



EXTRA *La Voz*

SUPLEMENTO DE MOTOR

DOMINGO 15 DE MARZO

DEL 2026 | Nº 463

La Voz de Galicia

12

GAMA DACIA

Sandero, Stepway y Jogger gozan de nuevos motores y Duster y Bigster ya tienen tracción 4x4 y motor con gas, mientras el Spring aumenta su batería.

16

ROYAL ENFIELD

La marca india de motocicletas lanza una edición limitada de su Classic 350, denominada Goan, con decoración de inspiración «hippie».

26

LEAPMOTOR B10

EL SUV compacto y eléctrico de la marca Leapmotor, perteneciente al grupo Stellantis, ofrece una versión con autonomía extendida.



EL PEUGEOT 308 CON MÁS LUCES

FOTOS: FRAN ALEGRE

expo
MECÂNICA
NICA²⁶

29 al 31 Mayo
Oporto | EXPONOR

La gran cita de la
posventa en Portugal



- Equipos
- Servicios
- Recambios y Accesorios

VUELVE LA BERLINA

El Peugeot 308 tiene poderosas razones para convertirse en la berlina compacta de referencia entre las marcas generalistas, con dos carrocerías y motores híbridos, eléctrico o diésel.

Por **Juan Ares**

El Peugeot 308 siempre fue una de las berlinas con mejor tacto entre las marcas generalistas, y ahora, con las innovaciones en su estética y equipamiento, es más atractiva. Uno de los valores del 308 es su doble carrocería: una *hatchback* para un público joven y otra SW más familiar y con mayor maletero.

Pero otro de los puntos fuertes de este Peugeot 308 es lo ajustado de sus motores, con uno de gasolina de hibridación ligera con 145 caballos; otro híbrido enchufable de 195 caballos, con 85 kilómetros de autonomía eléctrica; uno cien por cien eléctrico de 156 caballos

y 450 kilómetros de autonomía, y finalmente el HDi, diésel de 130 caballos, que es el más rodador de todos y tiene con consumos muy aquilatados.

Los precios que anuncia Peugeot para este modelo son desde 23.900 euros, aunque el eléctrico es el más caro, ya que parte desde 32.420 euros.

De todas formas, este Peugeot 308 ha sido renovado también en su línea exterior, donde destaca sobre todo el frontal con una línea de luces led bajo el capó que lo recorren de lado a lado, flanqueadas por las tres garras y con el logotipo del león iluminado por primera vez.

En el interior sigue imperando el concepto del i-Cockpit, con el

volante pequeño y más bajo que el panel de instrumentos, que por cierto es digital y 3D en la versión alta. La pantalla central, de 10 pulgadas, tiene debajo unos botones virtuales personalizables, donde se puede acceder directamente a algunas funciones. Muy práctico.

En cuanto a maleteros, la berlina, que mide 4,36 metros de largo, tiene 361 litros de capacidad, mientras que el del familiar SW, de 4,63 metros, aumenta la capacidad hasta 551 litros.

La conducción sigue siendo un punto fuerte: estable, firme, noble, cómodo y poco ruidoso. La versión híbrida de 48 voltios con motor gasolina de 1.2 litros ya es suficiente para moverlo con bastante agilidad.



EL I-COCKPIT MARCA DIFERENCIAS

Al que se acostumbra a conducir un Peugeot le cuesta adaptarse a otros tableros y volantes diferentes.

BERLINA O FAMILIAR, TÚ ELIGES

El familiar (izquierda) es versátil, mientras que la berlina (en rojo) resulta más deportiva y juvenil.



FOTOS: FRAN ALEGRE



« Peugeot ha puesto
picante en su parrilla iluminada de
lado a lado, con las tres garras y el
escudo central incluidos





FOTO: SANTI M. AMIL

la opinión de
JUAN ARES

EL PAÍS DE LAS «FOCHANCAS»

La Asociación Española de la Carretera (AEC) ha emitido un informe en el que resalta que la mitad de las vías asfaltadas de nuestro país están en mal estado, peor aún que en la década de los 80. Concretamente, señala más de 54.000 kilómetros en estado grave o muy grave. Y mientras tanto, desde la Dirección General de Tráfico no han dicho ni pío, que seguramente están preocupados por colocar más radares y vigilar a esos conductores que van a más velocidad de la permitida y son los causantes de que los índices de accidentalidad no dejen de crecer. Porque, amigos, los baches no son el problema, por lo visto.

Por supuesto, el Ministerio de Transportes ha anunciado una nueva partida de 1.629 millones de euros para arreglar las carreteras, que es un pelo de conejo si comprobamos que el arreglo de un solo kilómetro cuesta 100.000 euros. Y al final resulta, como siempre, que los que pagamos el pato somos los españoles, especialmente los que conducimos coche. Para los que tienen que salir a la carretera, cada día se convierte en un deporte de riesgo, esquivando baches so pena de dejarse los neumáticos y las llantas en el intento.

En Galicia ya sabemos mucho de este tema, porque viene de antiguo. Las dos grandes vías que unen la comunidad con la meseta están para el arrastre. Todos los días saltan a las noticias los accidentes que se producen por los reventones de

neumáticos. Pero aquí no pasa nada, que bastante tiene ya el ministro Óscar Puente con lo de los trenes para que ahora se tenga que preocupar de las carreteras. Por lo menos de las nacionales, que son su responsabilidad, aunque también hay que hablar de las que dependen de comunidades o diputaciones, que tampoco se libran del estado ruinoso en muchos casos. Si

acaso la culpa es de este duro invierno, donde las borrascas han azotado con persistencia y el agua ha provocado más baches. Pero nada, eso lo arreglamos con 1.600 millones y a otra cosa. Aquí, de Benavente para arriba, no tenemos baches, tenemos *fochancas*, que es otra forma de llamar a los agujeros en el asfalto.

A este paso se van a acabar los coches con perfiles de neumáticos bajos, que son lo que más sufren. Las *fochancas* son cada vez más profundas y cuentan las leyendas que algunos se metieron en un bache en Lugo y salieron justo al lado de la ópera de Sidney.

Porque aquí podemos con todo. Hace un mes hablábamos en esta misma columna de las

lluvias que no cesaban en Galicia, pero los hábiles conductores podemos ir todos los días a trabajar sorteando charcos y *fochancas*, sin más. Total, al precio que se están poniendo los combustibles con lo de Irán, con la climatología adversa y las *fochancas* por todos lados, lo de usar el coche se va a convertir en una odisea.

“Hay 54.000 kilómetros de carreteras en España en mal estado y arreglar mil metros cuesta 100.000 euros”

sumario

6 DS PERFORMANCE
La gama DS recibe versiones deportivas en los DS3, nº4 y DS7.

14 DE RALIS CON EBRO
La gama muestra sus capacidades en materia de bajo consumo.

20 HONDA MOTOR ESPAÑA
Visitamos la fábrica y centro logístico de la marca nipona

32 CLÁSICOS: RENAULT 12
Una joya de los años 80 rescatada en Ourense y que se va para Bélgica.



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

INDECISOS, LO SENTIMOS.

HOY EMPEZÁIS A QUERER UN EBRO.

DÍAS EBRO

DEL 1 AL 31 DE MARZO.



GAMA EBRO

MANTENIMIENTO INCLUIDO
EN TODA LA GAMA**

DESDE

19.990€*

FINANCIANDO CON CA AUTO BANK.

EL FUTURO SIEMPRE ESTUVO AQUÍ.

EBRO

Consumo medio combinado gama EBRO: 1,68 - 7,8 l/100 km. Emisiones combinadas de CO₂: 39,72 - 177 g/km (Valores WLTP).

* EBRO s400 HEV Premium desde PVP Recomendado Financiando: 19.990,00 €. Incluye IVA, Transporte e Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario, fabricante y descuento adicional por financiar con CA Auto Bank, SpA Sucursal en España, según condiciones contractuales por un importe mínimo a financiar de 19.000,00 € con un plazo mínimo de 60 meses y permanencia mínima de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación de la entidad financiera. PVP recomendado al contado: 23.456,84 €. Oferta válida hasta el 31/03/2026 en Península y Baleares. No acumulable a otras ofertas o descuentos especiales. El modelo visualizado puede no corresponder con el vehículo ofertado. No incluye gastos de gestoría, ni matriculación.

