



EXTRAvoz

SUPLEMENTO DE MOTOR

DOMINGO 15 DE FEBRERO

DEL 2026 | Nº 461

La Voz de Galicia

NUEVA VIDA PARA EL R4



6 **EBRO S900** El cuarto modelo de la marca es el más grande del grupo, con 4,81 metros de largo, y ofrece una propulsión híbrida enchufable con 425 caballos.

22 **DUCATI SCRAMBLER** Una bicilíndrica clásica del fabricante italiano, ahora en una versión inspirada en las cafe racer y con color verde esmeralda.

26 **COMPARTIR VEHÍCULO** La DGT pone en marcha un plan piloto en el que participan varias empresas para una movilidad más sostenible.

EL RENAULT 4 LLEGA PARA REEDITAR EL MITO

Tras vender ocho millones de unidades desde los años sesenta, Renault relanza el R4 como un eléctrico de 4,14 metros que ofrece autonomías de hasta 408 kilómetros. Su precio parte desde 23.450 euros.



Por **Juan Ares**

Entre 1961 y 1992 el conocido como *cuatro latas* se convirtió en una de las siluetas más populares en Europa. Sus condiciones de volumen de carga y sus aptitudes incluso para moverse fuera del asfalto fueron muy aplaudidas, sobre todo en medios rurales.

Desde hace dos años, la marca francesa acometió una electrificación en su gama y lo hizo apoyándose en sus antiguos modelos de éxito: primero el R5, que ha gustado mucho; ahora llega la hora del R4, y a finales de año llegará también el Twingo.

Este R4 dispone de muchas piezas en común con el R5, aunque respeta su antigua estética de multiusos. Ahora se le ha colocado una original calandra monobloque, que está además retroiluminada, incluido el rombo central de Renault, y que es una solución única en el mercado.

En sus 4,14 metros de largo, ocho centímetros más que el R5, destaca también por las tres franjas laterales

que recorren las puertas y que recuerdan a las protecciones plásticas que caracterizaron al modelo original. También es reconocible la tercera ventanilla de custodia en el pilar trasero y su portón muy vertical y con un acceso muy bajo, para facilitar la entrada de equipajes pesados en su maletero, que es de 420 litros de capacidad.

A nivel mecánico, Renault no se ha complicado y pone al R4 los mismos motores y baterías que al R5, con el que comparte plataforma. Así habrá dos baterías con 40 y 52 kWh, que se corresponderán con dos motores de 120 y 150 caballos que brindarán autonomías respectivas de 308 y 408 kilómetros.

Las baterías además se pueden cargar rápidamente y tienen función V2L, con lo que pueden cargar dispositivos externos como bicis, patinetes o pequeños electrodomésticos.

El interior del R4 es algo más hol-

INTERIOR COMO EL R5

Dos pantallas, palanca de cambios tras el volante, numerosos espacios portaobjetos, asientos confortables y mucha funcionalidad en este R4, con un diseño similar al del Renault 5.

gado que el del R5, sobre todo en sus plazas traseras.

Incorpora el sistema openR link con servicios de Google y un avatar interactivo que responde al nombre de Reno y que utiliza IA ChatGPT. Y

todo esto se plasma sobre dos pantallas, una que se usa como cuadro digital, con 10 pulgadas, y otra prácticamente del mismo tamaño para el sistema multimedia, donde se puede visionar el navegador o la información de carga del coche.

En el recorrido pudimos apreciar reacciones rápidas, con dirección muy directa, buen radio de giro y sobre todo silencio y suavidad en la marcha, con buenas arrancadas.

Fabricado en Maubeuge, este Renault 4 llega con precios desde 23.450 euros para la versión Evolution con 120 caballos. Es un precio con impuestos, y con un descuento de 4.500 euros que Renault adelanta al cliente del Plan AutoPlus del Gobierno.





TRES VENTANILLAS

El nuevo R4 tiene la identidad del antiguo en su tercera ventanilla lateral y en las protecciones de las puertas, pero sus llantas son ahora de 18 pulgadas.



La electrificación de Renault viene abrazada a modelos icónicos como el R5, el R4 y el Twingo, que aparecerá este año



MENOS LATAS Y MÁS DISEÑO

El famoso «cuatro latas» del siglo XX era mucho más espartano y sencillo, mientras que ahora nos encontramos un modelo con diseño, comodidad y muchas ayudas a la conducción.





 la opinión de
JUAN ARES

ESA LLUVIA QUE NO CESA

Llevamos más de tres meses soportando una lluvia inmisericorde, que no da tregua, que parece no tener fin. Estamos hasta las narices los gallegos porque al salir de casa no sabemos si ponernos el impermeable o el neopreno. Tenemos los embalses a rebosar, que si el agua se pudiera exportar podríamos ser tan ricos como Arabia Saudí. Solo falta ya que la especie gallega se adapte al medio y nos empecen a salir aletas en las manos y los pies.

¿Y qué pasa cuando tenemos que sacar el coche o la moto? Pues que nos enfrentamos a chubascos fuertes, granizadas, también nieve en la montaña, niebla en los valles y ráfagas de viento huracanadas. Pero los gallegos somos expertos conductores bajo la lluvia, nos apañamos bien, estamos acostumbrados. Podemos esquivar los miles de baches y socavones que han surgido por doquier en la red viaria gallega, somos capaces de hacer contravolante en las rachas de viento, de apurar la frenada en las placas de hielo y de sacar la vista de lince que tenemos en medio de la niebla. No nos queda más remedio. Con lo de rodar con el agua a media altura del coche nos deberían dar a todos el PER habilitante para llevar barcos.

Son condiciones extremas que nos han hecho buenos conductores sobre agua. Muchos paisanos tienen que hacer auténticos tramos de rali bajo la lluvia para llegar cada día a casa.

“Muchos gallegos tienen que hacer auténticos tramos de rali bajo la lluvia cada día para llegar a casa”

¿Y qué me dicen de los coches? Con el parque más antiguo de España, resisten como jabatos las inclemencias del tiempo. El otro día se me saltaron las lágrimas subiendo un puerto de montaña detrás de una C15 de 1988 que iba como una bala. Era del panadero y no había faltado ni un solo día a su cita con los clientes. Por ahí afuera no lo entenderían. Aquí sí, porque sabemos que la C15 se fabricaba en nuestra tierra. Está adaptada.

Hay que sacar el humor para resistir este invierno, pero no hay que olvidarse que esto es mas serio. Que al final no se trata solo de ir bajo la lluvia o la niebla. Que falta mantenimiento de nuestra red viaria, que hay baches por todas partes, que las cunetas no están pintadas o que si lo están han sido cubiertas por la maleza. Y la señalización tampoco ayuda. No hace falta que la lluvia nos lo ponga más difícil. Poco podemos hacer los conductores en esta situación, pero no estaría de más que le echásemos un vistazo a nuestras ruedas y comprobar cómo está el dibujo de la cubierta, o si llevamos la presión adecuada. E incluso algo más fácil, como es encender las luces del coche y darnos una vuelta alrededor para comprobar si hay alguna fundida. Y esas escobillas limpiaparabrisas que a veces estiramos cinco inviernos y ya no valen para nada. No hay que confiar todo a nuestra destreza, con la que está cayendo. Aunque, como decía mi abuela, nunca choveu que non escapara.

sumario

14 **140 AÑOS DE MERCEDES**
Benz y Daimler fueron los precursores del automóvil.

16 **AUDI Q3**
Es el modelo más vendido de la marca alemana y referencia de los SUV compactos.

18 **KAWASAKI ZX-12R**
La moto que pudo batir el récord de velocidad sobre rodas.

30 **PORSCHE 944**
Un deportivo clásico de los 80 que vuelve a rodar por las carreteras de Galicia.



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
JOSÉ MANUEL PAN, ALEJANDRO MÍNQUEZ

Algunos han nacido
para inspirar al resto.



