



EXTRAvoz

SUPLEMENTO DE MOTOR

DOMINGO 16 DE FEBRERO

DEL 2025 | Nº 437

La Voz de Galicia

CITROËN CAMBIA EL PASO



2 **CITROËN C3 AIRCROSS** El SUV compacto de la marca puede llevar hasta siete plazas mientras gana en tamaño y equipamiento, además de versión eléctrica.

6 **BYD ATTO 2** La marca china ha elegido Madrid para presentar a la prensa europea su modelo compacto con motorización eléctrica.

16 **SKODA KODIAK** Probamos el SUV grande de la marca del grupo Volkswagen, con hasta siete plazas de capacidad en su habitáculo.

APUESTA POR EL FORMATO COMPACTO

Citroën lanza una ofensiva comercial con tres modelos de tamaño compacto, el C4, el C4 X y el nuevo C3 Aircross, que crece hasta los 4,39 metros con su silueta SUV. Con todos ellos tratará de recuperar mercado en Europa.

Por **Juan Ares**

Los nuevos C4 y C4 X se presentaron en el Salón del Automóvil de París y ahora comienzan a llegar a los concesionarios. Se trata de dos berlinas compactas pero con diferentes siluetas. El C4 es convencional y espacioso, mientras el C4 X apuesta más por el diseño cupé, o *fast-back*, como se le llama ahora, con un tercer pilar más inclinado y la caída del techo y el portón traseros muy tendidos.

En lo que no se diferencian ambos modelos es en el frontal, que ahora recoge las señas de identidad de la marca con el Chevron central como protagonista. Otra de esas señas de identidad son los asientos Advanced Comfort, una de las bazas comerciales de Citroën.

EL CONFORT POR BANDERA

En el interior se ha digitalizado el cuadro de instrumentos, con una pantalla de 7 pulgadas junto a otra táctil de 10. Las suspensiones también son otro de los atributos de estos dos modelos, algo en lo que la marca francesa también goza de gran tradición. El maletero es de 380 litros para el C4



y 510 litros para el C4 X,

Ambos modelos disponen ahora de una gama de motores adaptados a los tiempos. Los más demandados serán los Hybrid 100 e Hybrid 136, con tecnología de 48 voltios, con un

motor eléctrico que aporta 28 caballos adicionales que reduce consumos y emisiones alrededor de un 20 %.

La gama se completa con las versiones eléctricas de 110 y 115 kW, que exhiben autonomías de 355 y 415 kiló-

metros, respectivamente, en el C4, mientras en el C4 X aumentan hasta los 360 y 425 kilómetros. La versión de acceso con motor de 100 caballos y acabado básico sale a la venta por un precio alrededor de 22.000 euros.



Las versiones micro híbridas y también las eléctricas cobran peso en la gama de Citroën



DOS SILUETAS PARA EL C4

En las fotos podemos ver las diferencias entre el C4 (foto de arriba), con más altura en la parte trasera, y el C4 X (debajo), más estilizado, con silueta de cupé y un aire más deportivo.



EL NUEVO C3 AIRCROSS CONQUISTA EL ESPACIO

Por J. A.

Ya está en los concesionarios el nuevo C3 Aircross, un SUV compacto que se postula como uno de los más baratos en el mercado, desde 19.290 euros, y que además ha crecido en su tamaño hasta alcanzar los 4,39 metros de largo y disponer también de una versión con una tercera fila de asientos para siete plazas.

Fabricado en Eslovaquia, comparte sus motorizaciones con otros modelos de la marca como el Hybrid 136, con microhibridación de 48 voltios, que no necesita recarga, y caja de cambios automática.

Los que prefieran motores de gasolina podrán disfrutar del motor 1.2 Turbo de tres cilindros y 100 caballos de potencia con caja manual de seis relaciones, que será el más barato de la gama.

Porque después habrá una tercera vía por primera vez en el C3 Aircross, la eléctrica, con un motor de 83 kW (113 caballos) asociado a una batería de 44 kWh que le permite una autonomía, según el fabricante, de hasta 300 kilómetros. La velocidad máxima con este propulsor es de 145 kilómetros por hora y se puede recargar con cargadores rápidos de hasta 100 kW en solo 26 minutos (hasta el 80 % de carga).

Con todas estas premisas el



UN SUV ESPACIOSO

Con una línea atractiva, el C3 Aircross destaca sobre todo por el espacio interior, especialmente en la versión de siete plazas, con una tercera fila (que vemos abatida) en el maletero.

nuevo C3 Aircross puede relanzar las ventas de este modelo, que será una de las bazas importantes de la marca en Europa.

El C3 Aircross apuesta por el con-

fort como premisa, que se manifiesta tanto en sus suspensiones como en sus asientos, y también en la conectividad y las ayudas a la conducción al más alto nivel.



la opinión de
JUAN ARES

EUROPA AÑORA SU PASADO

Mientras la industria del automóvil aborda un futuro incierto por las ineptas políticas de la Unión Europea, que se han pasado de frenada con una electrificación acelerada, y por la amenaza de los fabricantes chinos, que son los aventajados en este tipo de motores y que revolotean sobre la presa de los desconcertados automovilistas europeos, vemos cómo en el viejo continente volvemos la vista atrás con nostalgia.

En los últimos años, al comienzo del declive, la mayor parte de los grupos automovilísticos europeos han comenzado a sacar reediciones, *remakes* que se diría en la industria cinematográfica, de coches que fueron éxito o crearon tendencia. Quizá el primero de ellos fue el Volkswagen New Beetle, que en 1997 supuso una reedición del modelo que más éxito comercial había obtenido, el *Escarabajo* que triunfó en los años 40 y 50. El mismo camino siguieron Mini y Fiat con el 500. Pero es en este último lustro cuando más se ha evocado a la nostalgia, como prueba el Coche del Año en Europa recién elegido hace unas semanas, el R5, el pequeño modelo eléctrico francés que reedita aquel otro Renault que hizo felices a muchos en los años setenta. El R5 actual conserva muchos guiños de aquel original tratando de conquistar a nuevos clientes. Y en Renault parece que no se van a cansar de sacar réditos a su historia y a sus mitos, pues ya anuncia para este año la reedición de otro de ellos, el R4, que en su día, tam-

Se prodigan los «remakes» de viejos modelos o incluso marcas que retoman el pasado como inspiración para sus creaciones

bién en los setenta, fue un coche versátil y adelantado incluso a la época de los SUV, pues se defendía muy bien por pistas de tierra o caminos. Si volvemos a Volkswagen, tras el New Beetle probaron suerte con otro de sus iconos, aquella furgoneta T1 que fue el símbolo del movimiento *hippie* en los años sesenta, al crear el Buzz en el 2017, un coche de gran capacidad aunque con un motor eléctrico que desvirtuó un poco su tradición viajera.

Pero ese giro nostálgico de la industria europea no se limita solo a reeditar modelos históricos y supone también la rehabilitación de marcas que estaban en el olvido o metidas en un cajón. En ese sentido vemos cómo Stellantis, tras su unión con el grupo Fiat, ha resucitado una firma histórica como Lancia, otrora emblema deportivo de Italia, que subsistía solo en el mercado local con un obsoleto Ypsilon. El pasado año relanzó un nuevo modelo con este mismo nombre que bebe de las fuentes pasadas de la marca, con muchos guiños a los que fueron reyes del asfalto en los setenta y ochenta, modelos como el Delta Integrale, el Stratos o el 037.