** Primer mantenimiento preventivo Gratis, correspondiente a un periodo de 1 año o 15.000 kilómetros, lo que ocurra primero, a realizar en la Red de Concesionarios Oficiales EBRO. Únicamente válido para pedidos realizados entre el 01/03/2026 hasta el 31/03/2026 (ambos incluidos) y vinculados a cliente particular. Consulta las condiciones en www.ebroauto.com

**TOQUES EN DORADO**

Detalles a lo largo y ancho de la carrocería revelan que estamos delante de un deportivo de la marca DS. Aun así, para los más conservadores esas piezas pueden ofrecerse en negro.

ESENCIA DEPORTIVA

La marca DS, que lanzó su primer modelo en 1955, ha sido campeona del mundo de la Fórmula E durante dos años consecutivos. Fruto de esos éxitos llega ahora una renovada gama DS Performance Line.

Por **Juan Torrón**

La nueva gama DS, más deportiva, seguirá aunando elegancia, confort y tecnología, ya que los clientes de la marca *premium* de Stellantis buscan refinamiento en sus interiores de alta gama y elegancia en sus carrocerías. Con estas premisas, DS en España ha vendido más de 30.000 unidades, destacando las 20.400 unidades del DS7. A mayores, la marca estrena ahora el programa Serenity, que ofrece hasta ocho años de garantía.

Ahora llega la gama más deportiva, que, bajo la denominación Performance Line, bebe de la tecnología y diseño que la marca ha conseguido en los últimos diez años dentro de la Fórmula E. Una edición limitada a

los modelos DS3, DS4 y DS7, que se posicionarán justo en la mitad de la gama. Estas versiones se diferenciarán del resto por el uso del color dorado en las cubiertas de los espejos, en el centro de las llantas, en la insignia del capó, en el número trasero que identifica al modelo y los embellecedores laterales. Ya en su interior, el salpicadero viene personalizado por una chapa conmemorativa y sus acabados en asientos serán en Alcantara y calefactados, al más estilo *racing*. En el caso del N°4, las costuras del habitáculo van en gris tramontana y oro.

Si regresamos al DS3, la marca ofrecerá un motor híbrido autorrecargable de 145 caballos y uno cien por cien eléctrico de 156 caballos y hasta 396

kilómetros de autonomía. El primero costará 36.300 euros y el eléctrico 44.000 euros sin ayudas, ambos con una cuota de 250 euros al mes.

Bajo el capó del N°4 también se ofrece el híbrido ligero de 145 caballos y un eléctrico de 213 caballos y 449 kilómetros de autonomía. Otra posibilidad es el híbrido enchufable de 240 caballos y 82 kilómetros de autonomía, e incluso hay una versión diésel HDi de 130 caballos. Sus precios oscilan entre los 40.450 y los 47.250 euros.

Para el modelo más vendido, el DS7, solo habrá el motor HDi diésel de 130 caballos. Su precio será de 50.150 euros y tendrá una cuota mensual de 300 euros.



LUJO FRANCÉS EN SU INTERIOR

El equipamiento y los acabados interiores de todos los modelos DS están inspirados en el más alto lujo francés, con la utilización de materiales como el cuero y Alcántara. Sus pantallas y su conectividad también han sido renovadas y actualizadas.



Tras la llegada del N°8 y el N°4, la marca de lujo francesa anuncia para dentro de dos días un nuevo modelo



EL EV5, PUNTA DE LANZA ELÉCTRICA

Aunque las mejores bazas de su gama eléctrica son el EV3 y el próximo EV2, Kia tampoco quiere perder comba entre los SUV compactos con este EV5, que tendrá un precio desde 39.490 euros.

Por **Juan Ares**

Se trata de un SUV compacto, aunque está entre los más grandes con sus 4,61 metros de largo. Inspirado en la filosofía de diseño Opposites United, su línea se identifica con sus hermanos EV, con frontales anchos y luces diurnas tridimensionales Star Map.

Basado en la plataforma E-GMP, este Kia EV5 está equipado con una batería de 81,4 kWh y un motor de 160 kW (218 caballos), y la marca anuncia para él una autonomía de hasta 530 kilómetros.

El interior es muy espacioso y está bien aprovechado, dominado por la pantalla panorámica, que se divide en tres partes: una de 12,3 pulgadas para la instrumentación digital, tras el volante; otra central de infoentretenimiento, de la misma medida, y un monitor de climatización de 5 pulgadas. Opcionalmente, esta información puede complementarse con proyección de datos en el parabrisas. También reúne una amplia colección de ADAS (ayudas a la conducción), incluido el estacionamiento remoto desde la llave.

A nivel de conducción, como es habitual en Kia, ofrece el i-Pedal, que supone la capacidad de frenar y regenerar energía cuando levantamos el pie del acelerador. El conductor puede programar el nivel de regeneración que quiera y el coche casi se llega a parar sin pisar el freno.

La capacidad del maletero es de 566 litros sin abatir ninguno de sus cinco asientos. Kia tendrá una completa gama de EV, con el 2, 3, 4, 5, 6 y 9 para cubrir todos los segmentos eléctricos. A la vista de que el mercado empieza a evolucionar a mejor, este puede ser su momento.





RECONOCIBLE
El EV5 continúa las líneas de sus hermanos, con luces LED de lado a lado tanto en el frontal como en la trasera, y con una tercera ventanilla truncada.



INTERIOR PRÁCTICO CON GRAN PANTALLA

Kia cuida mucho sus interiores con huecos portaobjetos por todas partes, y en el EV5 además sobresale la gran pantalla que en realidad son tres en una, abarcando todo el tablero. La imagen que transmite es moderna y vanguardista.



El nuevo i-pedal 3.0 permite que el EV5 frene con solo levantar el pie del acelerador, regenerando energía



LEXUS SÍ SE ATREVIÓ

Ya hace muchos años que algunas marcas mostraron en prototipos de salón volantes de diseño inspirados en la aviación, pero nadie se había decidido a lanzarlos en un coche de serie. Hasta que llegó Lexus y su RZ.

Por **Juan Ares**

Estoy seguro que a más de un diseñador le habrán echado atrás esta idea desde el departamento de producción, en esa eterna lucha dentro de las marcas de automóviles. Pero, esta vez, la osadía se ha impuesto en Lexus y la idea tendrá, como siempre, defensores y detractores.

Así, los propietarios de un Lexus RZ 2026 se sentarán frente a un Steer-by-Wire, que así se llama el nuevo volante, que no tiene nada de redondo, ni de circular, ni de cerrado pero que promete nuevas sensaciones. Estoy deseando subirme con mi taxista de cabecera, que conduce siempre con las dos manos puestas en la parte superior de su volante, para ver qué me cuenta.

DIRECCIÓN MÁS DIRECTA

El volante permite ver mejor la carretera y los indicadores del coche.

Tal vez en Lexus hayan dado un paso adelante creando tendencia de cara sobre todo a la conducción autónoma del futuro.

Pero, de todas formas, la marca japonesa ha hecho mucho más que un volante diferente. Después del volante ya no hay una barra fija que transmita la rotación a un engranaje en la barra de dirección. Porque las maniobras de dirección se transmitirán como señales electrónicas a las ruedas delanteras de una manera más rápida y directa.

Además, al conductor ya no le llegarán vibraciones no deseadas, ya que solo un cable une volante y ruedas.

La sensación ahora es más la de un coche de F1 que la de un turismo convencional. Y eso mola.

Y que no vengan los sabiondos a decir que esto no es seguro, porque la marca ya garantiza que, al igual que en aviación, hay un sistema de respaldo paralelo, es decir, doble sistema.