Nuevo Audi

Q3

Sportback



Hay quienes han llegado para marcar el camino, como el nuevo Audi Q3 Sportback. Su estética coupé, con una musculosa silueta deportiva, y su exclusivo interior, que incorpora las innovaciones y acabados más sofisticados, hacen que continúe siendo un referente. Un modelo que presenta un nuevo escenario digital interior para transformar cada trayecto en una experiencia de conducción única.

Audi A la vanguardia de la técnica.

Consumo de combustible: 1,7-9,0 l/100 km; Emisiones combinadas de CO₂: 39-205 g/km.
Las cifras de consumo de combustible y emisiones de CO₂ se facilitan en intervalos porque dependen del juego de ruedas y neumáticos que se utilice.



CON IDENTIDAD ESPAÑOLA

El s900 es el cuarto modelo que lanza la china Ebro en nuestro país, tras vender el pasado año más de doce mil vehículos ensamblados en Barcelona, para reivindicar la españolidad de la marca.

Por **Juan Ares**

Hemos probado el modelo más grande de la gama e Ebro, el s900, un híbrido enchufable de 4,81 metros de longitud y que puede llegar a albergar siete plazas en su interior.

Es un coche con una apariencia impresionante por su tamaño y diseño robusto, con un interior lujoso y bien equipado.

El sistema de propulsión híbrido enchufable consta de un motor de gasolina 1.5 litros de 143 caballos de potencia que tracciona al eje delantero y que va apoyado por tres motores eléctricos: uno en cada eje para darle tracción total, más otro que funciona como generador para recar-

gar baterías. Cuando actúan conjuntamente la potencia total es de 425 caballos, nada desdeñable. De esta forma tiene una autonomía total que supera los mil kilómetros e incluso puede rodar en solo eléctrico hasta 140 kilómetros y lograr consumos mixtos de 1,68 litros a los cien kilómetros. El coche ofrece seis modos de conducción: Eco, Normal, Sport, Snow, Sand y Off road.

Este coche estrena la plataforma T2X del gigante chino Chery, pensada para híbridos y eléctricos, y permite gozar de una suspensión trasera multibrazo y un chasis muy rígido que brinda sensaciones a su volante.

Si su exterior presenta un aspecto imponente, al acceder a su interior nos sumergimos en un habitáculo lujoso y cómodo, con materiales de



calidad y un diseño clásico y funcional, con pantallas de alta definición para la instrumentación (10,25 pulgadas) y multimedia (15,6 pulgadas) que funcionan con un procesador Qualcomm Snapdragon muy potente. La instrumentación va además completada por una proyección de datos en el parabrisas.

PANTALLA CENTRAL
Con 15 pulgadas, permite manejar el climatizador, la navegación, el teléfono o el equipo de sonido de Sony con 14 altavoces.

Ebro no escatima en su buque insignia sistemas de seguridad: hasta 26 asistentes y 10 airbags.

Tras probarlo, comprobamos su silencio de marcha y su buen comportamiento sobre el asfalto. Pero lo mejor es el precio, desde 46.990 euros sin ayudas, pero que puede quedarse en 38.990 con campaña y financiación.



Las tres filas de 2+3+2
asientos dejan 448
litros de maletero si se
abatien los traseros,
y 2.000 si además se
pliegan los del medio



MAJESTUOSO

El modelo de Ebro más grande tiene el aspecto de un gran SUV, con diseño adaptado al gusto europeo y cierto parecido a los Audi.





DE NAVARRA PARA EL MUNDO
Este SUV de 4 metros de largo (su aspecto definitivo todavía está cubierto, antes de su presentación mundial) será el primer Skoda que se fabrique en España.

EPIQ, EL SKODA ESPAÑOL

Hemos conducido, aún con camuflaje, el Skoda Epiq, un SUV 100 % eléctrico que se fabricará en España, concretamente en Navarra, y que llega con la promesa de costar alrededor de 25.000 euros.

Por Héctor Ares

A Skoda le está yendo muy bien en ventas a nivel europeo. Ha sido la tercera marca más vendida en el 2025 y también está teniendo éxito en el segmento de los coches eléctricos. Vendieron 175.000 unidades de los eléctricos Enyaq y Elroq el pasado año y en breve llegará un tercer SUV cien por cien eléctrico, el Epiq, para complementarlos.

Es un coche totalmente nuevo que ya hemos podido conducir por los alrededores de Oporto, todavía con su carrocería camuflada, antes de que sea desvelada por completo.

El Epiq, que se fabricará en la planta del Grupo Volkswagen en Navarra junto al Volkswagen ID.Cross, compartirá base y opciones mecánicas con los CUPRA Raval y Volkswagen ID.Polo. Habrá tres



versiones: 35, 40 y 55, con hasta 210 CV de potencia máxima y 430 kilómetros de autonomía en el caso de la versión con la batería más grande. Podrá cargarse en solo 23 minutos

del 10 al 80 % al contar con carga rápida a 125 kW.

Tuvimos ocasión de conducir hace unos días una versión de pre-producción y lo primero que destaca es su

espacio interior. Pese a ser un coche de 4 metros, es amplio en ambas filas de asientos y tiene un maletero de 475 litros de capacidad máxima. Esa amplitud se debe en parte a que su motor va situado en la parte delantera y ofrece un comportamiento muy acertado para uso urbano, ya que gracias a su condición eléctrica entrega la potencia de forma instantánea y se siente muy ágil. Las suspensiones son suaves, en busca del confort de marcha, que también se consigue con su silencio de rodadura.

En unas semanas se descubrirá el aspecto definitivo de este nuevo modelo que, si cumple con lo que han prometido, costará en torno a 25.000 euros, emparejándose así a su hermano natural de combustión, el Kamiq. Por tanto, el cliente podrá elegir en igualdad de condiciones si se decanta por una mecánica tradicional o da el salto al mundo del coche eléctrico.

Nuevo IONIQ 9. 100% eléctrico.

Espacio para el confort. Espacio para tu vida.



¿Qué significa para ti el confort?

Para nosotros, es sentirte en casa estés donde estés.

Por eso, el Nuevo Hyundai IONIQ 9 combina una respuesta inmediata con hasta 435 CV de potencia, una tracción a las cuatro ruedas para una conducción segura en cualquier terreno, un interior sorprendentemente amplio y acogedor, y la tecnología más avanzada. Todo pensado para que cada viaje se convierta en una experiencia de confort absoluto, sin importar lo lejos que vayas gracias a sus más de 600 km de autonomía.

Red de concesionarios Hyupersa.

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



Nuevo Hyundai IONIQ 9: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 0 durante el uso. Consumo eléctrico (Wh/km): 199-206 (batería 110Wh). Autonomía en uso combinado (km)*: 600-620 (batería 110kWh). Autonomía en ciudad (km)*: 787-846 (batería 110kWh). Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP.

*Autonomía oficial conforme al Nuevo Ciclo de Conducción WLTP. La autonomía real estará condicionada por el estilo de conducción, las condiciones climáticas, el estado de la carretera y la utilización del aire acondicionado o calefacción). Modelo visualizado: IONIQ 9 Energy. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.com/es/es.html

ACABADO STYLE

Este nuevo acabado llega para dar respuesta a aquellos clientes que no quieren la deportividad del FR. El Style mantiene lo más importante del coche en cuanto a conectividad, iluminación y pantallas, cambiando únicamente su aspecto con unas llantas de menor tamaño.



EL LEÓN SIGUE RUGIENDO

Seat cerró un año 2025 de auténtico récord. La marca española, junto con Cupra, consiguió vender más de 586.000 vehículos en toda Europa, un 5,1 por ciento más que el año anterior.

Por **Juan Torrón**

En estos resultados sorprenden las cifras de Cupra en el difícil mercado alemán, donde la marca vendió más de cien mil unidades a pesar de llevar en el mercado mundial tan solo siete años de vida.

En España, Seat despachó 92.730 unidades, creciendo un 5,7 por ciento con respecto al año 2024. Y es que el año pasado un total de 66.140 clientes españoles eligieron a Seat, permitiéndole ocupar la quinta posición del ránking de las marcas más vendidas en nuestro país.