Esta moda de los *remakes* aprovecha la tendencia actual de modelos electrificados, con menos personalidad y sin las sensaciones de los antiguos, por lo que supone que muchos de ellos no despertarán las mismas pasiones que antes. Pero es bonito beber en las fuentes del pasado para construir el futuro.

sumario

8 EL HYUNDAI DE CIUDAD
 El Inster es el nuevo y coqueto modelo eléctrico de uso urbano.

10 JAECCO 7
 Un híbrido enchufable con 1.200 kilómetros de autonomía demostrada.

14 EBRO S700
 La vieja marca española ya ensambla coches en su fábrica de Barcelona.

18 LEXUS RX, MEJORADO
 El emblemático SUV grande de la marca recibe mejoras en 2025.



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
 IGNACIO FERREIRO GONZÁLEZ,
 ÓSCAR AYERRA

FOTÓGRAFOS
 JOSÉ PARDO



Lo mejor de dos mundos en uno.

Audi A3 Sportback TFSIe.



El híbrido enchufable con autonomía eléctrica de hasta 142 km*.
Ahora también disponible en carrocerías Sedan y allstreet.
This is Audi.

Elige pensar como nunca.



*Los valores especificados se aplican exclusivamente al Audi A3 Sportback 40 TFSIe: Consumo de combustible (combinado ponderado): 0,4-0,3 l/100 km; Consumo de energía (combinado ponderado): 16,2-14,6 kWh/100 km; Emisiones de CO₂ (combinado ponderado): 9-6 g/km; Clase de emisión de CO₂ (combinado ponderado): B; Consumo de combustible con batería descargada (combinado): 5,4-4,9 l/100 km; Clase de emisión de CO₂ con batería descargada: D-C.

UN CHINO ELÉCTRICO Y URBANO

La marca china BYD celebra que ha sido líder del mercado de eléctricos en España, el pasado mes de enero, con el lanzamiento de un SUV compacto con un tamaño de 4,3 metros y un precio de 28.000 euros.

Por **Juan Torrón**

Mientras la industria europea del automóvil languidece frente a las medidas comunitarias, gigantes asiáticos como BYD aprovechan el tirón de ventas que ya la sitúan como cuarta marca más vendida a nivel mundial, con 4.272.145 unidades. Y la cosa no queda ahí, ya que sus ingenieros, más de 120.000 personas, logran patentar más de 45 ideas al día gracias a los 11 laboratorios que la marca tiene a lo largo y ancho del mundo.

Muchas de estas ideas se dejan ver ahora en el último lanzamiento que tuvimos la oportunidad de probar esta semana. Se trata del Atto 2, un recreacional del segmento B que estrena la plataforma 3.0 de BYD y que entre otros detalles destaca por la utilización de la parte superior de la batería como suelo del propio coche. Una batería que utiliza la tecnología Blade Battery y que ofrece mayor seguridad, dureza optimizada y un ciclo de vida más largo. La que equipa este modelo es de 45,1 kWh. Dentro de las tecnologías que lleva este nuevo SUV está su arquitectura de seguridad CTB, su tren motriz eléctrico 8 en 1 y su sistema de bomba de calor de serie, que logra una autonomía extendida entre un 10 y un 20 por ciento en invierno al utilizar energía del vehículo y del medio ambiente, absorbiendo el calor residual del sistema de alto voltaje.

El aspecto exterior de su carrocería es muy sencillo, con líneas suaves y un techo muy alto, 1,6 metros, lo que

facilita un amplio espacio interior y un sencillo acceso a las plazas traseras. Su habitáculo es muy luminoso gracias al techo panorámico, que en este modelo es de serie, igual que el volante calefactable. Su maletero es amplio, 400 litros, cifra que puede aumentar hasta los 1.340 litros si plegamos los asientos posteriores. Una pantalla de gran tamaño (32,5 centímetros) y con cambio de orientación eléctrico es la protagonista del salpicadero.

El motor eléctrico va asociado al tren delantero y es capaz de generar 130 kilovatios, que traducidos a potencia son 177 caballos. Esto le permite ofrecer una autonomía de 312 kilómetros en ciclo combinado o 463 kilómetros si lo utilizamos en la ciudad. Habrá tres acabados, Active por 28.780 euros, Boost por 30.280 y, a final de año, un Comfort por 37.500 euros.



CARROCERÍA SENCILLA

El diseño de su carrocería resulta muy sencillo, sin apenas aristas y con unos faros led protagonistas en su parte frontal, mientras unas protecciones en negro recorren todo el coche para darle mayor robustez al conjunto.



PANTALLA GIRATORIA

Una pantalla de 12 pulgadas en la parte central se puede girar de forma eléctrica para poder colocarla como más nos guste. Desde ella se manejan numerosas funciones del coche, mientras la consola central está reservada para cargar el *smartphone* de forma inalámbrica.

NUEVO FORMENTOR



LO QUE TÚ SIENTES
SE LLAMA OBSESIÓN

POR 29.990 €

Sujeto a financiación*



CUPRA



*PVP recomendado en PyB para un Nuevo Formentor 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Manual (IVA, Impuestos de Matriculación, Transporte, descuento de marca y concesionario y bonificaciones de SEAT Financial Services incluidos en el precio). Oferta válida hasta el 28/02/2025 para clientes particulares que sean actuales propietarios de un vehículo de marca CUPRA o SEAT, 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.

MARINEDA MOTOR - AV. ALFONSO MOLINA, KM. 2 - A CORUÑA - T. 981 173 111 - REDCUPRA.ES/MARINEDA-MOTOR

COMPOSTELA MOTOR - TRAVESÍA DE REBORIDO, 7 - MILLADOIRO - T. 683 496 273 - REDCUPRA.ES/MARINEDA-MOTOR

Hyundai irrumpe en el mercado europeo con su pequeño Inster. Un recreacional urbano de menos de 4 metros y con un diseño muy atrevido, que llega con motorización cien por cien eléctrica y con un precio muy ajustado con las ayudas del Plan Moves.



VERSATILIDAD
El Hyundai Inster permite plegar en su totalidad, o de forma individual, sus cuatro asientos facilitando la carga, por ejemplo, de tablas de surf.



VOLANTE MULTIFUNCIÓN

Tras el volante, heredado de sus hermanos eléctricos, podemos encontrarnos con una pantalla TFT de 10 pulgadas combinada con la central, desde donde se maneja casi la totalidad de las funciones del coche.

UNA REFERENCIA EN ELÉCTRICO URBANO

Por Juan Torrón

Diseñado exclusivamente para Europa, esta es la primera vez que Hyundai se adentra en el segmento A de los coches urbanos con un modelo cien por cien eléctrico. El Inster se podrá comprar con una batería básica de 42 kilovatios, 97 caballos y una autonomía de 327 kilómetros, o bien con otra de 49 kilovatios con 115 caballos y un rango de 370 kilómetros si monta llantas de 15 pulgadas. Este modelo está equipado con un sistema de calentamiento de la batería que

ayuda a mejorar el rendimiento de la carga, sobre todo si hace mucho frío. La carga, si lo enchufamos a un cargador rápido de corriente continua, puede tardar solo 30 minutos en pasar del 10 al 80 por ciento.

Silencioso y con rápidas aceleraciones, el Inster se comporta de forma muy adecuada entre el tráfico urbano. A esto contribuye su tamaño de 3,8 metros de longitud y su altura de 1,5 metros, que facilita el acceso a las plazas traseras. Su habitáculo resulta muy amplio gracias también a los 2,5 metros de distancia entre ejes. Acceder a las plazas traseras es más fácil que en un coche de mayor

tamaño y su banqueta posterior deslizante (hasta 16 centímetros) ayuda a aumentar o reducir el maletero entre los 238 y los 351 litros de carga.

El paso del Inster por la ciudad causa sorpresa, ya que su diseño no pasa desapercibido. Hyundai dejó libertad a sus diseñadores y han logrado darle un toque íntimo e innovador, como su nombre propio dice. Los faros redondos delante y detrás y su parrilla negra destacan, al igual que las luces de freno posterior, que recorren el portón en toda su longitud. El cliente podrá elegir carrocerías bitono, con barras en el techo, y una versión Cross con equipamiento específico para amantes

de la naturaleza, como una cesta ubicada en el techo del coche. También será posible elegir llantas de 15 o 17 pulgadas.