El volante tipo jet es compacto y ergonómico y el ángulo de giro del

mismo es de tan solo 200 grados. Adiós a los volantazos y a cruzar las manos. Conducción más descansada. Como efecto colateral, ahora desde el Lexus RZ sus conductores tendrán mayor visibilidad sobre la carretera.

Este sistema, de inicio, se montará en el nuevo RZ 550e F SPORT junto al sistema de tracción total Direct4, y estará disponible como opción en el RZ 500e Luxury. Lexus da un paso al futuro



SKODA Days

Hasta el **21 de marzo** desde **15.400 €**

Sujeto a financiación*



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

*PVP recomendado en Península y Baleares para un FABIA GO 1.0 MPI 59 kW (80 CV) Manual (IVA, Impuesto de matriculación, transporte, descuento de marca y concesionario, y bonificaciones de ŠKODA Financial Services incluidos en el precio). Oferta válida hasta el 31/03/2026 para clientes particulares que financien a través de ŠKODA Financial Services según condiciones actuales con un capital mínimo de 10.000 €, duración mínima de 84 meses y permanencia mínima de 36 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. ŠKODA Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Bank GmbH S.E.. La oferta incluye 3 años de garantía sin límite de km + 1 año adicional de extensión de garantía (para vehículos con un máximo de 60.000 km). Consumo de combustible gama FABIA GO combinado WLTP (l/100km): 5,0-5,1 l/100 km, emisiones de CO₂ (g/km) WLTP: 113-117 g/km. Modelo visualizado: ŠKODA FABIA GO con opcionales.



DACIA APUNTA MÁS ALTO

Con nuevos motores, diseño más cuidado y superior equipamiento en todos su modelos, Dacia aspira a dejar de ser la marca «low cost» que muchos suponen y quiere crecer en el mercado español.

Por **Juan Ares**

Al margen de que el Sandero sea el modelo más vendido en España, Dacia ya se ha convertido en la sexta marca del mercado español. Pero ahora, además, ofrece una serie de mejoras en toda su gama que hacen que ya se pueda medir con las marcas generalistas sin complejos.

La ofensiva de producto de Dacia incluye la llegada de un nuevo motor Hybrid 155 a sus modelos Sandero y Jogger, un motor de gasolina 1.8 litros de 109 caballos que se combina con dos motores eléctricos, uno de 50 caballos y otro generador, que entre todos suman 155 caballos y se manejan desde una caja de cambios automática.

Estos mismos modelos recibirán

ahora otro nuevo motor, el Eco-G 120 auto, que combina dos combustibles, el GLP y la gasolina, para un propulsor de 1.2 litros y tres cilindros con 120 caballos (veinte más que el antiguo motor), y esta vez también con caja automática con levas en el volante.

Al margen de motores, el Sandero, incluido el Stepway y también el Jogger, incorporan una nueva firma luminosa con una T invertida encima de los faros, nuevas protecciones de los pasos de rueda y también mayor equipamiento, como luces de carretera automáticas, cámara y retrovisores exteriores eléctricos.

DUSTER Y BIGSTER

Por supuesto, los SUV de la marca, que son otro de los valores de Dacia, también reciben mejoras. El Duster y el Bigster amplían su gama de motores con la incorporación del

Hybrid-G 150 4x4, un híbrido con GLP que dispone del motor 1.2 litros de hibridación ligera de 48 voltios, de 140 caballos, que lleva un motor eléctrico en el eje trasero que aporta otros 31 caballos. Combinados suman 154 caballos y se manejan con una caja automática de doble embrague de seis velocidades con levas en el volante, mientras que el motor eléctrico también lleva una caja de dos velocidades. Este motor cuenta con la ventaja de funcionar también con GLP, mucho más barato que la gasolina. Cada carburante lleva un depósito de 50 litros y entre los dos permiten tanto al Duster como al Bigster una autonomía de 1.500 kilómetros.

Por último, el Spring, el modelo eléctrico y urbano de Dacia, recibe nueva batería y motores de 70 y 100 caballos que mejoran prestaciones y eficiencia, de los que pronto hablaremos.





JOGGER, FAMILIAR Y AHORRADOR

Puede tener hasta siete asientos, o, si no, gozar de un amplio maletero, y sus motores permiten hacer muchos kilómetros con bajos consumos.

EL SANDERO, FAVORITO DE LOS ESPAÑOLES

El modelo más vendido en España empieza a mejorar en equipamiento y en diseño, además de aportar nuevos motores y cajas de cambio.



Los motores que combinan GLP y gasolina son una de las grandes bazas de Dacia por ahorro y autonomía



DUSTER Y BIGSTER, CON CAPACIDAD TODOTERRENO

Aunque cada vez quedan menos coches con capacidad todoterreno, Dacia sigue fiel a sus orígenes con el Duster y el Bigster capaces de enfrentarse a la montaña.



MODELOS PARA TODOS LOS GUSTOS

Dacia es el coche del pueblo del siglo XXI. La propuesta de precios en todos los modelos de la marca es de lo más honesta, ofreciendo funcionalidad, desde el familiar Jogger (izquierda) a los camperos Duster y Bigster (arriba), junto al Sandero.

HÍBRIDOS ENCHUFABLES EN CARRETERA. La gama alta de Ebro, compuesta por el s700, s800 y s900, lleva motores híbridos enchufables que pueden realizar recorridos urbanos en modo eléctrico y activar el motor de combustión en largas distancias, con amplias autonomías.



LOS EBRO DESTACAN POR SU CONSUMO

Ebro realizó un eco rali con toda su gama de producto (s400, s700, s800 y s900) en carreteras abiertas de la sierra de Madrid, en condiciones reales de velocidad, con resultados más que sorprendentes al obtener consumos inferiores a los 2 litros/100 km en sus híbridos.

Por **Juan Ares**

Ebro es una empresa que está establecida en la Zona Franca de Barcelona, donde ensambla vehículos de origen chino con motores híbridos, que están teniendo un notable éxito comercial en España.

Para comprobar las excelencias de sus productos, la marca ha tenido la buena idea de realizar un eco rali, una prueba que tuvo como escenario la sierra de Madrid, con tramos tan míticos como El Vellón o el Molar, realizada en carretera abierta al tráfico,

como es habitual en los eco rali, con medias ajustadas a la conducción real, respetando los límites de velocidad, y que arrojó resultados sorprendentes para los modelos probados. Después de realizar 132 kilómetros, saliendo con los depósitos de combustible cargados a tope y las baterías del sistema híbrido al 100 %, se reponía la gasolina gastada en el depósito de nuevo, resultando que el modelo s400 híbrido sin enchufe, el más pequeño de la gama, un SUV de tamaño compacto, solo necesitó 2,06 litros a los 100 kilómetros de consumo, un dato más que notable.

Pero quizá destaque más la cifra alcanzada por el modelo s700, otro SUV de tamaño más grande, pero con sistema híbrido enchufable, que le dio a sus conductores la posibilidad de realizar la mayor parte de los 132 kilómetros solo en modo eléctrico, gastando en el recorrido total de 132 kilómetros una media de 1,28 litros a los 100 kilómetros.

La eficacia de los motores híbridos enchufables de Ebro quedó constatada también en las cifras obtenidas por los equipos, formados por periodistas de información de motor, que pilotaron los modelos más grandes de la gama,

el s800 y el s900, que por tanto son menos aerodinámicos y más pesados, pero cuyo sistema híbrido brilló todavía más al permitirles hacer los recorridos con consumos de 1 litro a los 100 kilómetros en el caso del s800, y de 0,74 litros a los 100 kilómetros en el caso del s900, lo que sorprende mucho y denota que en el recorrido, con tramos muy revirados y de ascensión, consiguieron realizar la mayor parte de ellos en modo eléctrico, sin apenas poner en marcha el motor de combustión. Los Ebro han constatado en este eco rali sus buenas condiciones de consumo y emisiones.



Los modelos híbridos enchufables consiguieron rodar en eléctrico casi durante cien kilómetros



EN CONDICIONES REALES DE CONDUCCIÓN

El eco rali discurrió por la sierra de Madrid, en condiciones reales de tráfico, con lo que las cifras de consumo obtenidas no se alejan de las que pueda conseguir cualquier usuario real con los híbridos de la marca Ebro.