Para mejorar estas cifras de cara al año actual, la marca seguirá apostando por productos de gran valor como el Seat Ibiza o el Arona, pero sin olvidar un clásico ya en su gama

como es el Seat León. Una silueta que no está entre las más vendidas, que son las SUV, pero que se sitúa como una referencia en el segmento de las berlinas. Y es que el León, con sus dos carrocerías, compacta y familiar, aún conquista a más de 16.000 clientes al año en España.

Según la marca, estamos ahora ante el mejor León de la historia, el que destaca su nueva conectividad, su avanzado sistema de iluminación y sobre todo su gran relación calidad-precio. Para seguir potenciando estas ventas, Seat propone ahora este modelo como el coche electrificado más accesible de la marca. Hablamos del León e-Hybrid con acabado Style.

Su motor de combustión es el nuevo 1.5 litros, capaz de generar 150 caballos, asociado a otro eléctrico. Entre ambos propulsores el coche se pre-

senta con 204 caballos y un par motor de 350 Nm. La nueva batería es de 19,7 kilovatios/hora y puede cargar hasta 50 kilovatios en corriente continua. Con este híbrido enchufable podremos recorrer en modo eléctrico hasta 134 kilómetros y en total alcanzar un rango de autonomía de 910 kilómetros. Un sistema ideal para el uso diario en nuestras ciudades, ya que podemos cargar el coche en tan solo 26 minutos en carga rápida o en dos horas y media en una carga de 11 kilovatios.

Con el acabado Style, Seat ofrece un equipamiento muy similar al FR, cambiando únicamente aspectos externos como llantas y faldones.

El precio partirá desde los 40.440 euros, pero con descuentos y campaña su precio final se queda en 32.440 euros, con una opción de compra a plazos de tan solo 180 euros al mes.





En tan solo siete años de existencia, Seat ha logrado colocar a Cupra en lo más alto de los mercados europeos

FAMILIAR. Con esta silueta Station Wagon, Seat ofrece un coche capaz de todo gracias a la versatilidad de su amplio maletero. El precio con respecto a su hermano compacto se incrementa en tan solo 1.400 euros.



ASIENTOS Y PANTALLA

Es lo más notable de este Mini Countryman E, con un nivel de confort muy alto gracias a unos asientos envolventes y con ese carácter que hace especial a la marca, fiel a su pantalla central redonda, única en el mercado.



EL MINI GRANDE Y SIN HUMOS

Mini actualiza su versión de carrocería grande y SUV, el Countryman, en modo eléctrico, con dos versiones, E y SE all4, capaces de alcanzar hasta 500 kilómetros de autonomía. Sus precios se conocerán en marzo.

Por **Juan Ares**

El Countryman es el Mini que se sale de la forma en cuanto a tamaño, ya que es más propio de un SUV compacto, con sus 4,45 metros de largo y 1,63 de altura. El maletero puede alcanzar además hasta 1.450 litros de capacidad si plegamos los asientos, algo inédito en los Mini.

Con este carácter más familiar o de ocio, el Countryman reforzará este año sus cualidades alcanzando hasta 500 kilómetros de autonomía y manteniendo dos versiones, la convencional y la 4x4.

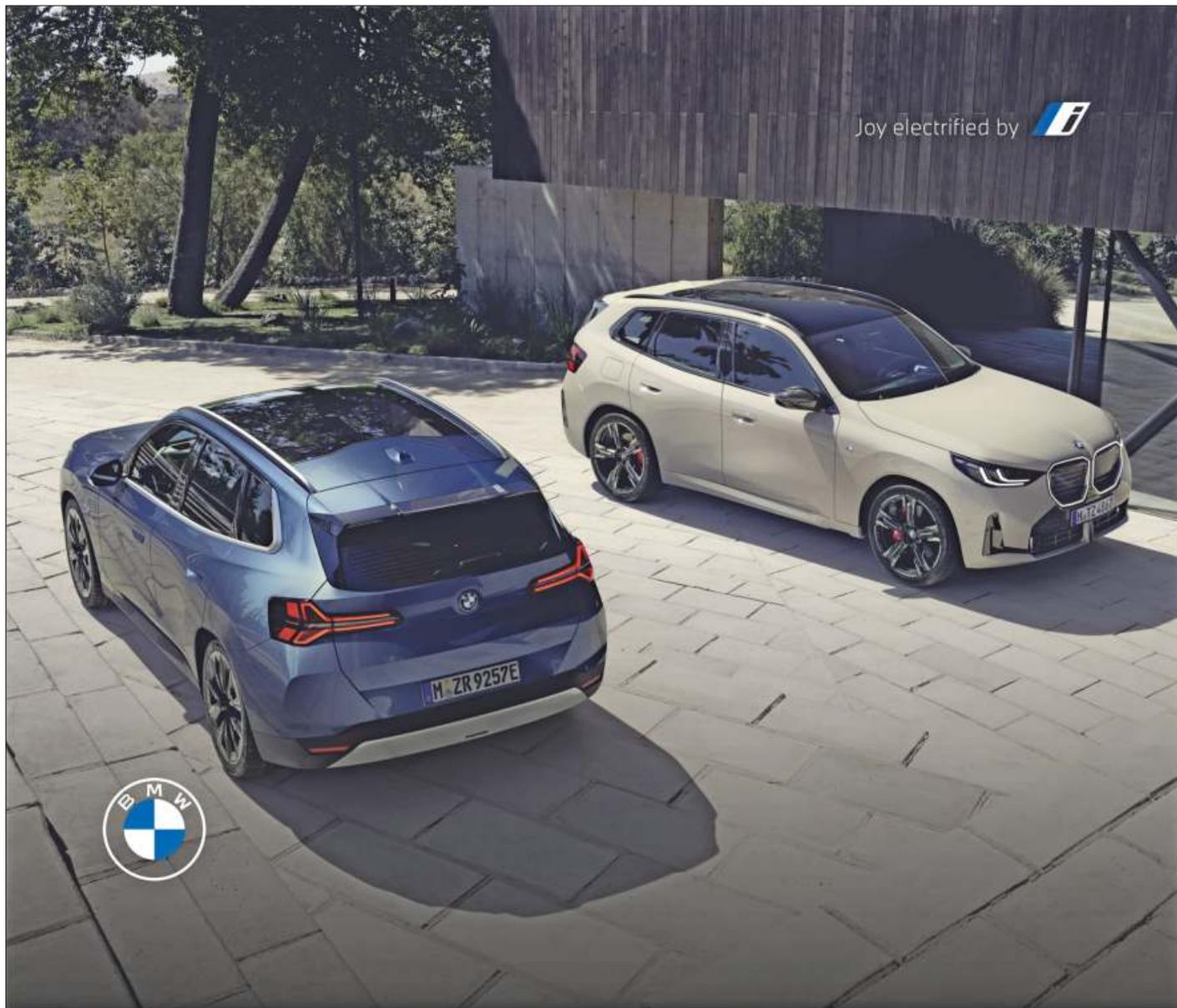
Estas mejoras técnicas se han fijado en un nuevo inversor de carburo de silicio que convierte la energía de forma más eficiente, y también por una mayor capacidad de almacenamiento en sus baterías de alta tensión, con 65,2 kWh. De esta forma puede competir ya con los últimos eléctricos que han llegado al mercado, que lo superaban en autonomía.

El Countryman eléctrico será reconocible por su carrocería de color azul, techo y carcasas de espejo en un segundo color y llantas de aleación de 20 pulgadas.

En el interior destaca la seña de identidad, que es su pantalla central redonda OLED de 9,5 pulgadas, con todos los sistemas de infoentretenimiento incluidos.

En un par de meses estarán las primeras unidades en los concesionarios.

Joy electrified by 



El nuevo BMW X3 eleva la versatilidad a un nuevo nivel gracias a su imponente diseño, su amplio espacio interior y su tecnología innovadora que garantiza la máxima seguridad y funcionalidad.

Todas sus versiones cuentan con etiqueta ECO o 0 emisiones y, además, con el nuevo BMW X3 Híbrido Enchufable podrás disfrutar de hasta 89 km de autonomía eléctrica¹.

