



EXTRA *La Voz*

SUPLEMENTO DE MOTOR

DOMINGO 12 DE ENERO

DEL 2020 | Nº 323

La Voz de Galicia

SEAT TARRACO, COCHE DEL AÑO EN ESPAÑA



6

PRUEBAS Y NOVEDADES Mazda CX-30, Mercedes Clase V, Volkswagen Golf, Nissan Juke, BMW X6, Audi Q8 y los modelos que llegarán en el 2020.

20

CRECE EL «RENTING» Frente al desplome en la venta de vehículos nuevos, gana adeptos la opción de alquilar coche y olvidarse de todo.

26

SEGURIDAD VIAL El 2019 fue un año más positivo, excepto en cuanto a los atropellos. La DGT rebajará los límites de velocidad y regulará el patinete.



CAMBIO DE DÉCADA, CAMBIO DE NEGOCIO

A marchas forzadas, adelantándose incluso a los gustos de los automovilistas, los coches eléctricos ganan espacio, sobre todo en un año en el que las marcas serán penalizadas con multas millonarias por sus emisiones.

Por **Juan Ares**

Silenciosamente, sin que nos demos apenas cuenta, una nueva normativa europea, vigente desde el pasado 1 de enero, obligará a los grandes grupos automovilísticos a reducir drásticamente sus emisiones, so pena de verse abocados a pagar millonarias multas que podrían socavar su propia viabilidad. Esta normativa, llamada popularmente CAFE (Corporate Average Fuel Emissions), hará que a partir de ahora las marcas intenten venderle a usted un coche eléctrico, o incluso un diésel, porque eso rebajará la media de emisiones respecto a un

gasolina y por tanto sus cuotas de emisiones medias, que no podrán rebasar los 95 gramos de CO₂ por kilómetro en toda su gama de coches vendidos.

Las emisiones medias en el 2019 en España fueron de 122 gramos, por lo que el objetivo queda lejano. De ahí que los concesionarios españoles anden a la caza ya de clientes de coches eléctricos, incluso en provincias donde no hay todavía restricciones al tráfico de ningún tipo, o incluso de coches con pequeños motores diésel, que son los únicos capaces de no superar esos 95 gramos que marca el límite entre la gloria o el castigo.

Por eso todos los grupos automovilísticos no paran de anunciar la llegada

de coches con versiones híbridas o eléctricas y sus precios se verán presumiblemente reducidos, o al menos homologados, con los de gasolina.

Otra realidad es la de las grandes ciudades españolas, Madrid y Barcelona para empezar, pero pronto otras también, que toman medidas para reducir sus niveles de contaminación y quieren poner como cabeza de turco al automóvil, con medidas que impedirán el acceso a las zonas centrales de los coches con las etiquetas más contaminantes (excepto las ECO y Cero). Ahí ya no será tanto la presión comercial de los concesionarios, sino las propias administraciones, las que pongan el coche eléctrico o híbrido



enchufable en el punto de mira del que quiera comprar un vehículo en el futuro próximo

UTILIZACIÓN SIN PROPIEDAD

Otra cuestión que seguirá creciendo en el 2020 en España es el cambio de mentalidad respecto a la propiedad del vehículo. Ya no es el objetivo prioritario de los más jóvenes, que en las ciudades utilizan vehículos alternativos o alquilan coches por minutos (*carsharing*). Ni siquiera de autónomos o empresas, que ya no compran coches sino que los arriendan (*renting*) porque la cuota mensual la meten como un gasto en su empresa, con las ventajas fiscales que ello les reporta. De esto hablamos precisamente en nuestra página 20 de este ON Motor.

Para los más jóvenes, el coche ha dejado de ser una necesidad y es suplido por vehículos alternativos sin motor, como las bicicletas o los patinetes, para sus desplazamientos por las ciudades, al tiempo que en viajes se impone el tren o el avión *low cost*. La década trae nuevas formas de transporte y se hace patente que el futuro puede pasar por coches autónomos de alquiler que se cogen y se dejan donde y cuando quiere el usuario.

LOS SUV YA NO HACEN RUIDO

Todos tendrán versiones híbridas o eléctricas

A pesar de que los SUV son vehículos poco ecológicos, por su peso y escasa aerodinámica, los automovilistas se decantan cada vez más por este tipo de coches. ¿Moda pasajera o tendencia que se perpetuará? De momento nadie sabe dar una respuesta y por ello las marcas se apresuran a lanzar ya versiones híbridas o híbridas enchufables de estos vehículos para rebajar su ratio de emisiones. El grupo PSA será uno de los que este año lancen versiones electrificadas de sus SUV.



HIDRÓGENO

Toyota y Honda ya dieron los primeros pasos

Toyota fue la que dio primero con la tecla de los híbridos y ahora no quiere perder tampoco esa ventaja en el campo de los coches de pila de hidrógeno, coches eléctricos al fin y al cabo, alimentados por este combustible y que no emiten humo. El Mirai ya ha comenzado a matricularse en España, aunque de momento su uso estará restringido, ya que, igual que pasa con los coches eléctricos y de gas, no hay una red de surtidores de hidrógeno a nivel estatal.

