásticos duros en la parte inferior del revestimiento de las puertas) y ajuste perfecto de todas las piezas. Las butacas delanteras tienen regulación eléctrica hasta para variar la anchura de los laterales respaldo, por lo que podemos elegir si queremos una mayor sujeción o viajar más desahogados.

El salpicadero sigue presidido por una gran superficie rectangular que alberga dos pantallas digitales, de 12,3 pulgadas para el cuadro de instrumentos y de 14,9 para el sistema de infoentretenimiento.

La visibilidad por la luneta trasera es reducida, aunque no tiene mucha solución: para conseguir esa preciosa silueta de *fastback* es obligado que el portón esté muy inclinado. Por otro lado, si bien los pasajeros de atrás tienen espacio suficiente para las piernas, apenas hay hueco para meter los pies debajo de los asientos delanteros si estos están en su posición más baja. Y el enorme túnel



«
Sigue la trayectoria como un tiralíneas y se propulsa como una exhalación. ¿Dónde están los 2.000 kilos en vacío?, nos preguntamos

Todos llevan la misma batería excepto el eDrive 35, que tiene una capacidad menor, 67,1 kWh, lo que también reduce un poco su autonomía (499 kilómetros). Además, puede cargar a un máximo de 180 kWh en corriente continua, mientras que los demás admiten 205 kWh.

En el caso del eDrive40, la distancia máxima que puede recorrer son 599 kilómetros (en condiciones de homologación WLTP), con un consumo combinado de 15,4 kWh/100 km. Y lo cierto es que podemos fiarnos de ese dato porque las cifras obtenidas durante nuestro recorrido fueron sorprendentes: incluso haciendo una conducción deportiva, y probando en ocasiones la gran capacidad de aceleración del coche, el i40 no superó los 20 kWh a los 100. A nada que seamos cuidadosos podemos hacer medias de 17 kWh, con lo que nos colocamos muy cerca de los 500 kilómetros de autonomía real. Sin duda, la excelente aerodinámica tiene mucho que ver, y también una acertada gestión de la frenada regenerativa. En el modo D se puede elegir varios niveles de retención, pero lo mejor es ponerlo en automático y dejar que el coche actúe en función de las condiciones de la carretera o el tráfico. La forma en la que frena con anticipación, antes de una rotonda o cuando tenemos otro vehículo delante, de una forma gradual y maximizando la recuperación de ener-

gía, es tremendamente eficiente.

En autovía también pudimos comprobar lo bien que funciona el control de velocidad de crucero adaptativo con mantenimiento de carril: actúa de manera suave, sin molestos bandazos, permite conducción autónoma durante algunos segundos y cuando no nos detecta no hace falta sujetar con fuerza el volante, basta con rozarlo para que se active de nuevo el sistema.

Sin embargo, donde mejor se aprecian las cualidades de ese BMW i4 es en carreteras de un solo carril por sentido. La estabilidad es soberbia, gracias al bajo centro de gravedad que aporta la batería situada bajo el suelo del coche; el paso por curva, noble y

sin balanceos de ningún tipo, y la salida de la misma es sensacional porque la potencia disponible y el par máximo (430 Nm) hacen que siga la trayectoria como un tiralíneas y se propulsa como una exhalación. ¿Dónde están los más de 2.000 kilos en vacío?, nos preguntamos. El comportamiento y el feeling que proporciona este BMW está al nivel de los mejores modelos de la marca, y solo si buscamos los límites del coche puede ponernos en algún aprieto. La suspensión es perfecta (todos los i4 montan muelles neumáticos en el eje posterior), filtra bien cualquier irregularidad pero no rebota y sujeta magistralmente la carrocería. Y la elevada insonorización aumenta la sensación de confort.



central limita muchísimo la plaza del medio. El maletero tiene 470 litros de capacidad y bajo el piso hay un generoso hueco para meter los cables de carga.

El i4 eDrive40 es la motorización intermedia entre el i4 eDrive35 (286 CV) y el M50 xDrive, desarrollado por Motorsport y con unos impresionantes 544 caballos repartidos entre sus dos ejes (acelera de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos). A estas versiones, las mismas desde el lanzamiento del modelo hace tres años, se sumará próximamente la xDrive40, con tracción total y 401 CV.



DESDE 58.600 EUROS. Es el precio del i4 eDrive35 (286 CV), mientras que el eDrive40 parte de 65.500. Hay tapicerías de cuero opcionales, colores de carrocería exclusivos y llantas de hasta 20 pulgadas.

EL FORESTER SE REINVENTA

Con un rediseño tanto exterior como interior, un exclusivo motor híbrido y sistema de tracción 4x4, este Subaru afronta su sexta generación tras haber vendido más de cinco millones de unidades.

Por **Juan Ares**

Lanzado en 1997 como un SUV muy montañoso, el Forester se ha convertido en un modelo importante para Subaru, que supone el 30 por ciento de sus ventas en España.

Ahora tiene una dinámica de conducción muy mejorada, tanto en asfalto como en *off road*, además de haber cambiado su aspecto con nuevas luces led y pasos de rueda muy prominentes que le dan un aspecto más agresivo. También en el interior mejoran ostensiblemente sus asientos, y dispone de conectividad inalámbrica para smartphone y un nuevo sistema de infotretenimiento con pantalla full HD de 11,6 pulgadas.