Descubre todas las sorpresas de este nuevo modelo ahora con condiciones especiales y llévatelo con entrega inmediata en nuestro concesionario.

Novomóvil

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

www.novomovil.concesionarioibmw.es

BMW X3. Consumo de combustible, promedio en l/100km: 5,8-8,4. Emisiones de CO₂, promedio en g/km: 156-190.
BMW X3 30e xDrive: Consumo de combustible, promedio en l/100 km 0,9-1,1. Emisiones CO₂, promedio en g/km: 21-26. Consumo eléctrico, promedio en kWh/100 km 22,3-24,1.
¹La autonomía depende de varios factores, entre ellos: estilo de conducción, estado de la carretera, temperatura exterior, calefacción/climatización y preclimatización.

LA IDEA DE CARL BENZ CAMBIÓ EL MUNDO

El 29 de enero de 1886, el ingeniero alemán solicitó una patente para un triciclo de tres ruedas movido por un motor de gasolina. Así empezó todo. Los coches de caballos desaparecieron de las calles de Europa cincuenta años después.

Por **Juan Ares**

Benz y Daimler, sin saberlo, revolucionaron el transporte en la historia de la humanidad. Pero esta historia también tiene figuras femeninas relevantes, como Bertha Benz, esposa de Carl, que fue la primera que realizó un viaje de larga duración en ese triciclo, además de la curiosa historia por la que la Daimler Benz, creada por los dos precursores, acabó conociéndose como Mercedes.

Si el automóvil comenzó con Daimler y Benz, gran parte de la historia del automóvil moderno estuvo protagonizada por esta empresa alemana que a lo largo de estos 140 años ha patentado multitud de avances técnicos, además de crear coches icónicos como el «alas de gaviota» (SL 300 de 1954). Por no mencionar el dominio que ejerció Mercedes en la competición, llegando a batir a las poderosas marcas italianas que precedieron a la Fórmula 1 en los circuitos mundiales. Las flechas de plata dejaron su impronta.

La historia que comenzó hace 140 años en el suroeste de Alemania es muy curiosa, porque Carl Benz y Gottlieb Daimler nunca se conocieron personalmente, pese a estar a solo 130 kilómetros de distancia.

Benz era un ingeniero con formación académica que comenzó en un pequeño galpón en Mannheim, mientras que Daimler estudió con becas públicas y comenzó a trabajar en su pequeño taller en Cannstatt, unos comienzos que tenían el mismo espíritu de las actuales *start-up*, como el garaje de Steve Jobs donde se creó Apple.

En 1926, las compañías de Benz y Daimler se fusionaron creando Daimler-Benz AG, ya con el famoso logo de la estrella sobre sus capós.

Uno de los representantes de Daimler fue Emil Jellinek, que en 1900 potenció el 35 HP, un automóvil mucho más avanzado, con motor posterior y que bautizó con el nombre de su hija, Mercedes. Nadie suponía entonces que el éxito de este modelo haría que la marca Daimler-Benz fuera reconocida en Alemania desde entonces con el más familiar nombre de Mercedes. Hasta hoy.

Mercedes ha sido reconocida desde sus comienzos como marca abandonada en seguridad. Inventaron las carrocerías deformables en 1959, el primer ABS (antibloqueo de frenos) en 1978 y en 1981 el airbag, que se incorporó por primera vez en un Clase S. Si tuviéramos que reflexionar sobre qué compañía mundial tuvo más relevancia para la sociedad, Mercedes estaría entre las más firmes candidatas.



AQUÍ EMPEZÓ TODO

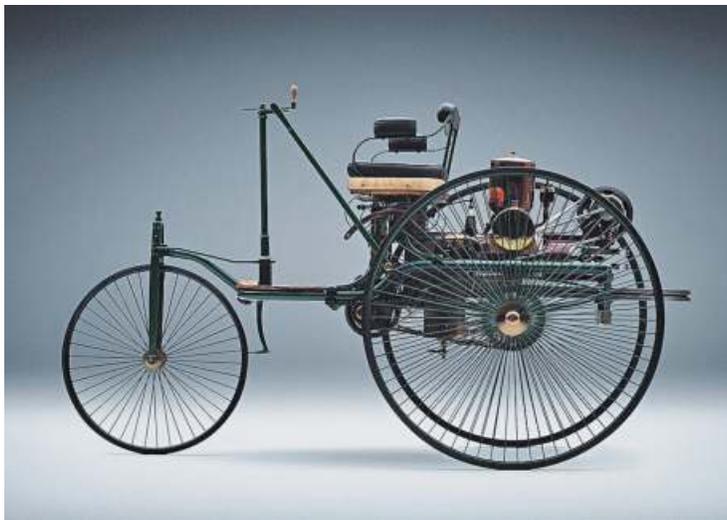
En la foto superior vemos lo que fue el antiguo taller de pruebas de Gottlieb Daimler en la casa jardín de su villa, en Cannstatt. En él desarrolló el primer motor de gasolina y hoy en día se ha transformado en el Memorial Gottlieb Daimler, que está abierto al público. A su modo y en su tiempo, podemos decir que Mercedes empezó su «start-up» en 1886 también en un garaje, como harían después los mayores visionarios del Silicon Valley.





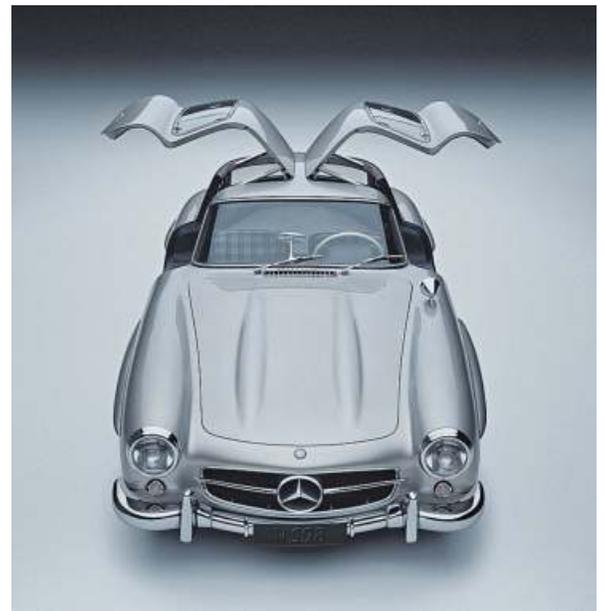
MITOS DEL AUTOMÓVIL

A lo largo de sus 140 años, Mercedes ha fabricado coches icónicos que marcaron una época, como el SSK de 1928, el 300 SL Gullwing de 1954, el C 111 de 1969, el primer Clase S de 1972, el Clase G, su primer todoterreno en 1979, el Clase A de 1997, como coche urbano, o el SLS AMG del 2010. Todos modelos innovadores.



EL PRIMERO

En 1886, las familias adineradas de Europa viajaban en carruajes de caballos, mientras que a Carl Benz se le ocurrió montar un pequeño motor de 995 centímetros cúbicos sobre un triciclo adaptado y patentarlo. En 1888, su mujer, Bertha Benz, decidió hacer el primer viaje en coche de la historia recorriendo con este triciclo la distancia entre Mannheim y Pforzheim (alrededor de 180 kilómetros).



EL ICÓNICO «ALAS DE GAVIOTA»

El Mercedes-Benz 300 SL (modelo W 198), fue fabricado por la marca alemana entre 1954 y 1957. La curiosa apertura de sus puertas lo hizo conocido como «alas de gaviota» y las escasas unidades producidas han convertido este modelo en uno de los más cotizados en las subastas de automóviles antiguos.



EL VISIONARIO

Carl Benz nació el 25 de noviembre de 1844 en Karlsruhe (Alemania) y desde muy joven fue un emprendedor. En 1883 comenzó a experimentar con motores industriales y se le ocurrió montar uno sobre un triciclo para pasear en una ciudad donde solo había carruajes de caballos. En 1886 solicitó una patente para este vehículo y así nació el primer automóvil.