ROYAL ENFIELD BÁSICA

La marca india pone en valor su modelo Classic 350 con una edición limitada llamada Goan, en honor a una de sus playas más turísticas. Es el acceso a la gama, por un precio de 5.287 euros.

Por **Juan Ares**

La Royal Enfield Goan Classic 350 es un vehículo práctico y sencillo, sin pretensiones. Inspirada en aquellas décadas en las que los *hippies* de Europa y América iban a la India en busca de la espiritualidad perdida, desde sus colores a su decoración nos evocan su sintonía con el yoga y la meditación.

Con un chasis recortado, estriberas adelantadas, manillar alto y un pequeño motor monocilíndrico de 349 cc y 20 caballos de potencia, no es amiga de las prisas. Huye de autopistas y autovías y busca las calles tranquilas o las carreteras secundarias, si puede ser al borde de las playas. La caja de cambios es de cinco velocidades e ir introduciendo cada una es el único trabajo que tendrás con la Goan. Tampoco el chasis y las suspensiones, con 41 mm delante y un

doble amortiguador trasero son para que tumbes en las rotondas. En cambio, los neumáticos con perfil muy alto te ayudarán en los baches que ya tenemos incrustados en el paisaje español. Un disco en cada rueda y un sistema de ABS conjunto ayudan a pararla.

El faro, de claro diseño retro, alberga en su parte superior un velocímetro analógico con aguja, al gusto clásico, aunque tiene un pequeño *display* digital para gasolina y cuentakilómetros. Eso sí, ha sucumbido a una toma USB para el teléfono.

El asiento monoplaza puede complementarse con una adaptación a segundo asiento para el que lo quiera.

De esta Goan habrá muy pocas unidades disponibles en la península, lo que la convierte en una edición limitada, aunque su personalidad la hace apetecible solo para clientes muy particulares. Namasté.



RETORNO AL PASADO. Las modas retro en la motos se manifiestan de muchas formas. La Goan no es precisamente una *café racer*, sino todo lo contrario.

EL PRIMERO DE UNA NUEVA ERA.

NUEVO BMW iX3.



¿Te gusta conducir?

BMW iX3 50 xDrive: consumo eléctrico promedio en kWh/100 km: 15,1-17,9.

Novomóvil

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

www.novomovil.concesionariobmw.es

OTRO ENCHUFABLE

La ofensiva de marcas chinas con modelos híbridos enchufables no para y Omoda se suma ahora con su modelo 7 SHS, que se sitúa entre el 5 SHS y el 9 SHS. Este vehículo se puede adquirir desde 32.990 euros, aplicando todos los descuentos y el programa Auto +.

Por **Juan Ares**

Las marcas chinas están plagando el mercado español de vehículos híbridos enchufables, que se pueden beneficiar del plan Auto+ del Gobierno para aquilatar más sus precios. Omoda, la marca del grupo Chery, se muestra en este ecosistema como pez en el agua, ganando cuota de mercado con modelos muy atractivos visualmente y unos acabados muy lujosos.

El Omoda 7 mide 4,66 metros de largo, por tanto es un compacto de buen tamaño y la amplitud interior es uno de sus valores, con un maletero de 537 litros. Pero su gran baza es el sistema híbrido enchufable, del que Chery es un gran especialista, ya que con el motor de combustión 1.5 TGD de 143 caballos, unido a la transmisión híbrida, con un motor eléctrico propulsor de 150 kW (204 caballos), consigue una potencia conjunta de 279 caballos, disponiendo en modo eléctrico de una autonomía de hasta 92 kilómetros, suficientes para desplazarse en entornos urbanos sin ayuda del motor de combustión.

HASTA 1.200 KILÓMETROS

Con esta configuración puede tener una autonomía total de 1.200 kilómetros y unos consumos muy moderados. Eso sí, hay que enchufarlo, algo que no todos los conductores hacen.

El Omoda 7 es muy silencioso, tiene una velocidad máxima de 180 km/h y, sobre todo, la habitabilidad interior es muy buena.

El habitáculo para el conductor se centra en dos pantallas digitales: una de instrumentación, con 8,8 pulgadas, y otra central de 15,6 pulgadas y manejo táctil, donde están la mayoría de las funciones del coche, que también se activan por voz, y se complementa con una proyección de datos en el parabrisas.

El precio del coche es de 42.900 euros en acabado Pure, que se convierten en 32.990 si se añade el Auto+, campaña de descuento y financiación.





Hay pocos botones en el interior, todo se concentra en la pantalla táctil para activar los sistemas



ESTÉTICA ATRACTIVA

Los Omoda son coches vistosos en el exterior, tanto su parrilla frontal como las luces traseras, que los hacen muy reconocibles y llamativos.

INTERIOR MINIMALISTA

Con pocos mandos a la vista, el interior es muy espartano aunque espacioso para plazas delanteras y traseras, disponiendo además de un generoso maletero.



LA CATEDRAL DEL TRIAL

Entramos en las instalaciones de Honda Motor España, en Barcelona, donde se fabrica la Montesa Cota 4RT, reina del trial y con la que Toni Bou acaba de conquistar otra vez el campeonato del mundo. Y van 39.

Por **Javier Armesto**

Ni Djokovic, ni Michael Phelps, ni Klaebo, el noruego que voló sobre sus esquís de fondo en los recientes Juegos Olímpicos de Invierno. El campeón más grande de todos los tiempos es el rey del trial, Toni Bou, que el pasado fin de semana conquistó su corona número 39 al proclamarse vencedor del Mundial de X-Trial (*outdoor*) a falta de dos pruebas. Bou es un *alienígena*, pero sus manos y pies pilotan una Montesa Cota 4RT y tiene detrás al equipo Repsol Honda Trial, donde también milita el gallego Gabriel Marcelli. Y para ver de dónde sale esa joya de las dos ruedas nos hemos ido hasta las instalaciones de la marca japonesa en Santa Perpetua de Mogoda (Barcelona). Honda Motor Es-

paña ocupa una superficie de más de 24.000 metros cuadrados, distribuidos entre la fábrica, un centro logístico que surte de piezas de motos, coches y maquinaria a los concesionarios de España, Portugal y el sur de Francia, y el Honda Instituto de Seguridad, un centro de formación de motoristas a nivel nacional. Laura Mata, subdirectora de Fábrica, nos guía por la factoría, adonde llega desde Japón el motor de la Cota completamente despiezado, hasta el último tornillo. Aquí se ensambla y se producen los elementos de plástico (guardabarros, protecciones...), además del depósito de gasolina, que es de aluminio y que hay que soldar, al igual que la horquilla y el bastidor. «Es un proceso muy especializado, la soldadura tiene unas escamas características que deben tener un buen acabado estético y funcional. Tenemos empleados con nivel pa-

ra hacer este trabajo y también robots», explica. Precisamente, una de las claves de este centro de Honda es la actualización tecnológica, que les permite fabricar con mayor calidad y menor coste. «Se invierte mucho en asegurar la calidad, hay varios controles y cada dos horas los operarios hacen un muestreo en la línea de montaje. Y en algunos componentes el control es del cien por cien», señala. Así ha calado ese dicho popular de que «Honda es Honda».