MOTOR BÓXER HÍBRIDO

La gran novedad mecánica es su motor bóxer de cuatro cilindros opuestos horizontales de dos litros de cilindrada y 136 caballos, que ahora se complementa con un motor eléctrico de 17 caballos,

acoplado a la transmisión. La potencia máxima conjunta del nuevo Forester es de 153 caballos y anuncia un consumo de 8,1 litros a los 100 kilómetros.

Pero una de las características fundamentales de este Subaru Forester es su transmisión X-Mode con tracción total adaptada a todo tipo de terrenos,

con dos configuraciones de conducción. Una particularidad es que este sistema funciona también marcha atrás, lo que permite salir de situaciones complicadas en barro, nieve o arena, donde mejor se manifiesta.

El Forester se pone a la venta en tres acabados, Active, Field y Touring, y sus precios, con campaña incluida, parten de los 40.400 euros, mientras que el más equipado Touring alcanza los 44.900 euros.

El Forester es estos días noticia, además de por el lanzamiento de esta sexta generación, por haber sido incluido en la lista de *Consumer Reports*, con datos de más de 300.000 vehículos analizados, como uno de los modelos más fiables del mercado.

En orografías como las gallegas, y teniendo en cuenta también los kilómetros de pistas forestales que tenemos, el Forester es un coche muy adaptado a nuestra comunidad, tanto para uso particular como para trabajar. Con 4,67 metros de largo es un SUV compacto de carácter muy campero.



La transmisión es de variador continuo con siete fases y levas en el volante





MEJORAN LOS ASIENTOS Y LAS CONECTIVIDAD

Se han rediseñado los asientos para lograr más comodidad y ahora la conexión con los smartphone se hace de forma inalámbrica, por lo que la vida a bordo es más práctica.

CAPACIDAD PARA EL TODO TERRENO El Forester es uno de los SUV mejor adaptados al uso *off road*, con capacidad para vadear, subir o bajar pendientes en terrenos resbaladizos y sobre asfalto con lluvia o nieve.





LAS DOS RUEDAS CRECEN

No hablamos de tamaño, sino de cantidad, porque las matriculaciones de los vehículos de dos ruedas han crecido en el 2024 un 10 %, con 247.797 unidades, aunque hay motivos externos para ello.

Por **Juan Ares**

Las cifras del sector en España el pasado año son muy buenas, con un crecimiento de dos dígitos muy positivo, aunque desde Anesdor, la patronal de empresas de dos ruedas, su secretario general, José María Riaño, matiza algunas causas: «Los resultados del pasado mes de diciembre han sido extraordinarios y elevaron los datos de todo el ejercicio. Por un lado, la dana ha motivado matriculaciones excepcionales, pero, sobre todo, el salto de etapa Euro de emisiones a partir de este mes de enero ha obligado a realizar muchas automatriculaciones. Estos datos tan positivos de diciembre lastrarán las ci-

fras de los primeros meses del 2025».

Con todas estas consideraciones las cifras son realmente buenas. Al igual que pasó en el caso de los coches, en Valencia se matricularon muchos ciclomotores y motocicletas en los últimos días de diciembre gracias a las ayudas por la dana. Y también entró en vigor este mes de enero la normativa de emisiones Euro5+, que impide matricular los vehículos con normativa anterior, por lo que muchos han sido automatriculados por marcas y concesionarios en los últimos días de diciembre y ahora esperan comprador como kilómetros cero.

De cualquier modo, el sector se ha mostrado muy dinámico, con protagonismo para las motocicletas, que matricularon 222.105 unidades

(+11,5 %) y gran peso para el canal de particulares. Pero también hay que destacar que, aunque la mayor parte de estos vehículos fueron escúteres, con 117.126 unidades (+6 %), fueron las motos de carretera las que más crecieron, acercándose mucho a los escúteres, tras vender 94.116 unidades (+17,1 %).

Por su parte, los ciclomotores cerraron el año en negativo con solo 13.463 unidades (-8,4 %), al contrario que los cuadriciclos ligeros y pesados, sobre todo microcoches, que alcanzaron 8.615 unidades el año pasado.

Entre las marcas más vendidas, las japonesas Honda y Yamaha acaparan el 37 % del mercado, aunque Yamaha ha recortado distancias con el líder. Por detrás, ya a mucha distancia,

Las 10 marcas más vendidas en España

	Marca	Unidades
1º	Honda	48.218
2º	Yamaha	33.261
3º	Kymco	13.539
4º	BMW	13.164
5º	Piaggio	11.474
6º	Sym	11.332
7º	Voge	9.313
8º	Kawasaki	8.692
9º	Zontes	8.380
10º	KTM	7.815

De enero a diciembre de 2024

Kymco y BMW llevan una lucha por ocupar la tercera plaza del podio, con un crecimiento muy paralelo.

En lo que respecta a los modelos preferidos por los españoles, la lucha es más cerrada entre los 125 de las dos marcas japonesas. La PCX de Honda ha vendido 8.934 unidades, mientras la Yamaha NMAX acabó con 8.878 unidades, muy cerquita.



NUEVO BMW SERIE 1 M SPORT DESIGN.