COMPETICIÓN EN ELÉCTRICOS

Después de la Fórmula E, le toca el turno a los ralis

La Fórmula E ha catapultado ya la competición de coches eléctricos hasta gozar de popularidad e incluso con una cobertura televisiva notable a nivel mundial. Las carreras de coches eléctricos cobrarán auge en los próximos años y el siguiente paso se dará en el ámbito de los ralis, donde se crearán campeonatos internacionales para fomentar competiciones sin humo y sin ruido. Opel, por ejemplo, ya ha presentado los primeros bocetos de su Corsa E de ralis.



ESCÚTER PARA LA CIUDAD

Los vehículos de dos ruedas, en auge

Las cifras de matriculaciones confirman que, a diferencia de las matriculaciones de coches, las de motos crecen en España. Los escúteres urbanos de 125 cc son los protagonistas de este auge, un vehículo cómodo y ágil por las ciudades, que consume poco y que además se puede aparcar con facilidad. Cómo no, la electrificación llega también a las dos ruedas, en los vehículos de alquiler y poco a poco en los de uso particular, y BMW con su escúter ha sido la avanzada.



la opinión de
JUAN ARES

MENOS ACCIDENTES, MÁS ATROPELLOS

El delegado del Gobierno en Galicia, Javier Losada, facilitó hace unos días unos datos muy positivos sobre la accidentalidad en la comunidad. El año pasado hubo un descenso del 13,5 % en el número de muertos, que pasaron de los 140 del 2018 a los 90 del pasado ejercicio. Todavía sigue siendo una cifra escalofriante, pero me quedo con la tendencia y, sobre todo, echando la vista atrás, nos alejamos de aquellas cifras impensables de los casi cuatrocientos muertos de hace solo una década. La reducción de fallecidos —y esto es otro dato positivo— es incluso superior a la del resto de España. Y eso teniendo en cuenta de que no han mejorado factores como la dispersión de la población gallega, el estado o la conservación de las carreteras o el envejecido parque móvil. Eso solo puede indicar que el factor humano es el que incidió más en estas cifras positivas. Tal vez esté funcionando ya la concienciación, la educación y el respeto a la hora de coger un volante. Ojalá sea así.

Pero todavía queda mucho por hacer. Por ejemplo, mejorar los datos de los atropellos, que en estos casos han sido más elevados en cuanto a víctimas que en el 2018. Sin duda alguna este dato apunta al de las causas de los accidentes por distracciones y no me cabe duda de que estas distracciones tienen su origen en el inadecuado uso del móvil al volante.

El propio Losada explicaba que el accidente tipo en Galicia se produce por colisión o salida de vía, en carreteras convencionales y, lo que es más preocupante, causado por turismos muy antiguos, de entre diez y veinticuatro años de antigüedad y conducidos por varones mayores de 65 años.

Dos datos me preocupan en este accidente tipo. El primero, que sea en vías convencionales, inevitable por el factor de dispersión poblacional antes citado, pero también por el deficiente estado de gran parte de la red viaria local y provincial. Hay mucho que hacer en este sentido todavía y no estaría mal que se reivindicase a nivel político, ante todas las administraciones, que Galicia necesita un apoyo especial en este caso. Empezando por la gratuidad que se disfruta en otras comunidades de las autovías y autopistas, frente al sangrante negocio de algunas empresas privadas en Galicia.

El otro dato preocupante es la antigüedad del parque móvil gallego, con chatarras ambulantes (literalmente) que todavía se emplean en nuestras carreteras y que incluso a simple vista presentan problemas evidentes como el estado de las ruedas, la deficiencia de sus luces o esos balanceos y cabeceos que delatan que los amortiguadores ya no existen. Y lo peor es que nadie circula sobre estos coches por gusto, sino por necesidad. Por eso hace falta un plan de choque con más medios para ayudar a todos los conductores que circulan sobre estos vehículos a renovarlos por otros que gocen de mayores sistemas de seguridad. El ministro del Interior en funciones presumía también hace unos días de que la reducción de la velocidad a 90 km/h en carreteras convencionales podía estar detrás de las cifras positivas de accidentalidad en estas vías, pero esa simplificación me parece que es un problema de miopía ministerial o de hipocresía. Todavía hay mucho por hacer, sin caer en la simplificación de reducir la velocidad y quedarse tan tranquilos.

sumario

10 SEAT TARRACO
El nuevo Coche del Año en España revela el poderío de los modernos SUV de asfalto.

12 VOLKSWAGEN GOLF
Llega la nueva generación del compacto de referencia.

24 GALICIA
Un repaso a toda la actualidad de los concesionarios de la comunidad en el último mes.

30 EL TÚNEL BORBÓNICO
Una galería de Nápoles ocultó coches requisados en la posguerra.



JEFE DE SUPLEMENTOS
SANDRA FAGINAS

COORDINACIÓN «ON»
JAVIER ARMESTO

ESPECIALISTAS DEL MOTOR
JUAN TORRÓN Y JUAN ARES

DISEÑO
MARÍA PEDREDA

MAQUETACIÓN
MABEL RODRÍGUEZ

EN ESTE NÚMERO

REDACTORES
HÉCTOR ARES, JOSÉ MANUEL PAN, IGNACIO FERREIRO GONZÁLEZ, ÓSCAR AYERRA

FOTÓGRAFOS
CARLOS IGLESIAS, ALBERTO LÓPEZ, CAPOTILLO, CÉSAR DELGADO

CUANDO DOS MUNDOS SE CRUZAN

NUEVO LEXUS UX 250h HÍBRIDO

POR 29.900€*

Financiando con Lexus Privilege

El nuevo Lexus UX 250h desafía todo lo anterior. Su tecnología 100% híbrida autorrecargable y su rompedor diseño son la expresión de una fuerza inconfundible, capaz de conectar dos mundos.