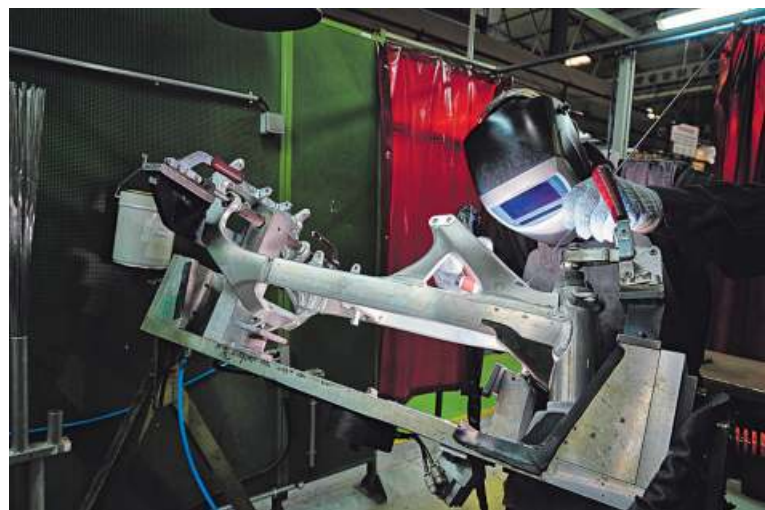
El mercado de accesorios es uno de los segmentos más importante para los fabricantes de motocicletas y en Honda España se fabrican numerosos elementos de almacenaje, como maletas y cofres traseros, y estéticos, desde defensas a pantallas. Todas las piezas de plástico, incluyendo los mecanismos, se fabrican en la planta de inyección. «Tenemos cuatro máquinas inyectoras, de entre



400 y 1.800 toneladas —detalla la responsable—. Trabajamos en poliamida con fibra y polipropileno con fibra. El diseño viene de Japón y nosotros, en la fase de industrialización, sugerimos mejoras, sobre todo para la funcionalidad de los moldes». Es un proceso en el que importa mucho el tipo de material, para que tenga la resistencia mecánica que necesita cada pieza y el acabado estético que se espera de la marca nipona, y que luego lucen modelos de la gama Adventure, como la Africa Twin, la XL750 Transalp o la X-ADV.

Otro ejemplo de digitalización: en mayo van a recibir un robot que, mediante inteligencia artificial, sabrá todos los componentes que hay que incluir para montar un accesorio —tornillos, arandelas, bridas, instrucciones— y automáticamente hará el aprovisionamiento y empaquetado.

En la planta de Barcelona trabajan unos 200 empleados y la producción de la Montesa Cota oscila entre 1.500 y 2.000 motos al año. No se fabrica de manera constante, sino en determinados periodos en los que terminan unas



veinte motos al día, pero suponen prácticamente el 20 % del mercado mundial del trial. «La Cota es el modelo más longevo de la historia de la moto, lleva produciéndose desde 1975 hasta hoy», afirma José Peiró, mánager de Comunicación de Honda Motor España. Y ha aparecido en películas como *Jurassic World: Dominion* (2022), donde el actor Chris Pratt escapaba de los velociraptors a lomos de una Cota 4Ride.

Muy cerca de las líneas de montaje de esta leyenda de las dos ruedas está el equipo de HRC Trial: los técnicos y mecánicos encargados de diseñar la moto, desarrollarla y hacer las modificaciones necesarias en función de cada competición. Y si hay que probar un embrague nuevo o cualquier otra cosa, los ingenieros de Honda se desplazan desde Japón y trabajan codo con codo con Toni Bou y el resto de pilotos. Así que sí: en España se siguen fabricando motos y, además, en unas instalaciones que avanzan hacia la neutralidad de huella de carbono para el 2050, fomentando el reciclaje de piezas accidentadas para crear otras y el uso de energía solar.



DE BARCELONA A LA GLORIA

En la otra página, las instalaciones de Honda España en Santa Perpetua de Mogoda. La línea de montaje de la Montesa Cota 4RT incluye procesos sofisticados como la soldadura de aluminio y el ensamblaje completo del motor, para que luego Toni Bou (izquierda) pueda hacerla campeona del mundo de trial.



Una silueta de berlina amplia, unida a un ahorrador motor diesel con microhibridación, es la mejor fórmula para viajar confortablemente, sin parar cada dos por tres y sin dejarse un pastón en combustible.



VIVAN LOS FAMILIARES

Por Juan Ares

Ese concepto de coche viajero y ahorrador lo encarna perfectamente este Audi A6 TDi Quattro que hemos probado, y que nos desengancha de las ya manidas siluetas SUV que imperan en las calles.

El Audi A6 TDi con carrocería Avant (familiar) se deja querer desde el primer momento. Es un coche bajo y aerodinámico, que mide 5 metros de longitud y que puede albergar cómo

damente cinco plazas, más un amplio maletero de 452 litros. Su silueta, especialmente en la parte trasera, con cristal muy inclinado y spoiler por encima del portón, hace que no parezca un familiar. Los faros matriciales en su frontal auguran buenas travesías nocturnas.

Por dentro destaca, cómo no, su MMI Panoramic Display, que así se llama el conjunto de dos pantallas de 11,9 pulgadas para la instrumentación y de 14,5 para el sistema de infoentretenimiento. Además, puede disfrutar

opcionalmente, de una tercera pantalla frente al copiloto.

LA MAGIA DEL DIESEL

Pero lo mejor de este vehículo está en su propulsor, que es el proverbial motor TDi 2.0 litros de 204 caballos, caja de cambios S-tronic de siete velocidades y tracción Quattro. El motor TDi está ayudado por uno eléctrico de 48 voltios alimentado por una batería de 1,7 kWh, que le permite mostrar más garra en arranques y aceleraciones, navegar a vela por carretera,

gastar entre seis y siete litros a los 100 kilómetros y realizar trayectos de hasta 800 kilómetros sin repostar.

En un momento en el que el mercado está dominado por los enormes SUV, las berlinas *premium* siguen reivindicando su espacio gracias a su excelente comportamiento en carretera y a su carácter más mesurado en cuanto a consumos y emisiones. El Audi A6 es un buen exponente de estas virtudes, cómodo, fácil de conducir y muy elegante, con precios desde los 70.000 euros.

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

CITROËN BERLINGO

Los años no pasan por el Citroën Berlingo. Miles de unidades, fabricadas en Vigo, ruedan por todo el mundo, manteniéndolo como líder en muchos mercados, entre ellos el español, en donde lleva más de una década en lo más alto.



ELÉCTRICAS A PRECIO DE MOTORES DIÉSEL

Un año más, la división de furgonetas Pro One del grupo Stellantis vuelve a liderar el mercado en España. Además, Stellantis anunció en Bayona que, de ahora en adelante, equipará los precios de sus furgonetas diésel y eléctricas.

Por **Juan Torrón**

Al acto de la presentación de los resultados comerciales, celebrado en Bayona, asistió Eric Laforge, vicepresidente global sénior de Pro One, y aprovechó la presencia de los medios para comunicar la exclusividad de que sus furgonetas eléctricas costarán lo mismo que las actuales con motor diésel. Un esfuerzo con el que Pro One quiere mejorar aún más su presencia en el mercado.

Tras su intervención, Diego Rey,

director general de Pro One en España, destacó las 68.820 matriculaciones realizadas el año pasado, que suponen un crecimiento de un 13 por ciento con respecto al 2024 y una cuota de mercado del 36,8 %.

Estas cifras se han logrado gracias a su modelo más vendido, el Citroën Berlingo, seguido del Peugeot Partner. Destacó también el crecimiento de Opel, con su modelo Combo, que vendió un 61 % más que en el año 2024. Y por supuesto hubo un aparte para Fiat, en donde la marca italiana puede presumir de estar muy bien posicionada en el emergente mercado

camper. Uno de los pilares puestos en marcha el año pasado ha sido el programa CustomFit. Consiste en la transformación y personalización de sus distintos modelos dentro de la propia fábrica. Precisamente, cada vez más empresas y autónomos confían en alternativas como CustomFit, incluyendo la certificación por Stellantis de los carroceros más eficaces para adaptar vehículos comerciales a las características de su actividad. En cuanto a los vehículos transformados, Stellantis Pro One entregó 4.400 unidades en el 2025, lo que representa un crecimiento anual del 20 % y una

subida de 2,5 puntos en la cuota de mercado de esta actividad. En los últimos meses se lanzaron una nueva caja paquetera y una oferta renovada en vehículos para PMR (Personas de Movilidad Reducida), taxis, minibuses y ambulancias.