En el interior, los asientos resultan muy cómodos, mientras que el diseño del salpicadero permite albergar una pantalla TFT tras el volante de 10,25 pulgadas y otra central del mismo tamaño. La ubicación de la palanca de cambios en la columna de dirección permite un mayor espacio en la zona central, donde hay reservado espacio para cargar el móvil y ofrecer conexiones de 12 voltios, USB y USB-C. Su precio final podrá ser de 15.780 euros, si le aplicamos el Plan Moves.



CAMBIO AUTOMÁTICO

La palanca de cambios automática se sitúa en este modelo en la columna de dirección, facilitando así la mejora del espacio en la parte central de la consola y dejando sitio para poder cargar el *smartphone* de forma inalámbrica.



LA TORRE VALIDÓ EL DESAFÍO

Tras salir de Madrid y hacer la N-6 al completo, los Jaecoo 7 híbridos posaron ante la Torre de Hércules antes de tomar el camino de regreso y realizar más de 1.200 kilómetros sin repostar.



DE MADRID A CORUÑA, EN HÍBRIDO, SIN REPOSTAR

El Jaecoo 7 Súper Híbrido Enchufable ha conseguido hacer 1.236 kilómetros, entre Madrid y A Coruña y la vuelta, con un solo depósito de gasolina y sus baterías cargadas a tope.

Por **Juan Ares**

La marca china, que está ampliando su red comercial en España, ha realizado un desafío muy peculiar sobre el Jaecoo 7 Super Híbrido Enchufable, consistente en realizar un recorrido con dos coches entre Madrid y A Coruña, conducidos por conocidos *youtubers* y deportistas, empleando un solo depósito de gasolina y la carga a tope de energía eléctrica.

La primera parte, entre Madrid y A Coruña, se realizó por la antigua Nacional 6, en total 641 kilómetros, con un recorrido muy desfavorable que incluía el alto del León (Guadarrama), el puerto del Manzanal y Pedrafita. Al término de esta primera parte, el equipo formado por los *influencers* Gema Payá y Carlos Santa Engracia lograron un consumo medio de

4,7/100 km, quedándoles una autonomía para el viaje de vuelta de 736 kilómetros. El otro vehículo, con el piragüista Marcus Cooper y la periodista Carolina Denia, obtuvo un consumo medio de 4,8 litros a los 100 kilómetros.

Tras hacerse la foto de rigor ante la Torre de Hércules, ambos Jaecoo 7 consiguieron realizar el trayecto de vuelta a Madrid, hasta Collado Villalba, sin tener que romper los precintos del depósito de gasolina ni del puerto de carga.

Desafío conseguido. El Jaecoo 7 consiguió una cifra de consumo notable, pues aún les restaban 36 kilómetros de autonomía en el depósito. El Super Hybrid System del Jaecoo 7 mostró su eficacia en trayectos largos por carreteras con sus 340 caballos de potencia, con 60 litros de gasolina en el depósito y 18,3 kWh de sus baterías eléctricas a tope.





NUEVO BMW X3

IMPRESIONANTE SE MIRE POR DONDE SE MIRE

Novomóvil

Novomóvil

Polígono de Iñás, Rua O Morrazo, 9

15171 Oleiros

Tel: 981 63 57 50

novomovil.concesionariobmw.es

EL AÑO DEL RENAULT 4

Si el 2024 supuso el éxito del Renault 5, una reedición en formato eléctrico del modelo de los años setenta, en el 2025 Renault repetirá la fórmula con el R4, el famoso «cuatro latas» que conquistó a muchos europeos por su espíritu desenfadado y carácter multiuso.

Por **Juan Ares**

El carácter multiuso del R4 se plasma hasta hace pocas décadas en los caminos y corredoiras gallegos con muchos de ellos cargados con hierbas o aperos de labranza hasta los topes. Lo mismo que en sus andanzas por África, donde llegó a participar en los inicios del famoso rali París-Dakar, o en Ibiza, donde se convirtió en el transporte icónico de los primeros hippies de la isla.

Todo este espíritu resucitará este año con la versión E-Tech que Renault prepara ya y que vendrá presentada a bombo y platillo en numerosos eventos como Roland Garros o el Retro-mobile que se acaba de celebrar en París, donde fue la estrella del stand de la marca.

COCHE DIVERTIDO

Renault avanza ya que será un coche configurable con numerosos accesorios, buscando una movilidad más divertida, acorde al estilo desenfadado del original «cuatro latas». Mide 4,14 metros de largo y no esconde su formato *crossover*, con mucha altura libre al suelo. El techo de lona retráctil será otra de sus señas de identidad, como en el original. Aunque comparte muchos elementos con el R5 E-Tech, como el interior, será más espacioso, sobre todo en sus plazas traseras y en su maletero, que tendrá 420 litros.

Los motores serán de 122 o 150 caballos, con dos diferentes baterías y autonomías entre 300 o 400 kilómetros.

Tras el lanzamiento del R5 el año pasado y del R4 este año, Renault aún tiene previsto un tercer *remake* de sus modelos icónicos con el Twingo, que será un coche más urbano que los anteriores. La inspiración en el pasado le da buenos resultados.



AYER Y HOY CON LA MISMA FILOSOFÍA

El Renault 4 setentero era un coche que destacaba por sus faros redondos y por su notable altura libre al suelo, que le permitía rodar por caminos con facilidad. Ahora se convertirá en un urbano eléctrico, manteniendo su techo descapotable.



Empieza a conducir tu Clase A 250 e por 295€/mes¹.

Aportación inicial de 14.317,79€
Cargador e instalación de regalo.



Clase A 250 e Compacto Híbrido Enchufable: Consumo de combustible combinado (l/100 km): 1,1- 0,7; emisiones de CO₂ combinado (g/km): 22 - 17 y consumo eléctrico ponderado (kWh/100 km): 19,5 - 17,9.

Oferta sujeta a la contratación del Seguro Mercedes-Benz C.S.

¹Ejemplo de Renting particulares con Mercedes-Benz Renting, S.A., para un Clase A 250 e con AMG Line Advance Plus, Paquete Night y cargador e instalación gratuita, por 295€, aportación inicial de 14.317,79€ impuestos incluidos, a 48 cuotas, 20000 kms/año. Oferta sujeta a la contratación del Seguro Mercedes-Benz C.S., no incluido en la cuota, con posibilidad de contratar el mantenimiento y con un año adicional de garantía. Válido para ofertas realizadas hasta el 31/03/2025, solicitudes aprobadas hasta el 15/04/2025 y contratos activados hasta el 31/05/2025.

LOUZAO

Concesionarios Mercedes-Benz

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

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



FIRMAS LUMÍNICAS

Ebro juega con las luces diurnas delanteras y traseras, que se combinan con un habitáculo personalizable con 64 tonalidades de luz ambiente, dispuestas en finas luminarias encastradas en los paneles de puertas, consola central y salpicadero.

Por **Juan Torrón**

Los que ya peinamos canas relacionamos la marca Ebro con pequeños camiones y tractores. La marca surge en España en 1954 como Motor Ibérica de la mano de Ford, antes de ser nacionalizada justo después de la Guerra Civil. Ahora, tras 35 años de inactividad, Ebro ya es una marca china perteneciente al Grupo Chery. Coches que llegan con la carrocería y el interior montados y que en la planta de Barcelona se rematan poniéndoles el motor, transmisiones, etcétera. Es el caso del Ebro s700, un SUV de 4,5 metros de longitud y un maletero de 500 litros de capacidad. Bajo el capó se ofertará con un motor de 1.6 litros TGDI de gasolina que consigue 147 caballos y que la marca dice que consume 7 litros cada 100 kilómetros. Este motor está asociado a una caja de cambios de siete velocidades y doble embrague. Se pone a la venta con dos posibles acabados, Comfort y Luxury, y su precio parte desde los 29.990 euros, donde se incluyen 7 años de garantía o 150.000 kilómetros.