LA MERCEDES

Mercedes Jellinek nació en 1889 en Viena (Austria). Era hija de Emil Jellinek, empresario y diplomático que compró a Daimler un 35 HP que inscribió en las carreras con el nombre de su hija de once años. El éxito del coche, que se hizo popular, acabó convirtiéndose en marca comercial de Daimler-Benz en 1902. A ella nunca le interesaron los coches.

HÍBRIDO Y PREMIUM

Con 272 caballos entre el motor de gasolina y el eléctrico, el nuevo Audi Q3 es ágil y supera los cien kilómetros de autonomía sin emisiones. Es un SUV confortable y con buenos acabados.

Por **Javier Armesto**

La tercera generación del Audi Q3, modelo lanzado hace quince años, llega de nuevo en dos versiones de carrocería, Sportback —con una caída del techo más pronunciada— y SUV, que es la que hemos podido probar durante varios días. Se trata de un todocamino de 4,53 metros con una silueta bastante musculosa, tanto por su poderosa parrilla frontal como por los pliegues en los laterales, junto a una línea de las ventanillas bastante alta. Frente a la generación anterior (2019) destaca el rediseño de los grupos ópticos, más estrechos tanto los faros como los pilotos traseros, y sobre todo la tira led que recorre todo el portón, además del emblema de los cuatro aros iluminado en rojo.

También es notable el cambio del interior, con un salpicadero en el que comparten una misma superficie la pantalla multifunción (12,8 pulgadas) y el cuadro de instrumentos, aunque el panel digital de este último tiene la mitad de altura y unos gráficos bastante discretos. Es singular el volante, de forma hexagonal, y también el mando de los intermitentes: en vez de una varilla que sobresale de la columna de dirección, como es habitual, ocupa una pieza rectangular situada por detrás del volante y que en el otro extremo integra el selector de marcha. Lo que pasa es que en el caso de los intermitentes incluye también los mandos del limpiaparabrisas delantero y de la luneta trasera, además de una ruleta para graduar su velocidad, por lo que exige un período de aprendizaje para no equivocarnos cada vez que vamos a indicar un giro.

Los acabados son los que se esperan de una marca premium como la alemana: ambiente minimalista, molduras bien ajustadas, combinación de materiales —incluyendo microfibras en el revestimiento de las puertas y una ancha pieza de aluminio

en el salpicadero— y detalles de iluminación sutiles, no como esos coches modernos que parecen una sala de fiestas. La tapicería de los asientos es de piel sintética.

El Q3 está disponible con motores gasolina y diésel de 150 caballos; gasolina con tracción total quattro de 204 o 265 CV; y un nuevo híbrido enchufable que combina un motor de gasolina de 177 CV (turboalimentado) y otro eléctrico que aporta 116. Juntos dan una potencia total de 272 caballos, que mueven con agilidad este vehículo de 1.900 kilos. Pasa de 0 a 100 en 6,8 segundos y con un sonido bonito cuando pisamos a fondo el acelerador. Luego, en condiciones normales apenas escuchamos el motor, por lo que es muy silencioso y confortable. La suspensión filtra bien baches, badenes e irregularidades, pero no es blanda en absoluto. Eso se nota a la entrada de la curva,

porque hace el cambio de apoyo muy bien y el coche vira prácticamente plano.

La batería de almacenamiento eléctrico va situada en el maletero y es la culpable de que el espacio de carga se haya reducido en esta versión de 488 litros a 375. No obstante, si las plazas traseras no están ocupadas, podemos ampliarlo deslizando hacia adelante los asientos, que van sobre raíles. Bajo el piso hay un hueco para dejar los cables de carga.

Con esta batería de 25 kWh Audi declara una autonomía eléctrica de 119 kilómetros, aunque en condiciones de homologación; en la práctica dispondremos de unos 90. La potencia de recarga máxima en corriente continua es de 50 kW.

Este híbrido consigue consumos muy bajos tanto en ciudad como en carretera y está disponible a partir de 56.000 euros.



**DE 0 A 100 KM/H
EN 6,8 SEGUNDOS**

El Q3 e-hybrid es rápido pero progresivo, tiene revestimientos interiores en aluminio y microfibra y está bien insonorizado. Es un buen coche para viajar.



ESPACIO PARA 4+1

Los pasajeros de atrás van cómodos, con espacio para los pies, pero la plaza del medio es más pequeña y tiene el túnel de la transmisión. La batería eléctrica va situada bajo el maletero.



MANDO DE INTERMITENTES. Ocupa una pieza rectangular situada detrás del volante, que integra también botones de los limpiaparabrisas.

LA MOTO QUE PUDO REINAR

La Kawasaki Ninja ZX-12R nació para romper el récord de velocidad sobre dos ruedas, pero un «pacto de caballeros» entre las marcas japonesas impidió que destronase a la mítica Hayabusa.

Por **Javier Armesto**

La historia es conocida, pero merece la pena volver a contarla, ahora que se ha cumplido un cuarto de siglo. A finales de los años 90, los fabricantes japoneses de motocicletas estaban inmersos en una carrera por el récord de velocidad sobre dos ruedas. Kawasaki había ostentado este título en varias ocasiones, primero con la Z1 de 1972 (212 kilómetros por hora); en los años 80 con la GPZ900R Ninja (254 km/h), la moto que pilotaba Tom Cruis en *Top Gun*; y más tarde con la Ninja ZX-11 (283 km/h). Pero en 1996 Honda subió la apuesta al lanzar la CBR1100XX Super Blackbird, denominada así en honor al avión más rápido de la historia, el Lockheed SR-71 o Blackbird, capaz de superar Mach 3 (tres veces la velocidad del sonido). Corría a 290 km/h y se acercaba peligrosamente a la barrera de los 300 km/h, que alcanzó tres años más tarde Suzuki con la GSX-1300R Hayabusa (halcón peregrino en japonés), convertida instantáneamente en una motocicleta mítica.

Kawasaki, herida en su orgullo, se propuso recuperar el trono de la moto más rápida del mundo, pero en lugar de hacer una evolución de un modelo

existente, con más caballos y cilindrada, empezó un proyecto nuevo desde cero. Así nació la Ninja ZX-12R, con algunas soluciones tecnológicas que la convertían en una *rara avis* entre las de su especie. En vez del clásico chasis de doble viga montaba un monocasco de aluminio, lo que la hacía más estrecha y aportaba estabilidad a alta velocidad. Abrazaba un motor de cuatro cilindros en línea (el canon de las motos japonesas) de 1.999 cc y 178 caballos. Eran solo cinco CV más que la Hayabusa, pero esta tenía cien centímetros cúbicos más y por lo tanto más

par, así que los ingenieros de Kawasaki le añadieron un RAM Air en el frontal, debajo de los faros. Se trata de un conducto que canaliza el aire directamente a los cilindros y proporciona 12 caballos adicionales, para un total de 190 CV. Lo que parece el depósito de combustible es solo una cubierta, el auténtico está en su mayor parte debajo del asiento. Especialistas en aerodinámica —Kawa-

saki también fabrica aviones—, el carenado fue diseñado en túnel de viento y cuenta con unas aletas para derivar el aire. Las suspensiones firmadas por el especialista sueco Ohlins, unas pinzas de freno delanteras de seis pistones y un neumático trasero descomunal de 200 mm completaban una máquina que lucía un velocímetro graduado hasta 350 km/h.

Kawasaki tenía previsto presentarla como la respuesta a la Hayabusa, pero el evento fue cancelado después de que las marcas japonesas, junto a BMW, llegaron a un acuerdo, un «pacto entre caballeros», para limitar la velocidad de sus motos a 300 km/h, debido a la presión de los gobiernos europeos. No obstante, la producción comenzó en el 2000 y las unidades de ese año salieron al mercado sin limitar. En pruebas no oficiales ha superado los 312 km/h, y los 320 km/h con un escape no de serie. Hay vídeos en YouTube donde se la ve dejando atrás a su rival de Suzuki, que no obstante mantuvo el marchamo de reina de la velocidad. A partir del 2001, la ZX-12R ya estaba *capada* electrónicamente, al igual que las demás, pero con los años el pacto decayó, se rompió la barrera e los 200 CV y hubo varias motos que superaron a la Hayabusa (MV Agusta F4 R 312, BMW S 1000 RR, Ducati Panigale V4R). Hasta que Kawasaki se hartó y en el 2016 presentó la H2R, un *alien* de 326 CV que alcanzó en una prueba en pista los 400 kilómetros por hora. *Game Over*.