Compatible con Apple CarPlay para iPhone.

Descubra más en www.lexusauto.es



LEXUS GALICIA-BREOGAN AUTOLUX S.L.

Avda. das Mariñas, 288 - Perillo - Oleiros (A Coruña) - Tel. 981 160 444

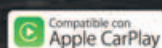
Ctra. de Camposancos, 141. Nave 3 - Vigo - Tel. 986 203 320

Ctra. de la Coruña, Km. 36/38 - Lugo - Tel. 982 264 246

www.lexusauto.es/lacoruna



135 kW 184 CV, 4,1 l/100 km - CO₂ 94 g/km. (NEDC).
5,3 l/100 km - CO₂ 120 g/km. (WLTP). NO_x 0,0007 g/km.



LEXUS
EXPERIENCE AMAZING

*Lexus UX 250h Business MY20 PVP recomendado: 29900 €, por financiar con Lexus Privilege. Entrada: 6708 €, TIN: 7,95%, TAE: 9,18%, 48 cuotas de 250 € / mes y última cuota (valor futuro garantizado): 19530 €. Comisión de apertura financiada (2,75 %): 652,55 €. Precio Total a Pagar: 37200,80 €. Importe Total de Crédito: 24381,75 €. Importe Total Adeudado: 31530 €. Oferta conjunta de Lexus España y Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España con el producto Lexus Privilege. Capital mínimo a financiar 20000 €. El producto Lexus Privilege le permitirá, al finalizar el plazo, cambiar su UX 250h Business MY20 por un nuevo Lexus, devolverlo sin gastos adicionales o quedárselo pagando o refinanciando la última cuota siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el contrato. Oferta válida en Península y Baleares, IVA, transporte, impuesto de matriculación, campaña promocional, 3 años de garantía o 100.000 km (lo que antes suceda), 3 años de asistencia en carretera incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metalizada y equipamiento opcional no incluidos. Oferta válida hasta el 31/01/2020. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Modelo visualizado no corresponde con el modelo ofertado. Emisiones y consumo de CO₂ de UX 250h Business MY20: Emisiones de CO₂ Ciclo mixto WLTP - Emisiones de CO₂ Ciclo Combinado NEDC: 120 g/km - 94 g/km. Consumo de combustible ciclo mixto WLTP - Ciclo combinado NEDC: 5,3 l/100 km - 4,1 l/100 km. Los niveles de consumo de combustible así como de emisiones de CO₂ se miden en un entorno controlado, de acuerdo con los requisitos de la normativa europea, sobre cada versión de motorización y equipamiento. Los niveles de consumo de combustible así como de emisiones de CO₂ de su vehículo pueden variar con respecto a las mediciones aquí citadas. El tipo de conducción junto con otros factores (condiciones de la carretera, tráfico, condición del vehículo, equipamiento instalado después de la matriculación, carga, número de pasajeros, etc.) juega un papel en el consumo de combustible y emisiones de CO₂. Para más información, o si está interesado en los valores de un vehículo con distinto acabado, por favor contacte con la División de LEXUS de Toyota España S.L.U. o su Concesionario LEXUS.

MOTOR DE GASOLINA REVOLUCIONARIO

Mazda presentaba en el Salón de Ginebra del año pasado su nuevo SUV recreacional, el CX-30. Un coche que se situó en medio de la gama y que estrenó un nuevo motor diseñado por la marca y con una tecnología única en el mundo. Se trata de un gasolina cuya mezcla es tres veces más pobre.

Por **Juan Torrón**

Con esta tecnología, este nuevo motor puede presumir de virtudes como la eficiencia, la ecología y sobre todo del placer de conducirlo. Y es que es capaz de alternar, sin darnos cuenta mientras lo conducimos, el encendido por chispa con el encendido por compresión. Por este motivo es capaz de ofrecernos un rendimiento un 30 % superior y un consumo también un 30 % más bajo que los motores actuales. Su potencia es de 180 caballos si lo apuramos hasta las 6.000 vueltas y su consumo en modo WLTP se frena en los 5,4 litros, permitiéndole una tarjeta de emisiones de 96 gramos por kilómetro recorrido. A mayores, incorpora la tecnología M Hybrid de la marca, con una batería de 24 voltios que le permitirá lucir la etiqueta ECO en su parabrisas.

Pero vayamos a su uso diario. El CX-30 ofrece una línea atractiva con su característico frontal truncado y una parrilla flanqueada por los faros de diseño que utiliza la marca. Llamen nuestra atención los elementos protectores que recorren todo el coche y que destacan en los pasos de rueda. En sus 4,4 metros de longitud ofrece un amplio espacio para los pasajeros y también 430 litros de capacidad de maletero.