Su frontal resulta muy atractivo, gracias al uso de una parrilla octogonal rematada en cromo y negro, otorgándole un aspecto muy robusto. El salpicadero está diseñado en tres alturas, con mandos táctiles, salidas de aireación y pantalla dual curva de 12,3 pulgadas. Una palanca de cambios en acabado cristal se combina con un mando con los modos de conducción.

EL REGRESO DE LA MARCA EBRO

La marca china Ebro desembarca en España con la comercialización del modelo s700. Un coche que llega desde Asia como DKD para ensamblarse en la antigua fábrica que Nissan tenía en Barcelona.

Hyundai KONA

Gama híbrida y eléctrica.

KONA híbrido desde

180 €/mes

- 47 cuotas de 180€.
- Entrada: 10.211,80€.
- Última cuota: 12.793,80€.
- TAE: 8,09%*
- TIN: 6,49%



El Hyundai KONA llega para ayudarte a superar tus límites. Ahora más grande, más atrevido y dinámico. Elegantemente esculpido, el diseño futurista 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. 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.



5 AÑOS **Garantía**
sin límite de km

8 AÑOS **Garantía de**
Batería

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

Modelo visualizado: KONA N Line. *Ejemplo de financiación para Hyundai KONA 1.0T 100CV 48V MAXX PVP: 30.540€. Precio financiando: 27.540€. Incl. IVA, transporte, impto. Matriculación, descuento promocional, aportación de concesionario y Plan Renove de Hyundai aplicable por la entrega de un vehículo usado bajo titularidad del comprador durante al menos los 6 meses previos a la fecha de compra de un vehículo Hyundai. Entrada: 10.211,80€. Comisión de formalización (3,95%) al contado: 684,46€. Importe financiado: 17.328,20€. 47 cuotas de 180€ y una última cuota de 12.793,80€. Total intereses: 3.925,60€. Coste total del crédito: 4.610,06€. Importe total adeudado: 21.938,26€. Precio total a plazos: 32.150,06€. TIN 6,49% TAE 8,09%. Sistema de amortización francés. Financiando con Hyundai Finance a través de Banco Cetelem hasta el 28/02/2025. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje y la de 8 años o 160.000 km. (lo que antes suceda) para la batería de alto voltaje, ofrecidas por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales, es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en hyundai.es

TURBODIÉSEL «FOREVER»

Un motor de 150 CV sobrealimentado es suficiente para mover con soltura este «barco» de 4,75 metros, con capacidad para siete pasajeros y que puede recorrer 1.000 kilómetros sin repostar.

Por Javier Armesto

P arar en la gasolinera y —sin necesidad de bajarse, sacar pesados cables, ni enchufar nada— bajar la ventanilla y pedir que llenen el depósito de 55 litros; aguardar dos o tres minutos y emprender la marcha con una cifra redonda en el cuadro de instrumentos: 1.000 kilómetros de autonomía. Parece ciencia ficción, vestigios de una era que quieren borrar de un plumazo, pero que gracias a automóviles como el nuevo Skoda Kodiaq diésel (desde 47.000 euros, sin ayudas) todavía pervivirá muchos años, pese al empuje de los eléctricos y las zancadillas de Bruselas.

Esta segunda generación del Kodiaq llegó a finales del año pasado, siete años después de la introducción del modelo. Ha crecido hasta los 4,75 metros y muestra un aspecto exterior imponente, con su gran parrilla frontal, una cintura alta que se eleva a la altura del tercer pilar y unos faros y pilotos que llaman la atención por la noche, con iluminación adaptativa y tecnología Matrix LED.



El interior es *marca Skoda*, no conozco ningún otro fabricante que consiga un espacio tan amplio para los pasajeros y, a la vez, un maletero entre los mejores de su categoría. En la versión que hemos probado ofrece 845 litros con dos filas de asientos, pero incluso aunque despleguemos los dos de la tercera fila

(ocultos en el piso y aptos solamente para niños) disponemos de 340 litros. El habitáculo trata muy bien a los pasajeros, se nota que este es un coche pensado para hacer largos viajes con total comodidad. Delante vamos sentados en dos espléndidas butacas, con banqueta extensible, calefacción y regulaciones eléctricas —incluido ajuste lumbar— en el caso del conductor. Disponemos de numerosos huecos para dejar objetos, dos guanteras frente al copiloto, un espacio bajo el reposabrazos central (que se puede mover a lo largo y alto), otro a la izquierda del volante, dos bandejas de recarga inalámbrica para móviles, portavasos, paraguas escondido en el marco de la puerta... Los asientos posteriores también son calefactados y los ocupantes pueden estirar los pies debajo de los de delante porque no hay una batería debajo del piso como en los vehículos eléctricos.

El salpicadero es ahora más atractivo, presidido por una gran pantalla multifunción táctil de 13 pulgadas tipo tableta y con muy buena definición; mejor que la del cuadro de instrumentos, que muestra unos gráficos un tanto anodinos. En la consola central, tres mandos giratorios denominados *smart dials* albergan



TECNOLÓGICO

Dos paneles de 10 y 13 pulgadas (este último táctil) aportan mucha información. La palanca de cambio se aloja ahora en la columna de dirección.

pequeñas pantallas en color en su interior que dan acceso a diversas funciones; son muy prácticos y el del medio se puede personalizar. Una fina tira led recorre todo el frontal y las puertas, donde se ilumina en rojo si las llevamos mal cerradas.





MALETERO INMENSO

Con dos filas de asientos la capacidad es de 845 litros, según los datos oficiales, y aunque despluguemos los de la tercera fila todavía dispondremos de 340 litros de equipaje.



«SMART DIALS»

Estas tres ruedas con pantalla digital permiten controlar varias funciones de la climatización o el sonido cada una y se pueden personalizar.

Con 1.968 centímetros cúbicos y 150 CV, el motor diésel de cuatro cilindros turboalimentado ofrece unas prestaciones notables. La aceleración desde parado es discreta (9,8 segundos de 0 a 100 km/h, dos segundos más que la versión TDI de 193 CV) para esta era



de los kilovatios fulgurantes; pero es un coche que recupera muy bien, y a 70 u 80 km/h basta pisar ligeramente el acelerador para propulsarlo hacia delante con soltura, y es que el par máximo se obtiene desde solo 1.700 revoluciones. Es una gozada ir en la punta del gas y sentir cómo desaparecen los 1.840 kilos de peso, girando suavemente el volante con apenas dos dedos. El cambio DSG de 7 marchas es imperceptible, salvo que activemos el modo Sport o utilicemos las levas para circular de forma manual.

La suspensión es blanda y eso se nota al pasar por encima de badenes y baches, porque hacen moverse un poco

al Kodiaq, aunque luego se muestra muy noble en las curvas y mantiene la trazada de forma impecable. Opcionalmente está disponible una amortiguación adaptativa (paquete Performance, 915 euros), que probablemente sujete mejor la carrocería, pero no me parece un vehículo para hacer una conducción deportiva.