Además, en España, más de 14.000 vehículos comercializados por Pro One han sido sometidos a procesos de personalización en las fábricas del grupo. Esto supone que uno de cada cinco vehículos comerciales que Stellantis matricula disfruta de esta personalización, que además supone para el cliente una mejora.



El programa CustomFit permite personalizar sus modelos a las necesidades del cliente nada más salir de la línea de producción



AMPLIA GAMA

La división de furgonetas Pro One ofrece una amplia gama en todos los segmentos, dando así cobertura a todas las necesidades tanto de transporte como de pasajeros.

APOYO DE EUROPA

Eric Laforge, como vicepresidente global sénior de Pro One en Europa, visitó la fábrica de Vigo para conocer en persona la fabricación de los modelos denominados K9.



ESPACIOSO. El Leapmotor B10 tiene mucha amplitud interior, especialmente en las plazas traseras y en su salpicadero apenas hay mandos, ya que todos se incluyen en la gran pantalla central, pudiendo el conductor accionarlos de forma táctil o a través de la voz.

B 10, AMPLIO Y ACCESIBLE

Leapmotor, la marca china del grupo Stellantis, lanza un nuevo modelo, un SUV compacto muy equipado, de motor eléctrico y con un precio bastante accesible desde 23.000 euros.

Por **Juan Ares**

Leapmotor está llamada a convertirse en una marca importante dentro del grupo Stellantis, por su tecnología de modelos electrificados y con precios sin competencia en el mercado europeo, en el que pretende introducirse.

En su gama actual aparecen tres modelos: el urbano T03, el compacto B10, que hoy nos atañe, y el más grande C10. En el caso del B10 que hemos probado, se trata de un modelo de aspecto SUV y de tamaño compacto, con 4,51 metros de largo. Con un frontal muy cerrado, como se lleva en los eléctricos, exhibe faros led automáticos, llantas de aleación,

tiradores de puertas enrasados, techo panorámico y en la trasera pilotos led de lado a lado. Todo muy funcional, sin histrionismos estéticos. En su interior, muy amplio, sobre todo el espacio de las plazas traseras, sobresale un diseño minimalista, con pocos mandos a la vista, ya que la mayoría de las funciones se manejan desde la gran pantalla central táctil de 14,6 pulgadas. El nivel de equipamiento incluye asientos delanteros calefactados y ventilados. El maletero dispone de 430 litros de capacidad y abatiendo los asientos traseros llega a 1.700.

El B10 es un coche eléctrico con las baterías bajo los asientos y el motor en el eje trasero. Las baterías pueden ser de 56,2 o de 67,1 kWh, con autonomías respectivas de 361



o 434 kilómetros. El motor rinde 160 kW (218 caballos), pero se puede configurar como 100 % eléctrico, o con una alternativa más viajera gracias a un sistema de autonomía extendida, añadiendo un motor de gasolina de 1,5 litros que solo funciona como generador de electricidad, nunca como tractor, y gracias al cual puede circular durante 900 kilómetros sin tener que recargar. En el caso de la versión eléctrica, acelera de 0 a 100 km/h en

8 segundos y su velocidad máxima es de 170 km/h.

Durante nuestra prueba comprobamos las bondades de su bastidor, muy rígido, y buen comportamiento en curva gracias a un eje delantero multibrazo muy robusto, con una puesta a punto de chasis realizada en Europa por la propia Stellantis.

Leapmotor anuncia precios desde 23.000 euros para este B10, con el Plan Auto+ adelantado y ayudas.





La versión híbrida añade un motor de gasolina que actúa como generador y da autonomía hasta 900 kilómetros



DISEÑO MUY FUNCIONAL

Lejos de los excesos de diseño de otras marcas chinas, Leapmotor hace coches más funcionales, tanto en su línea como en su interior. Eso sí, espaciosos y prácticos como este B10, con 17 ayudas a la conducción.



MUCHA POTENCIA Y POCO PRECIO

El BYD ATTO 3 EVO eléctrico ofrece 449 caballos de potencia, 700 kilómetros de autonomía y por 29.455 euros; son tres cifras sin competencia en el mercado.

Por **Juan Ares**

Resulta difícil encontrar un rival para este ATTO 3 EVO en el mundo del coche eléctrico, aunque hay que decir que el precio real de venta al público es de 33.405 euros y solo con financiación alcanza los 29.455 euros.

Pero lo que ofrece es muchísimo más que otros rivales de este mismo precio. Hay que decir que el ATTO 3 EVO es un SUV de tamaño compacto con 4,45 metros de largo y un generoso maletero de 490 litros. Su línea exterior es armónica y atractiva, aunque no se puede decir lo mismo de su diseño interior, quizá el único punto en el que algunas marcas chinas todavía no han conectado con el gusto de los europeos.

PRESTACIONES

Pero atención a lo que ofrece BYD, que incorpora la última plataforma de la marca e-Platform 3.0 con la batería integrada en el chasis, y que además abandona la tracción delantera del ATTO convencional para ofrecer versiones con tracción trasera o tracción total. La batería de 74,8 kWh de hierro y litio permite disfrutar de un motor de 313 caballos para la versión Design y de 449 para la Excellence, que es la que tiene dos motores, uno en cada eje. Este modelo tiene aceleración de deportivo, al pasar de 0

a 100 km/h en 3,9 segundos. Las autonomías pueden superar 500 kilómetros en la versión Design y las recargas, gracias a la tecnología eléctrica de 800 V con corriente continua, pasan del 10 al 80 % de carga en solo 25 minutos. Con estos datos el BYD ATTO 3 EVO puede llegar al liderato entre los eléctricos.

MEJOR POR FUERA

Su parte exterior es armónica, pero le falta diseño europeo en el interior, que es espacioso.



Mercedes-Benz

NUEVO CLA. COCHE DEL AÑO 2026.

Disponible en versión eléctrica o híbrida. Premiado en Europa como mejor coche del año 2026
y reconocido por Euro NCAP 2025 con la máxima puntuación en seguridad.
Acércate a tu Concesionario y pruébalo.



CLA gama eléctrica: consumo combinado: 12,3 - 15,6 kWh/100 km y emisiones de CO₂ 0 g/km.

CLA gama híbrida: consumo combinado: 4,4 - 5,2 l/100 km y emisiones de CO₂ 111 - 124 g/km.

LOUZAO

Concesionario Mercedes-Benz

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

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



MÁS BARATO QUE ANTES

Mazda actualiza estos días su recreacional más vendido. Se trata del CX-5, que ya estrena su tercera generación, después de haberse lanzado al mercado en el año 2012 y vender más de 850.000 unidades en toda Europa.

Por **Juan Torrón**

El nuevo CX-5 es ahora más grande, con 4,6 metros de longitud, y también más ancho, con 1,8 metros. Además mejora su distancia entre ejes, permitiendo ofrecer un habitáculo más amplio, sobre todo en las plazas traseras.

Su maletero también ha mejorado, mostrando ahora capacidades que van desde los 583 litros hasta los 2.019 con los respaldos traseros plegados. Si hablamos de llantas, el cliente podrá optar entre 17 y 19 pulgadas, y desde el asiento del conductor podrá disfrutar de la información del coche proyectada en el parabrisas.

Doy estos datos porque, curiosamente, el nuevo CX-5 es más grande en tamaño y mucho más equipado que el modelo al que sustituye, y en cambio su precio se reduce en 2.383

euros y se queda ahora en los 35.200. Una cifra que puede bajar hasta los 30.995 euros con los descuentos que aplicará la marca en su lanzamiento, e incluso cruzar la frontera de los coches de menos de 30.000 si se financia el coche.

Pero no solo se ha reducido el precio en el nuevo CX-5, también la potencia. Su único motor ve cómo baja la potencia hasta los 141 caballos. La marca japonesa equipa ahora el CX-5 con el motor e-Skyactiv G, que cubica 2.5 litros. Un propulsor que se apoya también en un sistema de hibridación ligera y que trabajará conjuntamente con la frenada electrónica y la recuperación de energía. Su respuesta ya es más suave que antes y su par motor se mantiene en casi todo su recorrido, pero es cierto que no le vendría mal algún caballo más, sobre todo si pen-



Su suspensión es ahora más refinada y combina una mayor suavidad con una mejor estabilidad

samos en un coche ocupado en todas sus plazas y circulando por puertos de montaña.