PLENO DE VIDA

Novomóvil



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

Polígono de Iñás, Rúa O Morrazo,9

15171 Oleiros

Tel: 981 63 57 50

novomovil.concesionariobmw.es

***TAE: 7,72%**. TIN: 6,99%. Importe a financiar: 27.370,05 €. 48 meses. 47 cuotas de 250 €/mes. Importe total adeudado: 34.778,73 €. Precio total a plazos financiando con BMW Bank: 44.691,73€ (cumpliendo condiciones). Condiciones válidas hasta 31/03/2025. Precio de venta al contado para BMW Serie 1120d M Sport design , 37.283,05 € (transporte, descuento, mantenimiento -5años/100.000km- e impuestos incluidos; gastos de matriculación y pre-entrega no incluidos). Sujeto a aprobación financiera. Impuesto de matriculación (IEDMT) calculado 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.



ALFA ROMEO 33 STRADALE

Inspirado en el de 1967, el nuevo 33 Stradale quiere volver a medirse con los superdeportivos italianos de ahora mismo. Solo habrá 33 unidades en el mundo de este modelo fabricado artesanalmente.

MICROLINO, DEL CAMPO DE GOLF A LA CALLE

Un atrevido diseño para usar a diario en urbanizaciones o recorridos urbanos, un motor eléctrico y un aspecto lúdico que se venderá en 100 establecimientos en toda Europa.



STELLANTIS Y RENAULT, PROTAGONISTAS

Esta semana se celebró el Salón de Bruselas, que se ha convertido en la primera cita del año tras la desaparición de la muestra de Ginebra. Las marcas parece que recuperan su interés por este tipo de eventos, aunque las más próximas, las francesas, fueron las que más presencia tuvieron.

Por **Juan Ares**

En los últimos años parece que los salones del automóvil habían decaído en interés para los grandes fabricantes, aunque parece que Bruselas puede suponer un cambio de tendencia, habida cuenta que, además de los grupos franceses, también Volkswagen y las marcas chinas BYD, Jaecoo y Omoda acudieron con muchos medios.

Aunque ya es difícil que las marcas presenten como antaño nuevos modelos, sí que se pudieron contemplar algunos de los que llegarán en los próximos meses. Del grupo Stellantis, una de las marcas que más modelos ha desplegado en la moqueta de Bruselas

es Alfa Romeo, que quiere recuperar su identidad en la etapa post Tavares y que lució su joya de la corona, el exclusivo 33 Stradale. La micromovilidad también estuvo presente en la capital de Europa con modelos como el espectacular Microlino, con una versión descapotada que será también un coche muy apreciado para desplazamientos urbanos.

También los modelos chinos llamarán la atención con Leapmotor, una marca que ahora importan el grupo Stellantis y el gigante BYD, que desembarca en Europa con mucha ambición como exponente.

Y no podemos olvidarnos de Renault, que ganó el Car of The Year europeo con el R5 y presentó el pequeño Twingo eléctrico.





LEAPMOTOR, UN CHINO EN STELLANTIS

Leapmotor es una marca china que entra en Europa de la mano de Stellantis y que en Bruselas presentó sus dos primeros modelos, el C10 y el T03, que ya están a la venta. En la foto vemos el primero de ellos, que es un eléctrico de autonomía extendida, con 215 caballos que le permiten recorrer más de 900 kilómetros.

RENAULT TWINGO E-TECH

La gran novedad de Renault en el Salón de Bruselas era el Renault Twingo E-Tech, un prototipo eléctrico del modelo que la marca lanzará en el 2026 para completar la trilogía de *revivals* con el R5 y el R4. La marca francesa anuncia para él un precio que no superará los 20.000 euros.



Los modelos eléctricos cobran protagonismo en el corazón de Europa

BYD ATTO 2

El gigante chino presentó en Bruselas el Atto 2, que será el modelo más vendido de su gama y que es un SUV eléctrico urbano con 177 caballos de potencia y autonomía de más de 300 kilómetros. Sus precios rondarán los 30.000 euros, aunque no han sido desvelados oficialmente.



JEEP AVENGER 4xe NORTH FACE EDITION

Tratando de posicionar de nuevo la marca Jeep, el grupo Stellantis presentó en Bruselas su Avenger eléctrico, unido ahora a la mítica marca de ropa deportiva de montaña en una edición limitada.

EL MÁS POTENTE DE LOS TERRAMAR

El Terramar, en su versión híbrida enchufable, ofrece 272 caballos, con una autonomía en eléctrico comprobada de más de setenta kilómetros y con buen comportamiento dinámico y mucho espacio interior.

Por Juan Ares

Con el Terramar, Cupra ha dado un paso adelante en su gama intentando repetir la historia del Formentor, su modelo más popular.

El Terramar eleva el nivel de Cupra hasta codearse con los modelos *premium* europeos. Con 4,51 metros de largo y una línea muy dinámica y atractiva, ha conseguido ganarse buenas críticas y muchos adeptos, como demuestra haber sido el coche más votado por el jurado profesional en el Coche del Año en España.

Hoy traemos hasta estas páginas una prueba de la versión más potente de la gama, la VZ e-Hybrid de 272 caballos. Se trata de un propulsor híbrido enchufable, por lo tanto con su batería cargada hemos llegado a realizar algo más de setenta kilómetros por autopista, a buen ritmo, sin encender el motor de combustión. La marca, de hecho, homologa hasta 120 kilómetros en eléctrico, aunque eso será en otro tipo de trazados más urbanos.