Ya en su interior, el diseño se vuelve una vez más japonés. Sencillo y funcional, esos son sus adjetivos principales. Una línea horizontal recorre todo el salpicadero, mientras una pantalla que sobresale en el medio nos deja manejar casi la totalidad del coche. Su cuadro es digital, con tres esferas, y desde el volante podemos utilizar numerosas funciones. Y es que el Mazda CX-30 resulta muy agradable de conducir y a la rápida



respuesta de su motor, si hablamos del propulsor de 180 caballos, debemos añadir el confort de marcha; donde destaca el silencio y sobre todo la amortiguación de un coche que apenas se inclina en curvas y cuya estabilidad resulta más que optima en carreteras sinuosas de montaña. Y es que con este motor parece que llevamos la potencia y elasticidad que proporciona un gasolina con el par motor que entrega un diésel.

Con una posición de conducción elevada, en el CX-30 notaremos la colaboración de las distintas ayudas a la conducción como puede ser el cambio de carril, la vigilancia de ángulos muertos o la posibilidad de reconocer nuestro cansancio sin que resulte muy intrusivo para el manejo del día a día. El precio de partida de este modelo se sitúa en los 24.000 euros y varía según motorización.





MÁS CORTO Y MÁS ALTO

El CX-30 utiliza el mismo chasis que el Mazda 3, aunque es seis centímetros más corto y diez centímetros más alto. Sus medidas le permiten ser muy ágil en ciudad y carretera.

AMPLIO MALETERO

Su capacidad es de 430 litros, pero es el diseño de su boca de carga, de gran tamaño, lo que permite facilitar la introducción de objetos que en otros maleteros nunca entrarían.



CON V DE VIAJAR

Una gran calidad de rodadura, junto a unos acabados de primera combinados con la capacidad de albergar hasta siete ocupantes con comodidad, son los principales argumentos de un modelo único como el Mercedes Clase V que hemos probado, un viajero incansable.

Por **Héctor Ares**

Hace más de una década Mercedes decidió lanzar el Viano como un vehículo de pasajeros derivado de sus furgonetas industriales, pero adaptado para disponer de capacidad de transporte hasta un máximo de siete pasajeros.

La fórmula gustó, tal y como demostraron las cifras de ventas de aquel monovolumen que con el tiempo dio paso a una familia propia, la Clase V de Mercedes.

Hoy este modelo ya no se percibe como una furgoneta reconvertida en vehículo de pasajeros, porque realmente no lo es. Fabricada en la planta de Vitoria, la Mercedes Clase V es un monovolumen *premium* que se ofrece con tres tamaños de carrocería: la más pequeña por debajo de los cinco metros de longitud; la Larga, que es esta que hemos probado, con 5,14 metros, y la Extra Larga con 5,32 metros. Se trata de un vehículo muy usado por empresas y particulares en todo el mundo para viajes o traslados en grupo.

La versión más potente, llamada

300d, desarrolla 239 caballos gracias a su motor de cuatro cilindros turbo. Se asocia con la caja de cambios 9G-Tronic que, como su propio nombre indica, dispone de nueve velocidades. También puede llevar tracción a las cuatro ruedas 4matic, como era el caso.

El interior, en cuanto a formas, materiales y acabados, es idéntico al de los turismos de Mercedes y la dotación tecnológica es muy alta. La única novedad, más allá de que su espacio es casi infinito y de que dispones de compartimentos para cualquier tipo de objetos, es que los asientos son individuales y la posición de conducción es más elevada, lo cual permite tener una visión privilegiada sobre el tráfico.

En viajes largos destaca su calidad de rodadura y confort de marcha. Permite cruzar el país de punta a punta manteniendo ritmos que no envidian a los que puedes llevar en un turismo tradicional, con la salvedad de que en esta podrás transportar hasta siete pasajeros y hacerlo utilizando los más de 1.030 litros de maletero que ofrece.

A pesar de sus considerables dimensiones, que solo te obligarán a estar pen-



diente de no meterlo en aparcamientos con altura inferior a los 1,88 metros que mide de alto, se percibe ágil y bastante más manejable de lo que podrías imaginar. Mercedes ha conseguido crear un monovolumen único que no tiene rival directo en otras marcas *premium* y su precio es de 76.244 euros.

LA MISMA CALIDAD QUE LOS TURISMOS

En el interior de la clase V se aprecian los mismos elementos y con igual calidad que los turismos Mercedes de gama alta. La comodidad es la premisa más buscada en este caso.

THE X7

REDEFINE ÉXITO



BAYERSICHE MOTOREN WERKE

¿De qué sirve conseguir todo lo que nos proponemos si no tenemos tiempo para disfrutarlo? ¿Qué importa cumplir todas nuestras metas si no las compartimos con alguien? Definitivamente, hoy, el éxito es algo distinto. Y el primer X7 de BMW, con sus 7 asientos de serie, sus excepcionales detalles y tecnología y su techo de cristal panorámico, llega para redefinirlo.

Novomóvil

Ctra. N-VI, Madrid-A Coruña, km 589

Tel.: 981 63 57 50

Oleiros

Pol. Ind. de La Gándara

Tel.: 981 37 29 37

Ferrol

www.novomovil.bmw.es

WLTP: Consumo promedio: desde 8,2 hasta 13,4 l/100 km. Emisiones de CO₂: desde 216 hasta 292 g/km.

NEDC: Emisiones de CO₂: desde 171 hasta 252 g/km.



EL SUV FAMILIAR Y CAMPERO

Seat culminó su gama SUV con este Tarraco, su modelo más grande, con capacidad para siete plazas y con cierta querencia montañera, sin dejar de lado su comodidad por carretera.