A pesar de su reducido precio de salida, el Mazda CX-5 se presenta con un alto equipamiento de serie, con pantallas en su interior de 12 o 15 pulgadas conectadas a Google y a su inteligencia artificial. Los acabados serán: Prime Line, Centre Line, Exclusive Line y Homura. Los clientes podrán elegir tracción delantera o tracción integral.

MANTENER LAS LÍNEAS

Los diseñadores, conscientes del éxito de la anterior generación, han querido mantener sus líneas principales para que se reconociera. Aún así, son muchos los cambios que se pueden apreciar.

MA, UN CONCEPTO JAPONÉS

Con estas dos letras, Mazda ha buscado en el interior de su coche el espacio, el equilibrio y la armonía. Dicen que el objetivo era crear un habitáculo sereno y funcional, pensado para toda la familia.





CUATRO FAROS DELANTEROS

La últimas unidades fabricadas en la FASA de Valladolid tenían un marcado sello español, con un frontal que presentaba cuatro faros de casi el mismo tamaño, en lugar de los dos de las series anteriores. La pintura de esta unidad es original y su estado es bueno.



UN R-12 RESCATADO EN OURENSE PARA BÉLGICA

Iago Lorenzo localizó una unidad de las últimas de la FASA. Llevaba más de treinta años en el tercer sótano de un garaje, cerrado con puerta independiente, en el centro de Ourense. Ahora se va para el norte de Europa, a vivir una segunda oportunidad.

Por **Alejandro Mínguez**

El Renault 12 fue uno de los coches de larga producción de la casa francesa, desde 1971 a 1989, y tuvo una notable aceptación en España. La parte final de la fabricación estuvo en manos de los argentinos y de la, entonces, marca rumana Dacia. Fue el modelo más internacional de Renault en su momento. Un cinco plazas sencillo, práctico, con motor delantero, cómodo y robusto. Tenía un gran maletero y se convirtió en uno de los coches familiares de más éxito a un precio de mercado muy razonable en la época, que competía con los populares Seat 124 o los Citroën GS. La versión de cinco puertas fue utilizada por diversos servicios públicos en España como ambulancia, bomberos...

El Renault 12 estrenó un chasis com-

pletamente nuevo, aunque heredando, eso sí, partes mecánicas de sus hermanos pequeños. Presentaba un motor de cuatro cilindros y 1.289 centímetros cúbicos, aunque a lo largo de su producción salieron a la calle motores más potentes y sufrió una actualización caracterizada por los cambios en las ópticas delanteras y traseras, sobre todo en los fabricados en la FASA de Valladolid. En 1982, el Renault 18 tomó el relevo del R-12 en España.

El ourensano Iago Lorenzo rescató en el centro de la ciudad una unidad que llevaba más de treinta años en un sótano de un garaje, con puerta cerrada independiente, en la calle Bedoya. Un coche matriculado en 1979,



propiedad de una empresaria de la hostelería ourensana, que se enamoró de él nada más entrar en la concesión que ostentaba Luis Aragonés en la ciudad de As Burgas. Tenía un Seat 600 y pasó a un Renault 12 TS de 1.4 litros, al que le dio poco uso. Una versión dinámica y bien equipada. Lo dejó aparcado con 74.000 kilómetros y en

un estado de conservación impecable. Para sacarlo del garaje, Iago Lorenzo tuvo que tirar del coche con un todoterreno y darle aire a las ruedas hasta llegar a la calle y subirlo a una grúa. No fue fácil. Después, una puesta a punto básica, filtros, aceite, bombas, batería y a rodar.

A esta unidad, de las últimas españolas de color azul, le espera ahora un largo viaje. Su destino será Bélgica, donde un coleccionista local valorará la opción de quedárselo o ponerlo en venta. Es una rareza en el norte de Europa, por el particular frontal tan característico español de cuatro faros que presenta, por lo que se supone que tendrá numerosos pretendientes.



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

Entra ahora en vigo.breoganocasion.com

Tu concesionario de confianza en Galicia



**BREOGÁN
OCASIÓN**

www.breoganocasion.com

**GRUPO
BREOGÁN**

www.grupobreogan.com

LA POLÉMICA BALIZA V-16 APRUEBA EN BRUSELAS

La Comisión Europea aclara que España no incumple ninguna norma comunitaria al implantar el uso obligatorio de la baliza V-16. De todas formas, este elemento de señalización sigue siendo muy contestado y hay conductores que se niegan a comprar el dispositivo luminoso.

Por **José Manuel Pan**

La implantación de la baliza conectada es una de las medidas más controvertidas tomadas por la Dirección General de Tráfico en los últimos años. Obligatoria desde el pasado 1 de enero como método de señalización en caso de inmovilización de un vehículo en la carretera, son muchos los que siguen criticando este dispositivo. De hecho, a pesar de que la DGT asegura que su uso está ya muy generalizado, con más de dos mil activaciones de la baliza cada día en España, lo cierto es que aún hay bastante oposición a la señal V-16, y son muchos los conductores que se resisten a comprarla pese a que se exponen a una sanción en caso de tener necesidad de usarla y no disponer de ella. Tres meses después de su implantación, ya no hay prórrogas, y aunque desde el Gobierno aseguran que no hay controles específicos para vigilar si los coches llevan o no la baliza, el propio ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, advirtió que sí habrá sanción en caso de no tener el dispositivo y fuese necesario por inmovilización de un vehículo. Lo dijo en el Congreso de los Diputados, adonde fue llamado por el PP para que diese explicaciones.

COMO CON LOS TRIÁNGULOS

El ministro aseguró que no tenía datos sobre el número de sanciones impuestas por no disponer de la baliza obligatoria desde el 1 de enero, cuando empezó a ser obligatoria, pero en todo caso sí dijo que espera que el número de multas sea similar a las que se imponían por no llevar los triángulos de plástico. Recordó que el año pasado se pusieron unas 400 sanciones por ese motivo en España, dentro de un total de 5 millones.



LA BALIZA YA LUCE. Aunque aún hay muchos conductores que se niegan a comprar la baliza, el Ministerio del Interior asegura que su uso ya está muy generalizado y que cada día se reciben más de dos mil alertas por su activación en la plataforma DGT 3.0. **ZIPI** EFE

EL CONVENIO DE VIENA

Días después de la comparecencia en el Congreso, Marlaska recibió el espaldarazo de la Comisión Europea, que descartó que la obligatoriedad de la baliza V-16 conectada como sustituto del triángulo de emergencia vulnera el derecho comunitario. Un portavoz de la institución europea aclaró que la regulación de estos sistemas corresponde a los Estados miembros, que son los que, según el Convenio de Viena, establecen sus propias normas en materia de seguridad vial. El mismo representante destacó que la implantación de la baliza en España no afecta ni al libre comercio ni a la libre competencia, por lo que no hay «ningún problema con la Unión Europea en ese sentido». El portavoz de la Comisión fue más allá y felicitó a



La DGT asegura que se reciben más de dos mil activaciones cada día con alertas de la V-16

España: «Estamos ante un país que ha mejorado espectacularmente la seguridad de sus carreteras».

LA ITV ADVERTIRÁ SOBRE LA V-16

En carretera, como aseguró el ministro, no habrá vigilancia específica para saber si un vehículo lleva la baliza V-16. Con esa duda solventada, había otra que empezó a comentarse en las últimas semanas y que especulaba con la posibilidad de que la baliza fuese un equipamiento que se exigiría en la ITV. Marlaska también aclaró ese extremo en su comparecencia al Congreso. Dijo que no habrá exigencias, pero que la DGT se ha dirigido a las empresas de las ITV para que cuando hagan las inspecciones «recuerden» a los conductores la obligatoriedad de llevar una baliza V-16 certificada.