Hay que decir que su conducción transmite sensaciones deportivas, es un coche que gusta conducir por trazados sinuosos, donde se comporta

muy bien, con un chasis y suspensiones adaptativas muy dinámicas. Para acompañar a su motor, el cambio es el automático DSG de seis velocidades y la potencia se aplica sobre el tren delantero.

En su interior destaca su alto grado de equipamiento y la calidad del mismo. Hay que tener en cuenta que este modelo se fabrica en la planta del grupo VW de Győr (Hungría), donde se producen también los Audi Q3 con la misma plataforma MQB. Precisamente, el Q3 es uno de sus rivales.

ACABADOS «PREMIUM»

A nivel de acabados, esta versión VZ híbrida enchufable destaca por sus asientos muy envolventes y que los convierten en un coche cómodo para largos viajes. Las plazas son muy amplias, tanto delante como detrás, y posee un maletero de 400 litros de capacidad. A sus 4,51 metros de longitud hay que añadir una altura de 1,58 metros, lo que da a los ocupantes una posición muy alta, nada que ver con el Formentor.

Además es el Cupra más dotado a nivel de conectividad entre el conductor y el coche, con un Digital Cockpit para los instrumentos y una gran pantalla central de 13 pulgadas, conexión y recarga inalámbrica para teléfonos,



y también proyección de datos en el parabrisas.

Exteriormente ya hemos dicho que tiene una silueta muy dinámica y además su firma lumínica es muy llamativa y eficaz, con faros Matrix LED delanteros y unas bandas luminosas de lado a lado en la trasera, que integra

también el logotipo Cupra, que reluce de noche.

Al tratarse del máximo exponente de la gama Cupra, este modelo híbrido enchufable tiene un precio de 57.170 euros, justificados por sus prestaciones, por su equipamiento y por la calidad percibida.



EL DISEÑO PRIMA EN EL INTERIOR. Asientos, volante e instrumentación contribuyen a una sensación de confort dentro del Cupra Terramar, un automóvil que ha dado un paso adelante hacia el segmento *premium*.



UNA SILUETA MUY DINÁMICA

Sus formas aerodinámicas y su profusión de perfiles, conjugados con la firma lumínica, hacen al Terramar muy llamativo.



Con las baterías a tope, los primeros cien kilómetros se hacen con consumos muy reducidos

Por Juan Torrón



PORSCHE A CORUÑA Arte y diseño combinado con 911

Centro Porsche A Coruña se ha transformado en una galería de arte única, donde el emblemático Porsche 911, se erige como musa inspiradora para 11 reconocidos artistas que han creado obras exclusivas para esta exposición. En esta muestra sin precedentes el 911 deja de ser únicamente un deportivo de alto rendimiento para convertirse además en un lienzo en movimiento. Cada obra, única y personal, reflejó la visión de sus creadores, que han salido de su zona de confort para invitarnos a descubrir nuevas perspectivas sobre este automóvil legendario. Desde esculturas en mármol de Carrara hasta óleos sobre lienzos.

GRUPO PÉREZ RUMBAO Concesionario de BYD para Galicia y Asturias

El grupo gallego Pérez Rumbao acaba de firmar con el gigante chino BYD la distribución de sus modelos en las comunidades autónomas de Galicia y Asturias. Al frente de todo el equipo se encuentra Jacobo Ramos para dirigir un grupo de profesionales encargados de dar a conocer las virtudes y sobre todo precios de estos productos que tanto crecimiento están teniendo en toda Europa. Al acto de la inauguración de las nuevas instalaciones en Vigo acudió Alberto de Aza, Country Manager de BYD, que estuvo arropado por directivos del grupo gallego encabezados por el presidente y consejero delegado, Joaquín Pérez Bellido.



GRUPO BREOGÁN Iván Ares, ahora con Toyota GR Yaris

El Grupo Breogán, a través de su sección de ralis, GR Breogán Rally, apoyará al equipo Ares Racing en la competición en el S-CER de 2025 a bordo de un Toyota GR Yaris Rally2. Iván Ares, tras dejar Hyundai, arranca una nueva etapa en su trayectoria deportiva subiéndose al Toyota GR Yaris Rally2 y contando con el apoyo de Grupo Breogán y todo su equipo, liderado por su director general José Ramón Ferreiro. El calendario del Supercampeonato 2025 contará con un total de ocho citas en un calendario mixto de asfalto y tierra, con dos eventos que se celebrarán en Galicia, el rali Rías Baixas y el de Ourense.



GALICIA QUIERE SUPERAR LAS 30.000 MATRICULACIONES

La actualización del programa Renueva tu Vehículo de la Xunta de Galicia consolida a la región como referente en dinamización del sector automovilístico.



EL SECTOR, UNIDO. Directivos de Faconauto y la Xunta de Galicia trabajan en conjunto para adecuar el plan Renueva tu Vehículo a las necesidades de los gallegos.

Por **Juan Torrón**

A El sector ha presentado la nueva edición del programa Renueva tu Vehículo. La presentación contó con la participación de la consejera de Economía, Industria e Innovación, María Jesús Lorenzana; la presidenta de Faconauto, Marta Blázquez, y el representante de Faconauto en Galicia, José Ramón Ferreiro.