DE 0 A 350 KILÓMETROS POR HORA

Con un carenado diseñado en túnel de viento, chasis monocasco y un RAM Air frontal que canalizaba el aire directamente a los cilindros, la ZX12R era una moto única.

Mercedes-Benz

CLASE A 180 POR 295€/MES¹.

Aportación inicial: 9.400€.



Clase A 180 Compacto: Consumo mixto (WLTP): 5,8 - 6,3 l/100 km y emisiones de CO₂ (WLTP): 131 - 143.

Oferta sujeta a la contratación de Seguro Mercedes-Benz C.S., no incluido en la cuota.

¹Ejemplo de Renting particulares con Mercedes-Benz Renting, S.A.U., para un Clase A 180 con paquete AMG Line Advanced Plus, Integración Smartphone y Paquete Night, por 295€, aportación inicial de 9.400€ impuestos incluidos, a 48 cuotas, 15.000 kms/año. Válido para pedidos generados con entrega a cliente final hasta el 31/03/2026. Ofertas financieras y solicitudes aprobadas hasta el 15/04/2026 y contratos activados hasta el 31/05/2026.

LOUZAO

Concesionario Mercedes-Benz

Coruña • Ferrol • Santiago • Vigo • Pontevedra • Vilagarcía de Arousa • Orense.

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



UN INTERIOR MÁS ANCHO

En su vista global, el Tonale sigue manteniendo su imagen SUV, aunque ahora el voladizo delantero es más corto, mientras que las vías son más anchas, ofreciendo así una imagen de mayor aplomo.

EL TONALE QUE SE INSPIRA EN MILÁN

La marca italiana Alfa Romeo anuncia la actualización de su recreacional Tonale con unas líneas más refinadas, pero sin perder un ápice del carácter deportivo de la estética del Biscione.

Por Juan Torrón

Con el fin de poder llegar a un mayor número de *alfistas*, la marca propone ahora una versión de acceso más económica dotada del motor Blue HDi de 130 caballos, por un precio de 40.150 euros, o una cuota mensual de 195 euros tras entregar una entrada de 8.689 euros. A partir de este modelo de acceso podemos seguir escalando con el motor híbrido de 175 caballos, cuyo precio se sitúa en los 48.800 euros, o llegar al alto de gama, el híbrido enchufable de 270 caballos, con un precio que ya está en los 51.600 euros.

Si nos vamos a su aspecto exte-

rior, los diseñadores han regresado al pasado para inspirarse en modelos como el 33 Stradale o el GT 2000 y crear así un nuevo *scudetto* cóncavo en su parte frontal. También las líneas del Júnior se recuerdan ahora en el Tonale, sobre todo en su vistas lateral y posterior. Como gran novedad y con el objetivo de poder personalizar más el coche, la marca ofrece el acabado del techo en negro. Si hablamos de niveles de acabado, se ofrecen tres: Sprint, Ti y Veloce.

Si por fuera el Tonale es bonito, en el interior se nota el gusto italiano con la utilización del cuero rojo y el Alcántara bicolor. Además, heredado de la moda italiana, los asientos incorporan el tejido *canneloni*. En la parte central hay un mando giratorio para elegir las

marchas, aunque también es posible hacerlo desde las levas situadas tras el volante. Además, ahora estrena dos pantallas de 12,3 y 10,25 pulgadas, desde donde se manejan casi la totalidad de las funciones del coche.

Pero lo mejor de este coche está en la deportividad que transmite al conducirlo. Su chasis y su reparto de pesos lo hacen muy noble en carreteras viradas y de fuertes apoyos, mientras que su directa y rápida dirección hace el resto. Para pararlo, Alfa ha elegido un buen socio de frenos, la marca Brembo, que estrena en este coche un nuevo modelo por cable. Además, en la versión híbrida enchufable la suspensión es electrónica y la tracción es directa a las cuatro ruedas, bajo las siglas Q4.



LLANTAS MÁS LIGERAS

Las llantas son de gran importancia para Alfa Romeo. Ahora se ofrecen dos nuevos diseños de 19 y 20 pulgadas, mucho más ligeras y a través de las cuales se ven las pinzas de freno.



Su interior es para disfrutar de una experiencia llegada de la conocida Vía Monte Napoleone de Milán



LA SCRAMBLER VERDE

Desde que se convirtió en el modelo de acceso a Ducati, la Scrambler ha mostrado sus muchas personalidades con diferentes versiones, todas ellas con el encanto de la marca. Ahora vuelve a sorprendernos con esta Nightshift con aire de café racer y pintada en un elegante verde inglés.

Por **Juan Ares**

La Scrambler es una moto sencilla y racional, con un motor bicilíndrico L-Twin de 803 centímetros cúbicos, refrigerado por aire y que ofrece una potencia de 73 caballos, más que suficientes para mover esta moto por los escenarios habituales de la ciudad y de las carreteras secundarias, que es donde mejor se desenvuelve.

Como decíamos, la Scrambler ha sido un modelo camaleónico, del que Ducati ha sacado ya un montón de versiones desde el 2014.

La que hoy publicamos es la Nightshift, pensada para nostálgicos de las motos café racer, las preparaciones con aire deportivo que fueron populares en los años setenta y ochenta.

En los tiempos que corren, las café racer ya no buscan la velocidad como antaño, sino la estética retro, y en este caso se nota hasta en el color verde esmeralda, inspirado en las marcas

de coches deportivos ingleses de los años sesenta.

Pero en la Nightshift hay detalles que encantan a los apasionados, como el asiento con costuras a la vista, las placas laterales, la ausencia de guardabarros trasero, o los minúsculos intermitentes led. Los retrovisores van colocados en los puños, al extremo del manillar.

Entre las mejoras dinámicas hay que mencionar un nuevo embrague con más discos y por tanto de manejo más suave, además de un acelerador *ride by wire* con modos de conducción y control de tracción. También el ABS dispone de accionamiento en curva, con cuatro niveles.

Y la guinda la completa un aligeramiento general de esta versión con unos cuatro kilos menos.

La Ducati Scrambler Nightshift tiene una oferta de financiación con 48 cuotas de 150 euros al mes con entrada de 1.961 euros y una cuota final de 5.190 euros. El precio de venta al público con campaña es de 12.290 euros.



DETALLES CON PERSONALIDAD. Para iniciarse en el mundo Ducati, la Scrambler es una opción para todos los públicos y con un precio asequible en la actualidad.

RANGE ROVER SPORT



ANGLOESPAÑOLA. angloespanola.landrover.es

Gama Range Rover Sport 25MY. Consumo combinado WLTP: 0,7-12,5 l/100 km. Emisiones combinadas de CO₂ WLTP: 16-283 g/km. Autonomía eléctrica EV combinada: 110-128 km. Garantía de 5 años o 150.000 km y 3 años de asistencia en carretera. Más información en landrover.es

EL COMPASS EUROPEO

Jeep, marca del grupo Stellantis, fabrica el nuevo Compass en la factoría de Fiat en Melfi (Italia). Este modelo ya está en el mercado español por un precio desde 41.000 euros, conservando su espíritu aventurero americano, pero ahora con un toque de diseño italiano.

Por **Juan Ares**

Por supuesto, la europeización del Jeep Compass viene marcada por la adopción de los motores del grupo Stellantis que, de momento, tiene tres versiones en los concesionarios. La de acceso será la 1.2 e-Hybrid de 145 caballos, con autonomía de más de 900 kilómetros. La segunda versión es la 1.6 e-Hybrid Plug-In, por tanto híbrido enchufable, que dispone de 225 caballos de potencia y 983 kilómetros de autonomía. Y la gama termina con la versión cien por cien eléctrica y con tracción total, de 213 caballos de potencia y hasta 500 kilómetros de autonomía. Esta potencia eléctrica se verá aumentada con dos modelos que llegarán en unos meses, con hasta 375 caballos de potencia.