Por **Juan Ares**

El Tarraco ha obtenido muchos premios en su corta trayectoria, entre ellos el de Coche del Año en España en su última edición, y es un digno componente de la saga SUV de la marca española, tras el Ateca y el Arona.

Hemos probado la versión 2.0 TDI de 190 caballos con cambio DSG, tracción 4Drive y equipado con siete plazas y en acabado Excellence, lo que supone el mejor Tarraco con motor diésel disponible. Es un SUV grande, de aspecto poderoso con sus 4,70 metros de longitud, que comparte plataforma con su primo el Tiguan de Volkswagen, con el que se fabrica también en Alemania. De líneas clásicas

y sin estridencias estilísticas, la apuesta de Seat por la sobriedad le da un aspecto fiable y eficiente. Es fácilmente identificable por su línea de iluminación diurna semejante por delante y por detrás.

En su interior sigue apostando por la sobriedad y por la funcionalidad de todos sus mandos. Todos son cómodos y bien ubicados para facilitar la conducción. El cuadro de relojes es digital en toda la gama. La banqueta de la segunda fila es desplazable en quince centímetros, por lo que se puede adelantar ganando maletero en caso de que llevemos los dos asientos de la tercera fila escamoteados en el bajo del suelo o, si los necesitamos, podemos ganar algo de espacio para sus ocupantes, aunque en este caso mejor que se trate de gente menuda.



De todas formas, el confort con siete plazas es aceptable para sus dimensiones. Con la tercera fila abatida hay unos respetables 700 litros en el maletero.

A nivel de sensaciones al volante, sin ser un vehículo tremendamente prestacional, sí que permite realizar viajes sin acusar demasiado cansancio. En carreteras más sinuosas y con pendientes es donde acusa más sus limitaciones, pero incluso en ciudad resulta cómodo y manejable. A ello

contribuyen también sus buenas suspensiones y su silencio de marcha, además de ayudas a la conducción como la frenada de emergencia con detección de peatones. En caminos y pistas su comportamiento es muy aceptable, teniendo en cuenta su envergadura y peso. Es más montañero que otros SUV y se puede jugar con el mando que selecciona los modos de conducción *off road*. Todo esto se ofrece por un precio de poco más de 43.000 euros.



El Seat Tarraco se ha convertido en el buque insignia de la marca española y ha sido elegido Coche del Año en España

SOBRIO Y CÓMODO

Como buen Seat, el Tarraco ofrece una comodidad excelente y una rodadura impecable en cualquier circunstancia. El interior es funcional, con buen espacio si modulamos su asiento central gracias a la banqueta deslizante.



LA MONTAÑA ES UNA OPCIÓN.

Aunque ya casi no existen todoterrenos puros, el Tarraco se defiende relativamente bien en montaña, por pistas y caminos, gracias a su tracción 4Drive opcional en algunas de sus versiones, con modos de conducción específicos.





LA REFERENCIA ETERNA

Desde 1974 en Europa, con siete generaciones distintas y 35 millones de unidades vendidas, el Golf es la referencia para todos los fabricantes que lanzan un modelo compacto al mercado.

Por **Juan Ares**

En febrero comenzarán a rodar las primeras unidades de esta octava generación y todo apunta a que, una vez más, este será el mejor Golf de todos los tiempos. Para empezar tendrá mayor tamaño, 4,28 metros de longitud, pero sobre todo mayor distancia entre ejes, además de mayor anchura y menor altura, lo que beneficiará el espacio interior y el comportamiento en carretera, eso sí, solo con carrocería de cinco puertas. Pero sobre todo la marca alemana lo va a dotar de su mejor muestrario de motores, especialmente enfocados hacia un menor consumo y emisiones. Llegarán hasta cinco motorizaciones electrificadas, tres *mild hybrid* que se denominarán eTSi, de 48 voltios con etiqueta ECO, y otras dos versiones híbridas enchufables llamadas eHybrid, con etiqueta cero. Eso sí, no habrá versión eléctrica como hasta ahora, ya que para eso se ha creado el modelo exclusivo ID.3.

La oferta de gasolina estará compuesta por los motores TSI de 1.0, 1.5 y 2.0 litros, con potencias que van de 110 a más de 300 caballos (cuando se lancen el GTI y el R). La oferta diésel



está formada por nuevos motores TDI de 2.0 litros, con 115 y 150 caballos, que anuncian una reducción del consumo del 17 %, y también habrá una versión de gas natural comprimido.

DIGITALIZACIÓN

El Golf 8 está a la última en tecnología y digitalización y resultará muy intuitivo en su manejo. El cuadro de mandos es digital, con 10,25 pulgadas y personalizable. Opcionalmente la pantalla central de ocho pulgadas se puede pedir de diez para completar un inmenso tablero frontal, pero además se contará con proyección de datos en el parabrisas. El nuevo Golf ya podrá tener conexión entre vehículos y en asistencia a la conducción incluye el Travel Assist de conducción semiautónoma, al controlar la dirección para mantenerse en el carril y actuar sobre acelerador y freno sin intervención del conductor. El propietario podrá personalizar temperaturas, luz ambiental o modos de conducción y se podrá usar el *smartphone* como llave de contacto. También estrena un sofisticado sistema de control por voz.

Los precios del Golf 1.0 TSI de 110 caballos comenzarán en 22.900 euros, pero ya muy equipado.