El sector confía en que la renovación del programa permita alcanzar de nuevo las 30.000 matriculaciones en el 2025, un hito que no se lograba en la región desde el año 2020. En el 2024

Galicia registró 27.751 matriculaciones, lo que representó un crecimiento del 11,9 % respecto al año anterior, muy por encima de la media nacional, que fue del 7,1 %. Este programa aspira a mantener el mismo dinamismo del mercado, incentivando tanto la sustitución de vehículos antiguos como la adquisición de modelos más sostenibles y eficientes.

A través de este plan, los gallegos tienen acceso a ayudas de entre 3.000 y 4.000 euros (que serán de entre 3.400 y 4.600 euros en el caso de las fami-

lias numerosas) para achatarrar un vehículo de más de diez años y adquirir un vehículo nuevo de cualquier tecnología (diésel, gasolina, híbrido, híbrido enchufable, eléctrico, GLP y GNC), siempre que no superen unas emisiones de 120 gramos de CO₂. Del total de la ayuda, los concesionarios adheridos asumen 1.000 euros en todos los casos, mientras que el plan de la Xunta cubre el resto. Según José Ramón Ferreiro, «los concesionarios gallegos están plenamente comprometidos en facilitar este cambio, asegurando una

transición accesible y beneficiosa para los consumidores».

TIRÓN DEL ELÉCTRICO

Los planes de renovación están teniendo también un impacto positivo en la transición hacia vehículos electrificados en Galicia. En el 2024 este mercado creció un 15 %, alcanzando 3.297 unidades. Es en el canal de particulares donde se observa el mayor efecto del programa, un crecimiento de matriculaciones de eléctricos con un incremento del 30,4 % respecto al año anterior. Este impacto sitúa a Galicia entre las comunidades con mejores resultados en la adopción de tecnologías más limpias, consolidando su posición como referente en movilidad sostenible.

El éxito del programa Renueva tu Vehículo en Galicia se suma a los resultados positivos observados en comunidades donde también están operativos planes de renovación del parque, como Cantabria, la Comunidad de Madrid, el municipio de Madrid, La Rioja y la Comunidad Valenciana. En todas ellas, las matriculaciones de turismos y vehículos electrificados han aumentado significativamente, lo que demuestra su impacto directo sobre la dinamización del sector, lo que se traduce en un mantenimiento de su competitividad y del empleo.

EL 2025 LLEGA CON CAMBIOS EN EL TRÁFICO

La reducción de la tasa máxima de alcohol, de forma que se podrá dar positivo con una sola cerveza, es uno de los planes de la DGT para este año. También se estudia sancionar al que avise de los controles policiales, y se exigirán más medidas de protección a los motoristas.

Por **José Manuel Pan**

La Dirección General de Tráfico tiene previstos cambios sustanciales durante este 2025, que se presenta como uno de los años más movidos respecto a la seguridad vial con la reducción de la tasa máxima de alcohol, más protección para los motoristas y para los ciclistas y con cursos de reciclaje para los conductores. Los datos de siniestralidad del año pasado no han sido buenos y sigue habiendo demasiadas muertes en la carretera: 1.154 en el conjunto de España. El propio ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, lamentó la elevada siniestralidad mortal: «La cifra de muertos es inasumible. Ni debemos, ni podemos aceptar que la movilidad en carretera, indicio de la pujanza económica y social del país, tenga un precio tan alto».

TASA CASI CERO DE ALCOHOL

La DGT anuncia más controles de alcohol en la carreteras porque los datos de positivos (más de mil al mes en Galicia) indican que hay un elevado número de conductores que se ponen al volante después de haber bebido más de lo permitido. La lucha contra el alcohol en la conducción es total y el Congreso está debatiendo una propuesta del PSOE para reducir drásticamente la tasa máxima. El objetivo es que el que beba no pueda conducir y que no haya dudas sobre los límites que aguenta cada conductor. La propuesta rebaja de 0,5 a 0,2 la tasa de alcohol en sangre para todos los conductores (de 0,25 a 0,10 en la prueba de aire). La DGT y los expertos médicos aseguran que ese límite se puede alcanzar con una sola cerveza, por lo que el cambio será muy sustancial y serán muchos los conductores que acaben perdiendo el carné por sanciones de alcoholemia.



MÁS CONTROLES DE ALCOHOL. La DGT ha anunciado que cada vez habrá más controles de alcohol y que se está estudiando la forma en la que poder sancionar a los conductores que avisan por WhatsApp de la posición de las patrullas de la Guardia Civil.

NO A LOS AVISOS DE WHATSAPP

También muy relacionada con el alcohol es otra propuesta en la que trabaja la DGT, como es la prohibición de la difusión de mensajes de WhatsApp y en redes sociales descubriendo la situación de los controles policiales. El ministro pidió el viernes a los conductores que sean ellos los que denuncien ese tipo de avisos cuando los conozcan. Marlaska dijo que alertar de la posición de las patrullas policiales es una de las conductas «más irresponsables que se pueden tener». Esos grupos de avisos empezaron en Galicia y se están extendiendo a otras zonas de España.