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

Por **Juan Torrón**



CONCENTRACIÓN Ruta Salón del Automóvil de Vigo

A las 9 de la mañana y tras un desayuno en el Centro Porsche Vigo, los más de 60 participantes en la concentración Porsche del Salón del Automóvil de Vigo comenzaron su ruta tras visitar todos los «stands» del evento. Con más de 160 kilómetros de recorrido, los participantes, en su gran mayoría conduciendo el mítico 911, pudieron disfrutar de las sinuosas curvas que los llevaban a la localidad portuguesa de Ponte de Lima, en donde les esperaba un succulento almuerzo. Tras la comida, ruta de nuevo a España para finalizar en el Hotel Boutique de Cabo Silleiro y disfrutar de las espectaculares vista del océano Atlántico.

TOYOTA BREOGÁN Comienzo de temporada 2026

En las instalaciones de Breogán Motor en A Coruña se celebró la presentación oficial del proyecto deportivo de Toyota Breogán Rally para la temporada 2026. Entre las novedades más relevantes de esta temporada destaca la incorporación de Óscar Alvaredo y su copiloto José Manuel López, que se suman al proyecto. Breogán Rally mantendrá en su estructura dos Toyota GR Yaris RZ, que competirán dentro del trofeo Top Ten Pirelli Driver con Adrián Díaz, acompañado por Diego Rodríguez Louzao. Por su parte, Iván Ares y Borja Rozada volverán a liderar el proyecto en la máxima categoría nacional del SuperCer.



SALÓN DEL AUTOMÓVIL Mas de 50 marcas expuestas en Vigo

El Salón del Automóvil de Vigo clausuró su 35ª edición después de cinco intensas jornadas en el Instituto Ferial de Vigo (Ifevi), por las pasaron miles de visitantes interesados en conocer de cerca las últimas novedades del sector. Esta edición reunió una cifra récord cercana a las 55 marcas de automoción, distribuidas en más de 20.000 metros cuadrados de exposición. Uno de los grandes focos de atención fue el Tesla Cybertruck, que se convirtió en una de las principales atracciones del certamen gallego. La organización estima que el volumen de negocio generado por el evento ronda los 17 millones de euros.

Por J. T.



CENTRO PORSCHE VIGO Una noche de jazz en Nueva Orleans

Centro Porsche Vigo celebró recientemente la velada exclusiva «Una noche en Nueva Orleans», un encuentro cultural concebido para un grupo selecto de clientes y diseñado para rendir homenaje a la cuna del jazz en un entorno íntimo y sofisticado. El evento reunió a clientes de la marca en una experiencia privada donde la música en directo y una ambientación inspirada en los años veinte crearon una atmósfera única, reflejo de los valores que definen al fabricante alemán Porsche. La velada contó además con la presencia de modelos clásicos, entre ellos un Porsche 930 Turbo Cabrio y un Porsche 964 Turbo.

AMIOCAR BMW

Estrenan nuevos estándares de BMW

La semana pasada, el Grupo Agrelo presentó las nuevas instalaciones de Amiocar en Santiago de Compostela. Siguiendo los estándares de la marca, los cambios afectan ahora a toda la instalación. Exposición, recepción, oficinas y recambios de las tres marcas han sido remozados para actualizarse con los tiempos actuales. Las instalaciones han sido adaptadas para acoger todos los nuevos productos de BMW, Mini y Motorrad. El acto estuvo presidido por Carlos Agrelo, como CEO del Grupo Agrelo, y por Diego Calvo, conselleiro de Presidencia, Justicia y Deportes. Amiocar se encuentra en el polígono Costa Vella, en la Rúa Malta.



KIA BREGOÁN DRIVE

Presentados cinco modelos de KIA

KIA Bregóan Drive celebró la pasada semana en sus instalaciones de Santiago un evento privado en el que se dieron a conocer cinco de los modelos más esperados de la marca: los nuevos K4 y KIA Stonic, y los PV5, EV4 y EV5. La jornada reunió a clientes, colaboradores y amigos de la marca en un ambiente cercano. La presentación estuvo dirigida por la gerente del centro, Rosa Noya, acompañada por el equipo comercial, que fue descubriendo cada una de las novedades y características de estos modelos, mientras que los asistentes pudieron conocer en detalle las características de cada vehículo.

EL C5 AIRCROSS APUESTA FUERTE

El segmento C-SUV es clave en Europa y esta segunda generación del C5 Aircross progresa en todos los aspectos, ya que es potente, musculoso, con un confort de referencia, tiene muchas ayudas a la conducción y motorizaciones híbridas y eléctricas.

Por Redaccional

Con la filosofía de diseño Aerodesign del Nuevo Citroën C5 Aircross, el Doble Chevrón presenta un cambio de paradigma en el competitivo mercado de los SUV. El trabajo en el túnel del viento ha dado resultado con un coeficiente aerodinámico de 0,75.

El C5 Aircross ofrece una experiencia de viaje confortable, gracias a su generoso espacio interior, su inmensa amplitud en la segunda fila y su capacidad de maletero, con los mismos litros independientemente del tipo de motor. A bordo, el conductor y los pasajeros disfrutan de un auténtico compendio de alta tecnología, con suspensión hidráulica progresiva, asientos Advanced Comfort y un salpicadero modernizado con una gran pantalla táctil Cascade, intuitiva y ergonómica. Además, el C5 Aircross ofrece una mayor tranquilidad al volante gracias a la última generación de tecnologías de asistencia al conductor, como los faros Matrix LED de Citroën y el paquete Drive Assist 2.0.

MOTORIZACIONES

El C5 Aircross ofrece varias opciones de motorización electrificada, estableciendo nuevos estándares en lo que se refiere a libertad de movimientos. Para empezar tiene una versión híbrida versátil, que ofrece más de 950 kilómetros de autonomía (ciclo combinado WLTP). También hay una versión híbrida enchufable, con más de 100 kilómetros de autonomía eléctrica en ciclo urbano y casi 1.100 combinada y además versiones eléctricas con 680 kilómetros de autonomía.

El Nuevo C5 Aircross está a la venta desde 26.790 euros.



PILOTOS ORIGINALES

Las Citroën Light Wings están presentes en el Nuevo C5 Aircross y combinan una sección hueca con dos deflectores que sobresalen del vehículo para guiar el flujo de aire a través de la carrocería.



ASPECTO ROBUSTO Y MUSCULADO. El nuevo C5 Aircross destaca por su aspecto poderoso, con tres ventanillas laterales, línea de cintura muy alta y perfiles en la carrocería que lo hacen más aerodinámico.



Gracias a la aerodinámica con coeficiente de 0,75 el C5 Aircross aumenta su autonomía eléctrica 30 kilómetros



TERRAMAR HÍBRIDO



OLVÍDATE DE REPOSTAR
CON HASTA 118 KM DE AUTONOMÍA ELÉCTRICA
Y 900 KM DE AUTONOMÍA COMBINADA



PLAN AUTO+

CUPRA

DESDE 260 €/MES*

48 cuotas. Entrada: 9.497,88 €
Cuota final en mes 48: 31.020,92 €

*Oferta para un CUPRA Terramar 1.5 TSI e-HYBRID 150 kW (204 CV) DSG 6 vel Beyond MY26.7. PVP recomendado en Península y Baleares 44.689,67 €. Importe total del crédito: 35.191,79 €. Comisión de apertura al contado: 1.231,71 €. Importe total adeudado: 44.732,63 €. Precio al contado: 46.839,67 €. Precio total a plazos: 54.230,51 €. TAE: 7,57%. TIN: 6,25%. Sistema de amortización francés. Intereses: 8.309,13 €. Coste total del crédito: 9.540,84 €. Oferta válida hasta 31/03/2026 para clientes particulares calculada a 10.000 Km anuales y ofrecida por Volkswagen Bank GmbH S.E. Consumo medio combinado de 1,6 a 1,8 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 37 a 42 g/km (Valores WLTP). Imagen acabado CUPRA Terramar PHEV con opcionales.