UN SUV COMPACTO

El Jeep Compass tiene una longitud de 4,55 metros y su estética está muy afinada, lo mismo que las suspensiones, que ahora ofrecen una altura libre al suelo de 20 centímetros, por lo que se defiende muy bien en caminos y pistas de tierra, que es una de las señas de identidad de la marca Jeep desde su origen en EE.UU.

Buena prueba de su espíritu todoterreno es el sistema de modos de conducción Selec-Terrain, con cinco posibilidades: automático, deportivo, nieve, arena y barro.

En su interior el cuadro de mandos es digital, mientras que la pantalla central que controla las funciones es de 16 pulgadas y además también lanza la información al parabrisas, para que el conductor pueda verla sin desviar la vista de la carretera.

Otro aspecto mejorado en el nuevo Jeep Compass son las ayudas a la conducción, ahora con control de crucero predictivo, que adapta la velocidad automáticamente según el tráfico y las condiciones de la vía; o el cambio de carril semiautomático. Cuando se emplean todas estas funciones, el coche casi circula ya en modo autónomo.



Los modos de conducción y la tracción integral lo convierten en un todoterreno eficaz



ESPÍRITU SALVAJE

La marca Jeep siempre se significó por la libertad de movimiento de sus coches, pero ahora, de la mano de Stellantis, ha mejorado el confort y la estética para hacerlos más útiles en el día a día.



LA TECLA ROJA

El Selec-Terrain permite al conductor elegir entre cinco modos de conducción, desde la más deportiva para asfalto a la que permite circular por nieve con poca adherencia.

PLAN PILOTO DE LA DGT PARA COMPARTIR COCHE

Tráfico promueve un proyecto para reducir el uso de vehículos particulares en los trayectos al trabajo facilitando que en cada coche vayan varias personas. La primera fase se desarrolla con sus trabajadores y los de empresas situadas en el entorno de su sede central, en Madrid.

Por **José Manuel Pan**

Que no vaya sola una persona en los coches que a diario se desplazan a un mismo lugar de trabajo o a una empresa de los alrededores. Ese es el objetivo del proyecto piloto denominado 28027 Comparte Coche, promovido por la Dirección General de Tráfico en una iniciativa de movilidad segura y sostenible dirigida a reducir la siniestralidad vial laboral y a mejorar la fluidez del tráfico. Este plan se desarrolla en el entorno de la sede principal de la DGT, situada en el distrito 28027 de Madrid (de ahí el nombre del proyecto), una zona con gran concentración de centros de trabajo y de desplazamientos diarios en coche. Desde Tráfico creen que esta iniciativa ayuda a reducir la exposición al riesgo al disminuir el número total de vehículos en circulación y, por tanto, el volumen de desplazamientos individuales.

SEIS EMPRESAS SE HAN UNIDO

El plan piloto de Tráfico se ha puesto en marcha mediante la firma de un convenio de colaboración con la empresa Tribbu, una plataforma tecnológica con una aplicación móvil diseñada para compartir coche en trayectos diarios, en especial al trabajo o a la universidad. Esta herramienta permite conectar a personas con rutas y horarios similares para sus desplazamientos diarios, y publica los trayectos para poder compartir coche en esos desplazamientos rutinarios. Ya son seis las empresas que se han unido al proyecto Comparte Coche y que están ubicadas en el entorno del distrito 28027, donde se encuentra la sede de la Dirección General de Tráfico. Esas firmas son Banco Santander, Alsa, Grupo Planeta, Vocento, Asisa y la propia DGT, organizaciones de



QUE HAYA MENOS COCHES. La propuesta de la DGT pretende reducir el número de vehículos que acceden a las ciudades a diario. En la imagen, un monumental atasco en la autovía A-6 a la altura de Collado-Villalba, en los accesos a Madrid. FOTO: RODRIGO JIMÉNEZ EFE

distintos sectores que han decidido sumar esfuerzos para mejorar la seguridad vial laboral y facilitar la movilidad de sus plantillas. En su conjunto, la iniciativa tiene un potencial alcance de más de cinco mil empleados, lo que la convierte en una experiencia piloto de gran relevancia en la movilidad urbana.

ORGANIZACIÓN DE TRAYECTOS

Tribbu ofrece su plataforma de conexión entre usuarios y su tecnología para facilitar la inscripción de los conductores que estén interesados en compartir coche de camino al trabajo. Al mismo tiempo, se encarga de organizar los trayectos y de realizar un seguimiento de la participación en el plan piloto. En esta primera fase de la experiencia, la DGT pondrá a disposición de los trabajadores par-



La iniciativa busca captar un 15 % de los trabajadores para compartir vehículo con otras personas

ticipantes hasta treinta plazas de aparcamiento en sus instalaciones de Madrid cuando los automovilistas inscritos en el proyecto no tengan un lugar para estacionar sus vehículos en sus empresas.

OPTIMIZAR EL ESPACIO PÚBLICO

El director general de Tráfico, Pere Navarro, explica que «el modelo de movilidad compartida es una herramienta clave en las ciudades y es fundamental para poder optimizar el uso del espacio público, reducir las emisiones contaminantes y mejorar la eficiencia del transporte». Paloma Martín, CEO y fundadora de Tribbu, confía en que esta alianza con la DGT consiga activar al 15 % de los trabajadores, al tiempo que se reduce la presión del tráfico en las horas punta.

¿Cuál fue tu último "por qué"?

De niños nos hacíamos miles de preguntas, pero a medida que crecemos nos acostumbramos a darlo todo por sentado. ¿Por qué? En Škoda creemos que la curiosidad es el motor para volver a descubrirlo todo. Por eso, buscamos inspirarte a ser más curioso y acompañarte en este gran viaje.

Y tú, ¿qué vas a redescubrir hoy?



ŠKODA

Let's Explore

Red de concesionarios oficiales Škoda de Galicia

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 - Perillo (Oleiros)

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

Mourente Motor

Av. Madrid, 131 - Tel. 986 26 64 54 - Vigo

Av. Lugo, 96 - Tel. 986 85 83 50 - Pontevedra

Movilria

Estrada Castelao, 49-50 (Pol. A Gándara)

Tel. 981 37 27 20 - Ferrol



DOS CARROCEÍAS

Con estas dos siluetas, el Opel Astra se presenta en el competitivo mercado de los compactos.

Su línea familiar ofrece, en el día a día, una utilización muy versátil gracias a la configuración de sus asientos, que optimizan una capacidad de carga que puede llegar hasta 1.634 litros.



EL OPEL ASTRA ES MÁS BARATO

Opel renueva el Astra con la incorporación del nuevo frontal del diseño Opel Vizor y el rayo Blitz iluminado. Además, su precio final es ahora más ajustado tanto en la versión cien por cien eléctrica como en la híbrida.

Por Juan Torrón

Con el lanzamiento de dos carrocerías, una compacta y otra familiar, el Astra se presenta ahora con unas líneas más modernas y dinámicas. Dicen los directivos de la marca que los clientes se llevarán un mayor equipamiento por un menor precio. Y es que ahora la versión cien por eléctrica, con 454 kilómetros de autonomía, pasará a costar 32.900 euros, y para los que opten por el motor híbrido de 145 caballos su precio será de 23.500 euros.

A sus cambios frontales hay que añadirle los faros Intelli-Lux HD, con más de 50.000 elementos que se adaptan a cualquier situación nocturna. Opel siempre destacó en la iluminación y en los asientos y en esta ocasión no podía ser menos. Sus diseñadores han aplicado el sistema Intelli-Seat, caracterizado por un hueco especial en el centro del asiento que reduce la presión sobre el coxis. También se mejoraron los gráficos de las pantallas para hacerlos más claros y concisos.