MOTORISTAS CON GUANTES

Para mejorar la seguridad de los motoristas, un colectivo que representa casi un tercio de los fallecidos en carre-

tera, la reforma del Reglamento General de Circulación, que está pendiente de aprobación, recoge la obligación de los conductores y pasajeros de motos de llevar casco de protección integral o modular cuando circulen por vías interurbanas. Además, para reducir la gravedad de posibles lesiones deberán llevar guantes de protección y calzado cerrado. El borrador de la reforma incluye la posibilidad de que las motos puedan circular por el arcén cuando haya atascos. Asimismo, se establecerán cursos obligatorios para poder manejar motos con el carné B de turismo, que ahora se permite si ese permiso tiene una antigüedad de tres años o más.

CURSOS DE RECICLAJE

Otra de las medidas que deberían aprobarse este año es la concesión

de dos puntos extras del carné para los conductores que realicen cursos de conducción segura y eficiente. Para los responsables de la DGT, esta es una buena manera de realizar un reciclaje de los conductores veteranos, que en la mayoría de los casos no han vuelto a recibir ningún tipo de formación vial desde que se sacaron el carné de conducir. Y desde entonces ha habido muchos cambios, tanto en las normas de tráfico como en la forma de conducir determinados vehículos.

ADELANTAMIENTOS A CICLISTAS

La protección de los ciclistas es una preocupación, y por eso en la reforma de las normas de tráfico también aparecerá la obligación de que los vehículos a motor reduzcan la velocidad cuando adelanten a ciclistas en la carretera.

Nuevo Hyundai INSTER

100% eléctrico.
El SUV urbano más versátil.

함께
할래요?
?



El nuevo Hyundai INSTER 100% eléctrico combina la esencia coreana con la flexibilidad que necesitas en tu día a día. Experimenta la versatilidad de su tamaño ajustando los asientos traseros y aumenta todo el espacio extra que necesites. Con una autonomía líder en su segmento de 518km en ciudad*, también podrás alargar tu viaje, sea cual sea tu próximo destino. Empieza ya a vivir increíbles experiencias y descubre más en [Hyundai.es](https://www.hyundai.es) ¿y tú? are you in?

Red de concesionarios Hyupersa.

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

 **HYUNDAI**

Gama INSTER: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 0 durante el uso. Consumo eléctrico combinado (Wh/km): 143 (batería 42 kWh) - 151 (batería 49 kWh). Autonomía en uso combinado (km): 327 (batería 42 kWh) - 370 (batería 49kWh 15"). Autonomía en uso ciudad (km)*: 473 (batería 42 kWh) - 518 (batería 49kWh 15"). Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP. Modelo visualizado: Nuevo Hyundai INSTER. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es

CLÁSICOS HASTA EN LOS SELLOS

El edificio de Correos de Ourense acogió una interesante muestra en la que coches clásicos son los protagonistas de sellos y billetes de lotería. Modelos de Seat y Mercedes lucían en las estampillas.

Por Alejandro Mínguez

Los coches clásicos son tendencia. Cada vez están más de moda y cuentan con mayor número de seguidores. Las concentraciones y actividades que se desarrollan en Galicia se cuentan por docenas cada año. Los programas de televisión donde se relatan las historias de clásicos ganan presencia. En Ourense, la afición llega hasta los sellos.

El edificio de Correos de la capital ourensana acogió a finales del año pasado una interesante muestra de sellos donde los vehículos antiguos son los protagonistas. A lo largo de la historia de la filatelia han sido muchos los automóviles que aparecieron en las estampillas y una buena parte de ellos, propiedad de José Barros Cachaldora de la Sociedad Filatélica Miño, se pudieron ver en la ciudad de As Burgas. Se trata de cuatro paneles completos de sellos y billetes de lotería donde los coches clásicos brillan con luz propia, y tiene más, pero no había espacio suficiente para exponerlos en esta muestra, explica.

Bajo el título *Sobre ruedas*, la muestra exhibió una colección de filatelia con coches de época y una *marcofilia* de camiones en ruta. Destacan los sellos con los distintos modelos de Seat, sobre todo el mítico 600.

José Barros lo cuenta con verdadera pasión. Le gustan los coches clásicos, ha tenido alguno y los sellos de esta temática le encantan. Muestra con orgullo el Seat 600 en sus distintos modelos y acabados, incluso el descapotable o el adaptado a furgoneta. También hay un interesante ejemplar de los Dodge Dart que producía el ourensano Eduardo Barreiros en Madrid, y joyas del automovilismo histórico como un Mercedes 190 de 1962.



EL 600, IMAGEN DE UNA ÉPOCA.
El mítico modelo de Seat apareció en muchos sellos, incluso en versiones como esta, tipo furgoneta.



La colección de José Barros, de la Sociedad Filatélica Miño, un aficionado a los clásicos, fue el centro de la muestra

SKODA

Škoda **Kodiaq iV** Híbrido enchufable

Conecta con el Kodiaq iV en su versión híbrida enchufable. Con una autonomía eléctrica de hasta 123 km y carga rápida del 80% de su batería en solo 25 minutos. Porque cuando hay conexión, eres capaz de llegar muy lejos.