PANTALLAS DIGITALES Y ÓRDENES POR VOZ

Así será la vida dentro del nuevo Golf 8, con tecnología capaz de hacer la vida más fácil y segura a sus ocupantes.



El plan perfecto es poder improvisar.

El nuevo Clase V es para los que se toman el tiempo libre muy en serio. La línea AMG le da un aspecto más deportivo gracias a su parrilla de diseño diamante y llantas de aleación de 19 pulgadas. Además, sus nuevos motores te permiten disfrutar de una conducción más ágil y eficiente, y su tracción permanente a las cuatro ruedas 4MATIC hará tu camino más seguro. Una razón más para no parar.

Mercedes-Benz

The best or nothing.



LOUZAO

Concesionario Oficial Mercedes-Benz

A Coruña • Santiago • Ferrol • Betanzos • Vigo • Pontevedra • Vilagarcía • Ourense. www.louzao.mercedes-benz.es



INTERIOR BICOLOR. Hay dos «packs» de personalización con parte de la tapicería en Alcantara y detalles en negro y en naranja. La evolución en diseño ha sido espectacular.



MÁS ESPACIO. Los pasajeros de atrás y el maletero son los grandes beneficiados. El Juke está disponible desde 20.000 euros y hay la opción de pedirlo con cambio automático.

UN SUV COMPACTO CON MUCHO ESTILO

El Nissan Juke sorprendió en el 2011 con un diseño nada convencional para un SUV compacto. Tras un «restyling» en el 2015, ahora llega su segunda versión, que mantiene la misma filosofía pero ha ganado en todo: en tamaño, en espacio interior, en capacidad del maletero y también en motor.

Por **Javier Armesto**

El nuevo Juke mide 8 centímetros más y ha crecido también a lo ancho y a lo alto. Mantiene la silueta de cupé, con los tiradores de las puertas traseras en el marco de las ventanillas y las protecciones negras recorriendo los pasos de rueda. En el frontal ha ganado protagonismo la parrilla, con un borde cromado en V que enlaza con los grupos ópticos de luz diurna. Todos los faros, incluidos los antiniebla, son de led, y llaman especialmente la atención los focos circulares delanteros. La parte trasera se ha vuelto más convencional, con líneas menos redondeadas, y el techo integra ahora una aleta de tiburón.

El interior ha experimentado una evolución espectacular. El volante es plano por abajo, el salpicadero está presidido por una pantalla táctil estilo tablet de 8 pulgadas y debajo asoman tres grandes salidas de aire. La palanca

de cambio está situada sobre una base circular que cuenta con iluminación en naranja, al igual que dos tiras led en las puertas. La tapicería combina piel y abundantes zonas en Alcantara, lo que le da un aspecto cálido y sofisticado.

Las butacas delanteras son cómodas y envolventes, con altavoces en la zona del reposacabezas que proporcionan una experiencia de sonido inmersiva. La visibilidad por los retrovisores exteriores es excelente y algo más limitada por la luneta posterior. El cuadro de instrumentos es muy claro y cuenta con un panel digital que ofrece abundante información.

Las mayores dimensiones exteriores se traducen en una mayor habitabilidad, especialmente para los pasajeros de las plazas posteriores. También ha aumentado enormemente el maletero, que ahora tiene una capacidad de 422 litros, mientras que el Juke original apenas superaba los 250. La plataforma del piso se puede poner en dos alturas

y debajo hay un kit antipinchazos y un hueco adicional para esconder objetos.

El Nissan Juke tiene una única motorización de gasolina, de 999 centímetros cúbicos y tres cilindros, que rinde 117 caballos. El par máximo es de 180 Newton/metro pero puede llegar a los 200 durante algunos segundos si pisamos a fondo el acelerador, lo que nos permite adelantar con más seguridad. Tiene un peso muy contenido, no llega a los 1.200 kilos, y esto se traduce en unas reacciones bastante ágiles y en un consumo bajo, 6,2 litros a los 100 según el ciclo de homologación WLTP.

TRES MAPAS DE MOTOR

La posición de conducción y la precisión de la palanca de cambio animan a hacer una conducción deportiva. Un botón permite elegir tres mapas motor, Eco, Standard y Sport, y este último proporciona una notable aceleración, especialmente saliendo en segunda. La dirección es rápida y unida a una

suspensión con un tarado intermedio hace que el coche tenga un comportamiento en curva estable y seguro.

Nuestra unidad de prueba, cedida por el concesionario Antamotor, del Grupo Dimolk, era la versión N-Design, que lleva el techo pintado en negro y unas llantas de 19 pulgadas con un diseño especial. En el interior, los asientos tienen el logo Juke grabado, y las zonas en Alcantara del salpicadero, la consola central, el reposabrazos y el tapizado de las puertas se pueden personalizar en naranja o en negro.

Tecnológicamente viene muy equipado. El sistema ProPilot permite, pulsando un solo botón, mantener el coche en el carril, ajustar la velocidad con el vehículo de delante y que el coche frene y acelere él solo en tráfico denso, llegando a detenerse si lo considera necesario. El acceso y arranque es sin llave, los asientos delanteros son calefactables y cuenta con reconocimiento de señales.



FAROS FULL LED. El frontal mantiene las peculiares ópticas circulares que le dan un aspecto muy personal al Juke.



SONIDO «PREMIUM». Firmado por Bose, tiene ocho altavoces y es compatible con Android Auto y Apple Car Play.