Este Kodiaq es un devorador de kilómetros, con un consumo combinado WLTP de 5,5 litros a los 100. Durante los recorridos de prueba, alternando ciudad, carretera y autovía, no superé los 7 litros, y en vías rápidas (a velocidad constante) el dato oficial deja la cifra en solo 4,6 litros. En el peor de los casos

podríamos recorrer casi 800 kilómetros sin necesidad de repostar, el doble que la mayoría de los vehículos alimentados con baterías de iones de litio. Para rebajar las emisiones a las exigencias europeas cuenta con un depósito de AdBlue, pero no puede ir más allá de la etiqueta medioambiental C, por lo que las ZBE urbanas están vetadas. Da igual: dejamos la ciudad a los peatones, desconectamos los molestos avisos sonoros (límite de velocidad, atención del conductor...) y las intrusivas ayudas de mantenimiento de carril, y ponemos rumbo a donde queramos sin limitaciones de autonomía ni tiempos de carga. Como se hizo siempre.



EL RX MEJORA SU CALIDAD

Lexus ha tenido un gran año 2024 en España y pretende seguir en esa línea, como prueba el lanzamiento de una renovación del SUV grande de la marca, el RX, que mejora su equipamiento, con una nueva pantalla, un nuevo acabado y mejores aislamientos.

Por **Juan Ares**

El RX es uno de los buques insignia de la marca de lujo del grupo Toyota, con sus cinco metros de longitud, y ahora da un salto cualitativo al incorporar numerosas mejoras que atañen, por ejemplo, al aislamiento interior del modelo, con nuevos materiales fonoabsorbentes que atenúan el ruido y las vibraciones en su interior.

Más visible será también el nuevo cuadro de instrumentos Digital Cockpit de 12,3 pulgadas con pantalla anti-reflejos de alta definición, que puede personalizar el propio conductor, así como una integración inalámbrica para *smartphones* tanto de Android como de Apple.

Fiel a sus motores híbridos tradicionales, estos han mejorado su filtro de partículas de gasolina para rebajar emisiones y ahora la indicación de carga en los modelos enchufables es



más clara, con nuevos patrones de iluminación, además de una nueva gestión de su entrega de potencia que mejora las sensaciones al volante.

Otro apartado importante en el

Lexus RX del 2025 es la incorporación de un nuevo acabado que se llamará Executive+ para el RX 450h+, en el que se cuenta con volante calefactado de cuero, asientos traseros calefacta-

dos, sistema de calefacción radiante y llave digital, novedades que serán bienvenidas en los países del norte. La calefacción radiante con salidas a la altura de las rodillas del conductor y del copiloto propicia que la sensación de calor sea instantánea al encender el coche.

LLAVE DIGITAL

La otra novedad de la llave digital es un servicio conectado que permite al usuario la apertura y cierre del coche desde una app de su teléfono y compartirla con hasta cuatro usuarios. Está disponible para los acabados Executive+, F Design, Luxury y F Sport.

La lista de precios para este RX 450h+ 2025 comienza en los 83.900 euros en la versión de acceso Business, una motorización que alcanza cuatro niveles de acabado y que finaliza con el Luxury en 101.500 euros. La versión más potente 500, con acabado F Sport. llega hasta los 111.300 euros.



NUEVO TOYOTA C-HR PLUG-IN HYBRID



TRANSFORMA TU ENERGÍA

POR

200 €

AL MES*

48 cuotas.
Entrada: 11.920,55 €.
Última cuota: 19.423,55 €.

INCLUYE 4 AÑOS DE GARANTÍA Y MANTENIMIENTO

TOYOTA OURENSE

988 24 66 83 | www.toyotaourense.toyota.es

HASTA LOS

15

AÑOS
DE TU TOYOTA

GARANTÍA* TOYOTA RELAX

*Consulta condiciones en toyota.es



PLAN
RENOVA
O TEU



VEHÍCULO



TOYOTA Ichiban 2025
BEST RETAILER in TOWN

Emissiones CO₂ (g/km): 19 – 20. Consumo medio (l/100 km): 0,8 – 0,9

*Precio correspondiente a Toyota C-HR Plug-In 220PH Advance. Precio por financiar: 33.000 €. Toyota Easy Plus: 850 €. PVP al contado: 36.190 €. Entrada: 11.920,55 €. TIN: 7,50 %. TAE: 8,73 %. (Toyota Easy Plus opcional no forma parte del coste de la financiación a efectos del cálculo de la TAE). 49 meses: 48 cuotas de 200 €/mes y última cuota: 19.423,55 €. Comisión de apertura financiada (2,99 %): 635,69 €. Importe total del crédito: 22.585,14 € (incluye Toyota Easy Plus). Importe total adeudado: 29.023,55 €. Precio total a plazos: 40.944,10 €. Coste total del crédito: 7.094,10 €. Importe de los intereses: 6.436,41 €. Sistema de amortización francés. Oferta financiera con el producto: Toyota Easy de Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España. Capital mínimo a financiar: 19.000 €. 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). Garantía Toyota Relax, hasta los 15 años o 250.000 kms de tu Toyota renovable año a año. Consulte términos y condiciones en www.toyota.es. Modelo visualizado puede no corresponder con el modelo ofertado. Oferta válida hasta 31/03/2025 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.

Por Juan Torrón



TOYOTA OURENSE

Nombrada mejor concesión de España

Toyota Ourense ha sido reconocido como el mejor concesionario de España con el premio Ichiban 2025. Este galardón, que significa «número uno» en japonés, premia la excelencia en el servicio al cliente y el compromiso con la filosofía de Toyota. Al igual que los otros 45 concesionarios ganadores de 35 países, Toyota Ourense ha demostrado un compromiso inquebrantable con la satisfacción del cliente, la calidad y la innovación. El premio fue entregado en el Teatro Goya de Madrid por Miguel Carsi, CEO de Toyota España, a Francisco Pérez, Pablo Pérez, Víctor Camba, Jesús Novoa y Antonio Álvarez.

NISSAN ANTAMOTOR

Nuevas instalaciones en Narón

Nissan Antamotor, perteneciente al grupo Dimolk, está acometiendo la renovación de las instalaciones en Narón, aprovechando el crecimiento de ventas de la marca japonesa Nissan. Con esta renovación, el grupo Dimolk dispondrá de sus tres marcas de vehículos nuevos (Peugeot, Nissan e Isuzu) para toda la zona de Ferrolterra. Como gerente al frente estará Carlos González, con experiencia dilatada en el sector. Este nuevo espacio en Ferrol cuenta con 5.000 metros cuadrados entre superficie de exposiciones de venta, talleres mecánicos y chapa-pintura. Sin duda, una gran apuesta del grupo Dimolk por la zona de Ferrolterra.



TOYOTA BREGÁN

Nueva concesión en Vigo y Pontevedra

Desde el pasado 1 de febrero, el grupo Breogán amplía su representación oficial Toyota en Galicia, sumando las localidades de Vigo, Pontevedra y Vilagarcía de Arousa a su red de concesionarios en A Coruña, Carballo, Narón, Lugo y Barreiros. Con una trayectoria de tres décadas representando a la marca nipona en la comunidad, Breogán consolida su posición como uno de los principales distribuidores de Toyota en España. Más de 15.000 metros cuadrados de instalaciones, con la nueva imagen de la marca, repartidos en las tres instalaciones. Contarán con un equipo de más de 40 expertos para dar servicio a toda la provincia.

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

LOS SONIDOS DEL SILENCIO

Inspirado en el concepto DS Aero Sport Lounge, el DS N°8 es el nuevo buque insignia de DS Automobiles. Su calidad impecable, su autonomía extendida y su confort absoluto lo convierten en el más sereno de los coches eléctricos, con una autonomía de 750 kilómetros.

Por **Redacción**

Con esta revelación, DS Automobiles desvela una nueva filosofía de denominación. «N°» representa la forma habitual de escribir «numero» en francés, encarnando la elegancia y la atemporalidad. Además, el «N°» colocado en la parte trasera del coche está diseñado como una punta de diamante, un elemento identificativo de DS Automobiles. Las dimensiones exteriores del DS N°8 le confieren un aplomo y un equilibrio perfectos: 4,82 metros de

largo, 1,90 metros de ancho y una altura contenida de 1,58 metros.