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)

Mourete 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



DISEÑO VINTAGE El Panther Kallista supuso el modelo de mayor éxito de este fabricante británico. Combinaba un motor Ford de 6 cilindros con un diseño de los años 30, donde las sensaciones suponían un atractivo para clientes adinerados.

REPLICANDO UN BIPLAZA «LOW COST»

Por **Oscar Ayerra**

Este roadster pertenece a una categoría de fabricantes cuyo objetivo no era innovar, sino más bien emular. Su filosofía resultaba clara y directa: recrear un estilo retro, donde la experiencia de conducción y el diseño evocador irían de la mano. Para los más puristas esta intención podría interpretarse como un engaño a los sentidos; para otros es una forma de disfrutar aquello que de otro modo sería inalcanzable. Lo que resulta innegable es que lo que comenzó como un negocio exclusivo para unos pocos clientes adinerados se ha convertido en un fenómeno en constante crecimiento a lo largo de las últimas décadas. Podemos cuestionar estos vehículos por su aparente falta de alma o vulgaridad, pero seguramente pocos se resistirían a la tentación de conducir un Ferrari como el de Magnum, pilotar un Porsche Speedster como el de James Dean o volar con un Bugatti biplaza de los años 30, especialmente si tenemos que desembolsar la décima parte del valor de una unidad original.

Bajo esta filosofía surgió uno de los muchos constructores que, a principios de los años 70, se dieron cuenta de la creciente demanda de deportivos a la carta para una clientela exclu-

Con una estética neoclásica de los roadster de las décadas de los 30 y 40, el Panther Kallista debutó en 1982 como una opción asequible de revivir el pasado combinado con una tecnología moderna.

siva. Con esta visión, Robert Jankel fundó en 1972 Panther Westwind. Una fábrica ubicada en el condado inglés de Surrey, justo al lado del icónico circuito oval de Brooklands. Su primer modelo suponía una clara imitación al Jaguar SS 100 de 1936, un roadster del que solo se construyeron 376 unidades. Una carrocería que permitió recrear parte de las sensaciones que emanan de un biplaza deportivo, donde el aire en la cara, las vibraciones o la sensación de ir casi pegado a la carretera suponían un estilo ya desaparecido décadas atrás. Estas experiencias puras y básicas suponían parte de la filosofía inicial. La mecánica actual con el diseño retro se combinaba para contener los costes de construcción. Un equilibrio que este constructor supo conjugar con cierto éxito. Aunque en 1980, por problemas de liquidez,

la empresa fue adquirida por el empresario coreano Young Kim, la fábrica no dejó de construir este tipo de modelos roadster. Tras el primero llegaron otros como el Lima, cuyo diseño retro descansaba sobre una estructura de Opel, o el De Ville, con clara inspiración en el Bugatti Royale y del que solo se hicieron 57 unidades.



EL MODELO DE MAYOR ÉXITO

En 1982, aparece un nuevo modelo denominado Kallista. Suponía otra vuelta de tuerca más a este concepto donde se acoplaba un propulsor de origen Ford con 4 o 6 cilindros, la suspensión provenía del Ford Cortina, y el eje trasero, del Capri. Además contaba con una carrocería de aluminio. Resultó ser el más popular de la marca. Supuso un éxito llegando a producir 1.733 unidades. En 1990, por inconvenientes económicos, Panther pasa a manos del fabricante SangYong, que reanuda la producción pero esta vez en Corea del Sur. En 1992 aparece un Kallista revisado y dos años después se fabrica en fibra de vidrio. En total, en este período, se construyen 78 unidades, hasta que en 1994 se detiene la producción definitivamente. Esta unidad forma parte de la colección del Museo MAHI de Arteixo, donde se exhibe junto a otras réplicas. Modelos que representan un valioso ejemplo de un ámbito cuya aportación, según el órgano gestor del museo, merece ser reconocida. La disciplina de la reproducción se alza, así, como un componente significativo dentro de la historia de la industria automotriz.

EL ARTE DE IMITAR EL PASADO

Aire acondicionado en un Ford A de los años 20, frenos de disco en un Ferrari de los 50 o incluso airbag en un Porsche del 56, todo es posible en el mundo de la réplicas. El arte de recrear automóviles legendarios no es nuevo. Desde mediados del siglo pasado, algunos entusiastas ya se atrevieron a realizar sus propias personalizaciones. Un ejemplo podría ser el Excálibur, un descapotable inspirado en los Mercedes SSK de los años 20, que combinaba elegancia *vintage* con mecánica contemporánea.

No es hasta la década de los 70 cuando el concepto empieza a cobrar especial auge con un nuevo énfasis en los autos a la carta. Se adaptaban autos modernos a diseños de otras épocas. Marcas como Bugatti, Jaguar, Mercedes o Porsche servían como paradigmas que muchos pequeños fabricantes empezaron a imitar. La escasez de ejemplares originales en el mercado, o los altos precios de compra, se convertían en un obstáculo, por lo que este tipo de réplicas se convirtieron en una solución muy atractiva.