También incorpora, dentro de un pack que cuesta 800 euros, alerta en salida marcha atrás, control de ángulo muerto, cámara de visión de 360 grados, detector de fatiga y sensores de aparcamiento delanteros y traseros.

La aplicación Nissan Connect posibilita saber dónde se ha dejado el coche, si está abierto o cerrado y otros datos sobre el uso del vehículo por una tercera persona; podemos pedirle que active las luces o bloquee las puertas, y todo desde el móvil.



El único motor es de gasolina y da 117 caballos, pero el coche pesa menos de 1.200 kilos y es bastante ágil



FUERTE COMO UN SUV, ÁGIL COMO UN CUPÉ

La tercera generación del BMW X6, que fue el creador original de la imagen de los SUV con aspecto cupé, ya está disponible en los concesionarios de la marca con precios que partirán desde los 81.650 euros, y potencias entre 265 y 530 caballos para la versión M50i.

Por **Juan Ares**

El nuevo BMW X6 presenta un aspecto mucho más poderoso, acorde a los nuevos diseños de la marca, donde se pone en evidencia su parrilla frontal en tres dimensiones. Además ha crecido 26 milímetros en longitud, hasta los 4,93 metros, al tiempo que es quince milímetros más ancho y seis más bajo.

Su gran parrilla tridimensional con forma de riñones es lo más llamativo en su diseño, con la particularidad de que ahora puede ser iluminada, al abrir o cerrar el coche, pero también en marcha. Además, sus luces Laserlight tienen un haz selectivo que no deslumbra y alcanza hasta 500 metros. Junto a su característica silueta con el techo con caída hacia atrás, el X6 destaca ahora por llantas de aleación de serie de 19 pulgadas, ampliables hasta 20 o 22. De hecho, las versiones M50i y M50d ya vienen de serie con 21 pulgadas.

El interior trae un salpicadero orientado al conductor y tapicería de cuero. El maletero es de 580 litros de capacidad, pero abatido el asiento posterior puede alcanzar los 1.530 litros. Los asientos multifunción delanteros pueden incorporar masaje, así como otras delicatessen como posavasos termoelectrónicos, techo solar panorámico y un sofisticado equipo de sonido firmado por Bowers&Wilkins.

Pero cuando hablamos de un coche tan deportivo como el X6 sus motores son siempre tenidos en cuenta por clientes generalmente amantes de las prestaciones. De salida habrá disponibles dos mecánicas de gasolina y otras dos diésel. El tope de gama será el X6 M50i con motor V8 de 530 caballos, mientras que en diésel le dará réplica el X6 M50d con seis cilindros en línea y cuatro turbocompresores, con 400 caballos de potencia.

Bajando de las versiones M encontra-



mos el X6 xDrive40i de seis cilindros, cambio Steptronic de ocho velocidades y 340 caballos de potencia, y la versión diésel X6 xDrive30d, también con seis cilindros y cambio Steptronic, de 265 caballos.

Todas las versiones del X6, por tanto, incorporan de serie el cambio Steptronic de ocho velocidades, que optimiza consumos y emisiones, mientras que la tracción total xDrive mejora la estabilidad y seguridad, aunque reparte más potencia hacia el eje trasero mientras las condiciones lo permitan.

Además, el control dinámico de los amortiguadores es de serie y la suspensión adaptativa M Professional estabiliza el balanceo. y a mayores puede añadirse en el X6 la suspensión neumática de dos ejes.

Junto a esto, un amplio despliegue



El asistente digital inteligente responde al saludo «Hola BMW» y ayuda al conductor con su propia voz

tecnológico acompaña a este X6, que incluye control de crucero activo con función de frenado y advertencia de peatones en ciudad. El Driving Assistant Professional también se encuentra entre las opciones del nuevo X6, e incluye tanto el asistente de dirección y de control de carril con ayuda en atascos, como el asistente de mantenimiento de carril con protección activa de colisión lateral. El asistente de evasión, la alerta de colisión trasera, alerta de carretera prioritaria o de sentido erróneo de marcha, alerta ampliada de tráfico cruzado, advertencia de cambio de carril y el asistente de parada de emergencia también se incluyen, así como el asistente de marcha atrás, que ayuda al conductor al salir de plazas de estacionamiento y maniobrar en espacios muy limitados.



PARRILLA ILUMINADA

Es una de las novedades que puede incorporar el X6, que será fácilmente reconocible en ese caso de noche. El tamaño del maletero abatido es de 1.530 litros.



LAS VERSIONES M, MÁS DEPORTIVAS

En las fotos podemos ver la más potente versión M50i del X6, con llantas de 21 pulgadas de serie y aerodinámica mejorada con «spoiler» y difusores.

LUJO Y DEPORTIVIDAD

Los detalles del interior, con materiales como la fibra de carbono o el cristal de Swarovski en el pomo de la palanca de cambio, le conceden un carácter exclusivo.



EL COCHE SE RALENTIZA

Con unas ventas de 1.258.260 turismos en el 2019, el mercado español se desplomó un 4,8 % y en este 2020 amenaza con otro tanto, lo que pone a la industria española en peligro.

Por **Juan Ares**

Los datos del 2019 no son buenos, y eso que han quedado maquillados por numerosas automatriculaciones de todos los concesionarios que pasarán en estos días al mercado de ocasión.