La silueta del DS N°8 presenta un perfil tenso, estirado y ahusado, ilustrado por una línea de techo que se prolonga hasta el portón trasero, que incorpora un alerón.

El DS N°8 adopta una firma luminosa espectacular. La parrilla del radiador DS iluminada, una innovación en el mundo del automóvil, está jalonada con líneas verticales y un logotipo DS, todo ello con luz. Los faros, compuestos por tres módulos, están delimitados por 8 led que presentan el motivo *Clous de Paris*, haciéndose eco del tratamiento gui-

lloché de la tapicería interior.

El DS N°8 estará disponible con tres motores 100 % eléctricos de 230 CV, 245 CV y 350 CV, este último equipado con dos motores eléctricos y tracción a las cuatro ruedas. Todos los motores se benefician de una potencia adicional que aporta ocasionalmente 30 CV adicionales a la versión FWD (es decir, 260 CV), 35 CV a la versión FWD Long Range (es decir, 280 CV) y 25 CV a la versión AWD Long Range (375 CV). Gracias a una potencia de carga máxima de 160 kW constante entre el 20 % y el 55 % del nivel de carga es posible pasar del 20 % al 80 % de autonomía en 27 minutos.





EL DS N°8 puede cargar hasta 200 kilómetros de autonomía en tan solo 10 minutos gracias a su tecnología



VOLANTE EN FORMA DE X

Su diseño desafía los códigos establecidos, mientras que su arquitectura y su ergonomía mejorada ofrecen nuevas zonas de agarre.



CÁMARAS DE INFRARROJOS

DS NIGHT VISIÓN mejora la visibilidad nocturna gracias a una cámara de infrarrojos ubicada en el escudo. De este modo, el DS N°8 puede detectar peatones y animales a una distancia de hasta 300 metros. El sistema muestra un mensaje en el grupo de instrumentos digitales.

EL SERIE 1, UN ADELANTADO

La cuarta generación de este Serie 1 ha mejorado en diseño y tecnología para seguir siendo la puerta de acceso a la gama del fabricante alemán. Un modelo compacto de 4,36 metros, con frontal redefinido, interior con dos grandes pantallas unidas y mejoras en los motores.

Por **Juan Ares**

El nuevo Serie 1 ha afinado su frontal haciéndose más dinámico, a lo que contribuyen unos faros led muy discretos y una luz diurna de corte vertical.

La carrocería ha sido reforzada en su rigidez, lo que repercute en las sensaciones de conducción. Las llantas son de 17 pulgadas, con 18 solo para la versión M.

En el interior destaca su doble pantalla digital curva para la instrumentación y también para el navegador, que opera en la nube.

Lo que tiene claro BMW es que este modelo debe seguir gozando de todos los sistemas de propulsión posibles, gasolina, diésel e híbrido ligero, en un coche con tracción delantera o integral y en todos los casos con caja de cambios automática Steptronic de

siete velocidades. La gama de lanzamiento comienza en gasolina con el 120 de 170 caballos, mientras en diésel duplica la oferta con el 118d y el 120d de 150 y 163 caballos, respectivamente. Los dos 120, tanto en gasolina como en diésel, disponen de microhibridación de 48 voltios. El tope de gama, ya muy exclusivo, será el M135 xDrive de 300 caballos.

Una gama sencilla desde 41.000 euros, que puede suponer la entrada de nuevos clientes a la marca.

El Serie 1 pretende adelantarse a sus rivales en el mercado con una alta tecnología en sistemas de conducción y seguridad. Es un avanzado en las asistencias de aparcamiento semiautónomo, ya que realiza la maniobra inversa de marcha atrás para salir de cualquier parking y también permite dirigirlo desde el exterior mediante el *smartphone*.



DOBLE PANTALLA CURVA

La pantalla curva está dividida en dos, con la instrumentación de 10,25 pulgadas y la central de 10,7, mientras que el sistema operativo es el BMW 9, que admite manejo táctil y órdenes de voz.



SKODA



Škoda Kamiq

Encuentra lo que te mueve

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



LA ÚLTIMA Y LA PRIMERA Los colores de la GL1800 Gold Wing Tour 50th Anniversary son un homenaje a la GL1500 de 1988. A la derecha, la GL1000 original, todavía *naked*.

CINCUENTA AÑOS DE LA HONDA GOLD WING

La marca del «ala dorada» rompió moldes a mediados de los 70 con una moto concebida para recorrer grandes distancias, con un lujo y un refinamiento que continúa sin tener rivales.

Por **Javier Armesto**

En el segundo trimestre de este año llegará una edición 50 aniversario de la Honda GL1800 Gold Wing Tour, incluyendo una versión en color Dorado Eternal y Marrón Mahogany Metalizado que rememora uno de los modelos icónicos de esta leyenda de las dos ruedas. Nacida en 1975 fruto de un proyecto de la marca nipona para explorar el concepto Gran Turismo aplicado a las motos, la primera GL1000 Gold Wing contaba con un motor de cuatro cilindros horizontales opuestos de 999 cc y refrigeración líquida. El éxito fue tal que solo cuatro años después se inauguró una fábrica en Marysville (Ohio) para dar respuesta a la gran demanda de Estados Unidos, adonde se exportaban el 80 % de las unidades. Allí se empezó a producir la segunda versión, GL1100, con mayor cilindrada para entregar más par, una distancia entre ejes más larga —lo que ofrecía mayor estabilidad y más espacio para el conductor y el pasajero— y una suspensión asistida por aire. El acaba-

do Interstate ya incluía carenado, maletas y top box de fábrica, y la siguiente evolución (GL1200) concluyó con el abandono de las unidades *naked*. Para entonces, la Gold Wing contaba con lujos fuera del alcance de la mayoría de las motos de la época, como motor de inyección, instrumentación LCD, sistema de sonido de cuatro altavoces o control de velocidad de crucero.

Pero lo mejor estaba por llegar. En 1988 se presentó la GL1500 Gold Wing: más silenciosa, más suave, más rápida, más cómoda e incluso mejor en las curvas, impulsada por un motor de seis cilindros y con marcha atrás, estableció un punto de referencia que dominaría el motociclismo rutero durante más de una década. En el nuevo siglo, la GL1800 aumentó la cilindrada y su bastidor de aluminio mejoró el agarre y el comportamiento dinámico en carretera. Fue la primera moto de serie que incorporó un airbag, y de ella se derivó una versión de estilo *bagger* (F6B), desnuda pero igual de larga y musculosa. La última en aparecer, en el 2018, adelgazó hasta 48 kilos y se puede pedir con transmisión automática de doble embrague.



LA VIAJERA DE REFERENCIA

El buque insignia de Honda dio un salto de gigante en 1988 con la GL1500 (arriba), que estrenaba motor de seis cilindros. A la derecha, una concentración de Gold Wing en Ferrol, con varias GL1800 en primer plano.

FOTO: JOSÉ PARDO





BREOGÁN
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,
Pontevedra, Vigo y Vilagarcía.

 669 847 387

 900 815 915

GRUPO
BREOGÁN

grupobreogan.com

grandes diseñadores
ALEJANDRO MESONERO-ROMANOS



ALFA ROMEO TIPO 33 STRADALE

Anunciado en el 2022 y presentado en agosto del 2023 en el Museo Histórico de Alfa en Arese, en diciembre pasado se terminaba la primera de las 33 unidades que se fabricarán, personalizadas para cada comprador.



LA ESENCIA RECUPERADA

A mediados del 2021, el diseñador madrileño Alejandro Mesonero-Romanos asumía el puesto de responsable de diseño de Alfa Romeo, avalado por una brillante trayectoria profesional durante sus anteriores etapas en fabricantes como Renault, Seat y Cupra.