RÉPLICAS DE TODAS LAS ÉPOCAS

A finales de los 80, empresas inglesas como Pilgrim Cars o NG Cars se hicieron famosas con imitaciones de modelos Porsche de los años 50 o los MG de los 40. Muchas de las reproducciones basaron su éxito en la calidad de los materiales utilizados, así como en la fiabilidad de los componentes técnicos. Hoy en día adquirir una réplica de calidad es una tarea relativamente sencilla, pero no precisamente económica, aunque el desafío puede estar en las complejas homologaciones que cada país impone a los fabricantes. Si bien podríamos adquirir algún modelo en el extranjero, su adaptación a nuestra legislación puede convertirse en un verdadero quebradero de cabeza.

Solo en Estados Unidos, a día de hoy, existen 54 pequeños constructores en este mercado. Pequeñas producciones de no más de 325 vehículos al año donde el cliente, en muchos casos, puede optar por un largo listado de opciones de personalización.

De los modelos más demandados, además de los antes mencionados, existen versiones con mucho tirón como los Ford A o los Ford GT 40 de los años 60. Por supuesto, los modelos europeos están en catálogo en muchas de estas

empresas. Junto a los ya conocidos Porsche 356 o el 550 Spyder de James Dean, se encuentran en las páginas web a nuestra disposición imitaciones de Lamborghini de los 80, Jeep de los 60 e incluso algún Ferrari de los 70. Si bien antes deberemos aportar entre 30.000 y 60.000 euros, dependiendo del modelo y de las opciones que elijamos.

También, dentro de este mundo, existen puristas de la clonación. En Argentina, por ejemplo, el fabricante artesanal Pur Sang crea réplicas de Bugatti de los años 30 casi con la misma emoción y precisión con las que Ettore Bugatti creaba sus modelos en la primera mitad del siglo XX. Ostenta el título oficial de único fabricante de réplicas Bugatti. Sus creaciones son calcos fieles a los planos originales, incluso replicando los métodos de trabajo. La calidad de sus imitaciones son de tan alto nivel que los precios de algunas unidades llegan a superar los 250.000 euros, como su modelo más icónico, el Type 35 (foto superior). Un precio no tan alto si lo comparamos con los 3 millones que puede alcanzar una unidad original de las 38 que se fabricaron. Caroline Bugatti, hija del constructor, tuvo en su colección una réplica del Type 37A fabricado por Pur Sang para sus desplazamientos habituales.

FUNCIONALIDAD

Mantener, restaurar o simplemente



Shelby Cobra 427. Hoy, solo en EE.UU., conviven más de 4.000 réplicas de este icónico vehículo con las exclusivas 348 unidades originales que se fabricaron.

conservar un patrimonio automotriz original, como puede ocurrir con algunos modelos originales de Bugatti o Mercedes, son empresas cuando menos complicadas, donde el coste económico en seguridad y mantenimiento puede no tener límites. Aquí es donde las réplicas cobran especial sentido y donde

radica su especial atractivo. Ofrece el disfrute de una esencia clásica sin exponer o arriesgar un valioso ejemplar único, y a un coste muy inferior.

Réplica, clon, copia, recreación, imitación o simplemente versión son términos que definen el tipo de trabajo de este tipo de constructores. Por supuesto, la calidad de los materiales y el componente técnico o el acabado manual definirá el producto final, que podrá adaptarse a muchos bolsillos.

CONTROVERSIAS

Por supuesto, la ética de la copia es, para muchos, su talón de Aquiles. Los parámetros que entran en juego a la hora de conducir un vehículo original son, para los más puristas, imposibles de duplicar. Lo que denominan «alma» suponen aspectos no tangibles como la autenticidad, la memoria inmaterial o su significación. Dejando al margen las posibles cuestiones legales de propiedad intelectual, la práctica de la réplica resulta por tanto controvertida. Existen muchos detractores, pero nadie puede negar su hueco dentro de la automoción, como otra manera de preservar su esencia histórica, o incluso como acceso a la cultura automotriz.



COPIA DE CALIDAD. El fabricante americano Beck realiza réplicas de Porsche 356 (en primer plano) o del 550 (detrás, en gris). Pueden adquirirse como kit de montaje por 35.000 euros, pero si lo queremos montado de fábrica deberemos aportar 15.000 euros más.

NUEVO TERRAMAR



SER SEGUNDO NO ES UNA OPCIÓN

Ganar es mucho más que una meta en tu cabeza, es eso que te empuja a alcanzar tu mejor versión, a estar siempre por delante. Es lo que hace único al Nuevo CUPRA Terramar híbrido. Porque recuérdalo, no hay segundo.

POR 37.990€

Sujeto a financiación*



CUPRA

S&B 37TH
AMERICA'S CUP
BARCELONA

*PVP recomendado en PyB para un CUPRA Terramar 1.5 eHYBRID 150 kW (204 CV) (IVA, Impuestos de Matriculación, Transporte, descuento de marca y concesionario y bonificaciones de SEAT Financial Services incluidos en el precio). Oferta válida hasta el 31/01/2025 para clientes particulares que entreguen un vehículo de ocasión de más de 3 años de antigüedad, y 6 meses de pertenencia, a nombre del comprador del vehículo nuevo, 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 Terramar de 0,4 a 8,8 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 9 a 199 g/km (Valores WLTP). Imagen acabado CUPRA Terramar con opcionales. El precio incluye la ayuda del programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES III) que puede no estar disponible en tu Comunidad Autónoma. El incentivo de plan MOVES (-4.500 €) es aplicable a particulares que compren un vehículo híbrido enchufable.