35 KILOMETROS MÁS

El Astra Electric equipa una batería de 58 kWh que le otorga 156 caballos de potencia. Su autonomía se ha mejorado en 35 kilómetros. Otra novedad muy práctica es que, por primera vez, el Astra ofrece la tecnología V2L, una técnica con la que podemos aprovechar su batería para dar corriente incluso a nuestra casa.



PORSCHE ÚNICOS PARA LA PENÍNSULA

La central en España de Porsche Ibérica acaba de anunciar una edición exclusiva del Macan llamada Spirit, solo disponible para el mercado español y el portugués.



Por **Juan Torrón**

Creado sobre la base del Macan 4, Porsche Ibérica quiere seguir manteniendo el espíritu de lanzar series especiales. Una idea que nació en el año 1988 con el 924 Spirit, con tan solo 30 unidades a la venta.

Manteniendo el acabado Spirit Pack, este nuevo Macan combinará un equipamiento y estilo con un precio muy ajustado. Disponible desde 87.911 euros, solo serán 150 los

propietarios que puedan acceder a esta edición limitada. Sin duda una buena opción, ya que normalmente suelen revalorizarse más que los acabados convencionales. Su carrocería estará disponible en tan solo dos colores, negro o blanco, y se combinarán con las llantas, también negras, de 20 pulgadas. Las molduras laterales van pintadas en el color de la carrocería, mientras que el logo de Spirit se sitúa en los pilares B. Acabado en rojo, lleva la denominación del modelo, que se combinará en su interior con los cinturones de seguridad también en ese

color. En el salpicadero el protagonista es el aluminio cepillado y los asientos deportivos ofrecen ocho posiciones eléctricas.

Su dirección asistida y sus amortiguadores de muelles de acero contribuyen a una conducción deportiva en un modelo cien por cien eléctrico equipado con la más alta tecnología.

El Porsche Macan Spirit, basado en el Macan 4, utiliza la plataforma Electric Premium que le permite disponer de una arquitectura de 800 voltios con una batería de iones de litio con capacidad bruta de 100 kWh. Una

batería que se podrá cargar del 10 al 80 por ciento en tan solo 21 minutos si disponemos de un cargador rápido de 270 kW en corriente continua. Ya en carga doméstica de 11 kW y corriente alterna, los tiempos cambian considerablemente. Una vez cargada en su totalidad y según los ciclos WLTP podremos recorrer hasta 613 kilómetros. Eso sí, sin apretarle mucho el acelerador, ya que este Macan ofrece hasta 408 caballos de potencia en modo *overboost* y un par máximo muy cómodo de 650 Nm. Su capacidad de aceleración sorprende al hacer de 0 a 100 en tan solo 5,2 segundos.

944, EL BENJAMÍN CLÁSICO DE PORSCHE

Se basó en el 924, pero el 944 tenía identidad propia y lo último en tecnología de la época. El ourensano Íñigo Vila recordaba la unidad que tuvo su padre en los ochenta y buscó por media España uno igual hasta que lo consiguió, con el mismo motor, color y equipamiento.

Por **Alejandro Mínguez**

El Porsche 944 se fabricó desde 1982 a 1991 y era el benjamín de la casa deportiva alemana, lanzado en sustitución del 924, que seguiría fabricándose unos años más. Compartía muchas cosas con su predecesor, como el chasis, pero era un modelo con personalidad e identidad propias. Salieron al mercado poco más de 163.000 unidades, que ofrecían lo último en tecnología en la época. Fue un coche llamativo, con gran aceptación en ambas carrocerías, cupé y descapotable. Era el modelo económico que los concesionarios necesitaban para incrementar sus ventas. Presentaba un motor delantero propio de Porsche, inicialmente de cuatro cilindros en línea, que hizo y aún hace las delicias de sus propietarios. La defensa en el color de la carrocería y unas aletas más anchas lo diferenciaban del 924. Es un coche estable, muy bien compensado, bien distribuido y fácil de conducir.

A lo largo de los años de producción, el modelo sufrió algunos cambios, como la mejora de su instrumentación, por ejemplo; y se fueron incorporando versiones de mayor cilindrada hasta los 2.7 litros con 160 CV, superadas después por los modelos S y S2. Excelentes frenos, muy buena aceleración y un consumo no excesivo son algunas de las virtudes de este deportivo de dos plazas delanteras cómodas y dos traseras muy reducidas. El interior, con una información detallada, destaca la calidad de los materiales. Íñigo Vila Verdí guarda en su garaje de Allariz, Ourense, una unidad que compró el año pasado. Es un amante del motor, piloto aficionado y forofo de los clásicos. Llevaba tiempo detrás de un Porsche 944 como el que había tenido su padre, Pepe Vila, en los años ochenta. Tenía un grato recuerdo del coche siendo un niño y se propuso comprar uno igual. Lo quería para darle una sorpresa a su padre y para que formase parte de su garaje de forma permanente.



USO LOS FINES DE SEMANA

Íñigo y Pepe Vila sacan del garaje el Porsche 944 rojo y disfrutan del coche por las calles de Allariz. En próximas fechas esta unidad se podrá ver en el salón de clásicos de Expourense. Abajo, la trasera del 944, con portón y alerón, y el motor atmosférico de 2.5 litros.



No fue fácil encontrar el mismo modelo, color y equipamiento, pero lo consiguió, incluidas las mismas llantas, aunque con matrícula no original. Matriculado en 1982, es de los primeros fabricados, con motor 2.5 litros atmosférico de 163 CV. Una unidad excelentemente cuidada

y con muy pocos kilómetros. El coche viajó a Asturias antes de llegar a Ourense y era de una persona mayor, sin descendencia, que legó todo su patrimonio a la residencia donde lo atendieron hasta su muerte. Lo compró la firma Flatsix, que lo rehizo mecánicamente y lo puso

en venta. Llegó a Ourense, donde Íñigo Vila procedió a pintarlo. Por fin, su padre pudo sentarse de nuevo en un 944 como el que había tenido cuarenta años atrás, fue una verdadera sorpresa. Reconoce que le cuesta conducirlo en la actualidad, por eso disfruta como copiloto.



Comprometidos contigo
en cualquiera de tus planes

**GARANTÍA
HASTA 15 AÑOS**

**+500 VEHÍCULOS
EN STOCK**

Te esperamos en cualquiera de nuestros centros

A CORUÑA
CARBALLO
NARÓN
LUGO

SAN COSME DE BARREIROS
SANTIAGO DE COMPOSTELA
VILAGARCÍA
PONTEVEDRA

Entrada ahora en VIGO [breoganocasion.com](http://www.breoganocasion.com)

Tu concesionario de confianza en Galicia



**BREOGÁN
OCASIÓN**

www.breoganocasion.com

GRUPO
BREOGÁN

www.grupobreogan.com

FORMENTOR HÍBRIDO



**HAY UN HILO ROJO
QUE NOS CONECTA**

Descubre la leyenda en cupraofficial.es/hilo-rojo

DESDE 220 €/MES*
CON CUPRA FLEX

48 cuotas. Entrada: 6.922,81 €
Cuota final en el mes 48: 23.565,35 €



CUPRA

*Oferta para un Formentor 1.5 eTSI 110 KW (150 CV) DSG MY 26.5. PVP recomendado en Península y Baleares 34.609,6 €. Importe total del crédito: 27.686,79 €. Comisión de apertura al contado: 969,04 €. Importe total adeudado: 35.094,39 €. Precio al contado: 36.759,6 €. Precio total a plazos: 42.017,2 €. TAE: 7,59%. TIN: 6,25%. Sistema de amortización francés. Intereses: 6.438,56 €. Coste total del crédito: 7.407,6 €. Incluye 5 años o 100.000 kms de garantía. Oferta válida hasta 28/02/2026 para clientes particulares calculada a 10.000 Km anuales y ofrecida por Volkswagen Bank GmbH S.E. Consumo medio combinado de 5,7 a 6,3 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 130 a 143 g/km. (Valores WLTP). Imagen acabado CUPRA Formentor con opcionales.