Por **Ignacio Ferreiro González**

En 1967, Alfa Romeo presentaba el Tipo 33 Stradale; un cupé biplaza con motor central desarrollado como *fuoriserie*, que constituía la versión «comercial» del modelo de competición que cosechaba éxitos en aquella época, del que llegarían a fabricarse 12 exclusivas unidades. A sus virtudes técnicas se sumaba en la versión Stradale la llamativa imagen que le confería la carrocería diseñada por el magistral Franco Scaglione, convirtiéndolo en una referencia imprescindible en la historia del automóvil, y estandarte del tradicional carácter deportivo de la marca milanesa.

Más de 50 años después, revisar y reeditar un modelo que sigue suscitando semejante admiración podría resultar una cuestión delicada, que

sin embargo se ha resuelto con unos resultados que en nada desmerecen a la versión original, reclamando y actualizando los méritos de su linaje.

La incorporación de materiales y avances técnicos, desde el aluminio y la fibra de carbono hasta la utilización de un motor V6 biturbo de gasolina en sustitución del V8 del modelo original, manteniendo la tracción trasera, o la opción de propulsión totalmente eléctrica, en este caso con tracción total, configuran una nueva generación que por sí misma justifica sobrados méritos, a los que además los propietarios de cada una de las 33 unidades que se fabricarán podrán añadir opciones de personalización.

La también renovada imagen, con un diseño de carrocería que conserva la esencia del trabajo original de Scaglione, ha sido desarrollada por el Centro Stile de Alfa Romeo en Turín, cuyo responsable desde mediados del



El 33 Stradale recibió en el 2024 el IF Design Award alemán, y el Design Concept Award en concurso de Villa d'Este

2021 es un brillante diseñador con una amplia trayectoria previa: el español Alejandro Mesonero-Romanos Aguiar.

Nacido en Madrid en 1968, Mesonero-Romanos mantiene el apellido del afamado escritor y primer cronista de la Villa de Madrid, Ramón de Mesonero Romanos, su tatarabuelo, aunque desde temprana edad sus intereses se decantasen más por las ciencias que por las letras, y especialmente por los automóviles, que desde los 10 u 11 años se divertía dibujando.

Terminado el bachillerato, abandona su ciudad natal para trasladarse a Barcelona y cursar estudios en la Escuela Elisava de diseño e ingeniería, tras los que continuará en la ciudad condal, trabajando inicialmente en el estudio de diseño Associated Designers, de donde se trasladará a Arbúcies, en Gerona, para incorporarse a Carrocerías Ayats, dedicada al carrozado de autobuses. Volverá aún al mundo



DE CATALUÑA A LOMBARDÍA

A modelos diseñados para Seat como el León IV (izquierda) o Cupra, como el Born (abajo izquierda) y el Formentor (derecha) se suman los nuevos modelos de Alfa, como el Junior (bajo estas líneas).



académico, gracias a una beca que le permitirá trasladarse a Londres en 1992 para cursar un Master de Diseño de Automoción en el Royal College of Art, tras el que en 1994 ingresará como diseñador junior en el Departamento de Diseño de Seat en Martorell, en el que se encontraba ya trabajando su hermano Carlos.

En una época en la que Seat afrontaba un proceso de modernización de su gama, Mesonero-Romanos participará en el desarrollo del Bolero, un prototipo que no llegaría a alcanzar la fase de producción, a pesar de ser presentado en el Salón de Ginebra

de 1998, pero que le proporcionará méritos suficientes para ser trasladado en 1996 al Design Center Europe del Grupo Volkswagen en Sitges, en el que su campo de trabajo se ampliará con modelos de Audi y Volkswagen, y en el que se mantendrá durante cinco años.

El 2001 supondrá su primera salida profesional al extranjero, al ser reclutado por el Grupo Renault y trasladarse a París, donde dirigirá proyectos como el del Laguna Coupé, la berlina deportiva lanzada en el 2008, y desde el 2007 ejercerá como responsable de Diseño Avanzado.

Sin abandonar el Grupo Renault, en

2009 aceptará el cargo de director de Diseño de Samsung Motors, lo que durante dos años le trasladará a Seul, hasta que en el 2011 reciba la oferta de Walter de Silva, entonces responsable de Diseño del Grupo Volkswagen, para volver a Barcelona y hacerse cargo del diseño de los modelos de Seat y Cupra.

Será durante esta segunda etapa en Seat/Cupra cuando Mesonero-Romanos desarrolle modelos que cosecharán un considerable reconocimiento: la quinta generación del Ibiza (2017) y la cuarta del León (2020), o los nuevos SUV de

la marca: Ateca (2016), Arona (2017) y Tarraco (2018), hasta la gama de Cupra: el Formentor (2020), el Born (2021) y el Tavascan (2023).

Tras nueve años, la marcha a Renault en el 2020 del entonces presidente de Seat, Luca de Meo, supondrá también la salida de Mesonero-Romanos, que volverá a la marca francesa para dirigir el diseño de Dacia, aunque por un breve plazo; a mediados del 2021 recibirá la oferta del Grupo Stellantis para trasladarse a Turín y hacerse cargo del diseño de Alfa Romeo, puesto que mantiene actualmente.

RENAULT FRAGATA, VÍCTIMA DE LA IMPACIENCIA

Esta berlina de alta gama nació en 1951 para renovar la imagen de Renault. Su diseño, inspirado en modelos americanos, le confería una estética elegante y refinada, sin embargo los problemas iniciales de fiabilidad y una dura competencia le impidieron alcanzar el éxito.



Por **Oscar Ayerra**

En 1945, debido a la supuesta colaboración de su fundador, Louis Renault, con la Alemania nazi, el Gobierno francés decidió nacionalizar la fábrica Renault. Con la nueva denominación Régie Nationale des Usines Renault, la empresa quedó bajo la dirección de Pierre Lefaucheu, quien reconoció de inmediato la necesidad de modernizar su gama de modelos algo obsoleta. Un claro ejemplo de ello era la berlina Juvaquatre con más de ocho años en el mercado.

La respuesta inicial llegó con el lanzamiento del Renault 4 CV —conocido en España como 4-4—. Un modelo económico nacido en 1947 que permitió a la marca posicionarse con gran éxito en el segmento popular. No obstante, Renault aún carecía de un modelo capaz de rivalizar en el segmento de alta gama frente al Citroën Traction Avant, que, pese a estar en producción desde 1934, seguía gozando de gran aceptación; o el Peugeot 203, cuyo diseño robusto y mecánica fiable lo habían convertido en un éxito de ventas en su categoría. Dos modelos que representaban casi el 40 % de las ventas en Francia. Con un mercado en evolución y una incipiente clase media en busca de vehículos acordes con su nuevo estatus, la Régie decide desarrollar el proyecto 108, futuro Renault Frégate, en español.

PROYECTO 108

Concebida como una berlina refinada y confortable con capacidad para seis personas, el diseño se inspiró en el pequeño 4 CV con la idea de crear una especie de «hermano mayor». Sin embargo, tras dos años de trabajo, el proyecto presentaba graves inconvenientes al posicionar el propulsor en su parte trasera. La distribución de pesos, la refrigeración o la habitabilidad representaron un quebradero de cabeza. Estas dificultades obligaron a replantear por completo el diseño. La solución final pasaría por reubicar el motor en la parte delantera.

A pesar de estos contratiempos, la suspensión, desarrollada originalmente para el prototipo de motor trasero, resultó excepcional y proporcionó al nuevo Frégate un confort y un comportamiento en carretera sobresalientes. No obstante, la

reestructuración del proyecto significó una pérdida de dos años de trabajo. Con el lanzamiento programado para principios de 1952, la marca se vio obligada a acelerar el proceso sin posibilidad de recuperar el tiempo perdido.

Por si fuera poco, en octubre de 1950 Renault es informada de que, debido a la situación bélica generada por las guerras de Corea e Indochina, en las que Francia estaba implicada, el desarrollo de nuevos modelos franceses podría quedar prohibido a partir del 1 de enero de 1951 con el objeto de destinar los recursos industriales a la producción militar. Esto obligó a acelerar aún más el desarrollo del futuro Frégate.

La presión por lanzar el nuevo modelo cuanto antes comprometió su fiabilidad en los primeros años. La exigencia de cumplir los plazos impidió completar el largo pro-

ceso de pruebas y ajuste de fallos previo a su comercialización. Como consecuencia, el Frégate llegó al mercado de forma prematura, sin alcanzar los estándares mínimos de calidad y fiabilidad esperados en un vehículo de su categoría.

El primer prototipo fue presentado con urgencia a la prensa en noviembre de 1950 y varios meses después lo hizo oficialmente en el salón del automóvil de París de 1951 con multitud de deficiencias.

PROBLEMAS DE JUVENTUD

No es hasta principios de 1952 cuando sale la primera unidad del Frégate de la fábrica de Flins-sur-Seine, a 40 kilómetros de París. Poco después, los primeros clientes comienzan a sufrir los numerosos y repetidos fallos del vehículo debido a esa falta de madurez. Palieres rotos con apenas algunos kilómetros recorridos, una dirección excesivamente dura e imprecisa, cajas de cambio ruidosas, un consumo anormal de aceite





o la falta de estanqueidad cuando llovía, son solo algunos de los problemas iniciales que resultaban inaceptables para un supuesto vehículo de alta gama. A pesar de que a partir de 1953 los ingenieros se encargaron de subsanar todos estos problemas y mejorar el producto final, la imagen de vehículo poco fiable le acompañaría el resto de su existencia comercial, a pesar de que realmente ya estaba a la altura de los modelos más robustos del mercado. Incluso se realizaron varias pruebas de resistencia recorriendo más de 8.000 kilómetros por toda Europa, que demostraron con éxito esta robustez. No obstante, el daño ya estaba hecho y no consiguió revertir el estigma.

Al inicio de la producción, el nuevo Frégate contó con un motor de casi 2.000 cc y 56 caballos que movían los 1.235 kilos con cierta pereza. Habría que esperar a 1954 cuando se le incorpora un nuevo propulsor de mayor cilindrada aumentando hasta los 77 CV. Una potencia que permitía una solvencia dinámica agradable. Existió una variante de 80 caballos acoplado a una caja de cambios semiautomática, de la que solo se construyeron 1.600 unidades pero carecía de cierto nervio.

En cuanto a la estética, el diseño resultaba moderno, atractivo y refinado. Contaba con soluciones técnicas avanzadas, además de una nueva imagen inspirada en los sedanes americanos de la década de 1940 como los Chevrolet, Plymouth o Pontiac. Proyectaba una

imagen de elegancia y sofisticación, reforzada por detalles de inspiración aeronáutica, además de varios elementos cromados. Sus distintivas aletas traseras añadían personalidad, mientras que la opción de pintura bicolor acentuaba su carácter burgués y distinguido.

FAMILIAR, COUPÉ Y CABRIOLET

A partir de 1955, sobre la base de la berlina surge la versión familiar denominada Domain, diseñada con un estilo de camioneta y un espacio ampliado para el transporte de mercancías. En esos momentos la gama Frégate, en su versión berlina, se compone por tres acabados: Affaires, variante de precio reducido con la que hacer frente al recién llegado 403 de Peugeot; Amiral, con ciertas dosis de sofisticación, Grand Pavois, con todo tipo de elementos de

lujo. Sin embargo la inesperada presentación del futurista Citroën DS, marcó el comienzo del declive del Frégate. Las diferencias eran mayúsculas respecto a este competidor y, a pesar de los esfuerzos de la Regie por mantener las ventas, el declive no hizo más que aumentar, llegando a duras penas hasta 1960, momento en que se detiene su producción cuando se habían fabricado 180.463 unidades.

A pesar de que la nueva línea del Citroën DS dejó obsoleto al Frégate, no impidió que su plataforma resultase una base extraordinaria para que diversos carroceros de la talla de Chapron, Boano o el italiano Ghia realizarán personalizaciones, incluyendo cupés y descapotables, de gran belleza. Muchas de ellas destacaron en concursos de elegancia. En abril de 1957, por ejemplo, la reina

Isabel II utilizó un Frégate cabriolet bicolor para sus traslados en una visita oficial a Francia. En total, ocho carroceros utilizaron esta base para fabricar 151 unidades especiales, distribuidas en 82 cabrios, 57 cupés, 11 berlinas y una limusina. En la actualidad, se estima que solo sobreviven 30 ejemplares.

LA UNIDAD MAHI

Aunque oficialmente no se comercializó en España, algunas unida-



FRANCÉS A LA AMERICANA. Influenciado por las berlinas de Estados Unidos, el Frégate fusionó este diseño con el gusto europeo de la época.

El proyecto Frégate de Renault

Con la denominación 108 comenzaba en 1947 el desarrollo de un nuevo vehículo de gama alta inspirado en el pequeño y exitoso 4 CV. Suponía una especie de hermano mayor manteniendo el motor detrás

4 CV (4-4 en España)

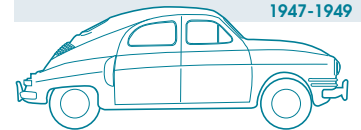
1946-1961



El económico 4-4 nació en 1946, aunque en España no se inició su producción hasta 1953. Fue un éxito de ventas

Frégate (prototipo inicial)

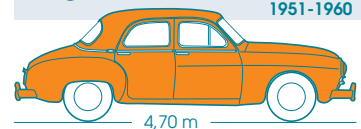
1947-1949



El equipo de diseño se basó en el 4 CV (4/4) para crear un modelo de gama superior. Tras dos años de desarrollo y varios prototipos, el proyecto se reformuló al completo

Frégate (diseño final)

1951-1960



Al colocar el motor en el frontal, el diseño varió por completo aunque se reutilizaron las soluciones en cuanto a suspensión y frenos ya desarrollados para el primer diseño

O.A.

des fueron importadas a nuestro país, aunque de manera muy limitada. La de estas páginas pertenece a la Fundación Jorge Jove y fue matriculada en Madrid en 1954. Este ejemplar corresponde a las primeras unidades, distinguible por su rejilla con tres bandas horizontales; posteriormente, en el restyling de 1956, pasaría a tomar una forma ovalada. Este vehículo pudo ser uno de los que resultaron ser un quebradero de cabeza para su dueño debido a la infinidad de problemas surgidos en los dos primeros años de vida del modelo. En 1954 Renault llamó a todas las primeras unidades a pasar por un reacondicionado de aquellas piezas que no habían sido bien resueltas por una comercialización precipitada. Este coche histórico puede ser admirado en el Museo MAHI ubicado en Arteixo.

NUUEVO FORMENTOR



LO QUE TÚ SIENTES
SE LLAMA OBSESIÓN



POR 29.990 €

Sujeto a financiación*

CUPRA



37TH
AMERICA'S CUP
BARCELONA

*PVP recomendado en PyB para un Nuevo Formentor 1.5 TSI 110 kW (150 CV) Manual (IVA, Impuestos de Matriculación, Transporte, descuento de marca y concesionario y bonificaciones de SEAT Financial Services incluidos en el precio). Oferta válida hasta el 28/02/2025 para clientes particulares que sean actuales propietarios de un vehículo de marca CUPRA o SEAT, 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.