El futuro tampoco es halagüeño con la nueva normativa de emisiones, que puede acarrear sanciones millonarias a las marcas que las superen.

Analizando los datos podemos comprobar como el diésel se resiste a desaparecer, como le gustaría a algún/a irresponsable, y acaba el año con unas ventas del 28 %, frente a un 60 % de gasolina y un más que notable aumento de los vehículos eléctricos, híbridos y de gas, que alcanzan ya un 12 % del mercado.

Entre las siluetas más vendidas, los SUV, en todos sus tamaños, superan ya el 45 % de las ventas, en detrimento de los otrora valorados monovolúmenes, que prácticamente desaparecieron del mercado. El empuje de los SUV iguala incluso las cifras de los turismos convencionales del tamaño urbano y compacto, de entre cuatro y cinco metros, entre los que se encuentran los modelos más vendidos.



Precisamente, a la hora de analizar quiénes han tenido más éxito podemos citar entre las marcas a Seat, la líder del mercado español y la única que ha superado las cien mil unidades, exactamente 111.982. Por detrás ha quedado Peugeot, con 97.939, que ha conseguido vender más que Volkswagen, la tercera en discordia.

Entre los modelos mas vendidos, el Seat León revalida su título de líder, incluso superando las cifras del 2018 y a la espera de su renovación, que se producirá este mismo año. El León tiene el mérito de haber superado al

propio Golf, con el que comparte elementos y que es el líder en Europa, aunque en España no ha pasado de un discreto octavo lugar.

El segundo coche más vendido es el Dacia Sandero, el coche barato por excelencia, un vehículo, útil y práctico, exento de lujos y con el equipamiento justo y necesario. Economía por encima de todo que denota un poco el estado del mercado español.

Y por detrás, cerrando el podio, encontramos en 2019 a otro héroe del mercado, el veterano Nissan Qashqai, el primer SUV en ventas en España.

Los 10 coches más vendidos en España*

	Modelo	Unidades
1º	SEAT LEON	35.847
2º	DACIA SANDERO	33.880
3º	NISSAN QASHQAI	30.156
4º	RENAULT CLIO	25.538
5º	RENAULT MEGANE	25.403
6º	SEAT ARONA	25.128
7º	SEAT IBIZA	25.121
8º	VOLKSWAGEN GOLF	24.329
9º	PEUGEOT 3008	23.308
10º	OPEL CORSA	22.352

* De enero a diciembre del 2019

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY



Innovation
that excites

NUEVO NISSAN JUKE

POR **170€/mes***

En 37 meses | Entrada: 3.665,31€

TAE: 7,89% | Última cuota: 12.320,00€



RED DE CONCESIONARIOS NISSAN DE GALICIA

Consumo mixto WLTP*: 5,9 l/100 km. (NEDC-BT: 4,9 l/100 km.) Emisiones de CO₂ WLTP*: 135 g/km. (NEDC-BT: 112 g/km.)

*PVP recomendado para Nissan Nuevo Juke N-Connecta 1.0 DIG-T 86kW (117CV) MT en Península y Baleares 19.300€. Incluye Precio Franco Fábrica, transporte, Nissan Assistance, descuento promocional e IVA. En el caso de que los impuestos aplicados sufran variaciones hasta el momento de la compra, el precio se acomodará a la aplicación de los nuevos tipos impositivos vigentes. Importe a financiar: 15.634,69€ en cuotas de 170€ al mes durante 36 meses y una última cuota de 12.320€. Una entrada de 3.665,31€. Comisión de Apertura 2,75%. TIN: 6,50%. TAE: 7,89%. Precio total a plazos: 22.535,26€. Importe Total Adeudado: 18.869,95€. Importe mínimo a financiar 7000€. Permanencia mínima 36 meses. Las revisiones incluidas son las estándar según el Libro de Garantías y Certificado de Mantenimiento. Oferta válida hasta el 31/01/2020 financiando con Magic Plan 3D de RCI Banque SA, Sucursal en España. No compatible con otras campañas. Para más información acude a tu concesionario Nissan más cercano.

EL ALQUILER, EN AUGE

Año tras año las ventas de automóviles a particulares en España va menguando, mientras que las operaciones de «renting» (alquiler a largo plazo) aumentan de forma importante, como quedó patente en el 2019: se registraron más de 300.000 operaciones, un 13,14 % más que en el 2018.

Por Juan Ares

El renting ya supone en nuestro país un 20,23 % de todas las matriculaciones de automóviles nuevos, y el valor de las inversiones de compra de estos vehículos alcanza 5.946 millones de euros.

La razón del éxito de este modelo de negocio radica en que cada vez la propiedad de un coche se aprecia menos. Muchos clientes ya no desean tener un coche propio y prefieren alquilarlo a largo plazo, en operaciones que suelen tener una duración de tres o cuatro años, durante los cuales se pagan cuotas mensuales y en las que se incluye, además del alquiler del propio vehículo, las revisiones, las averías, la sustitución de los neumáticos, el seguro o incluso la asistencia en carretera.

Al cabo de los tres o cuatro años, el cliente tiene una opción de compra del vehículo por su valor residual (ejercida por muy pocos) o la opción de cambiar de coche e iniciar así un nuevo renting.

Además, esta fórmula tiene otras ventajas para profesionales autónomos o empresas, y es que las cuotas mensuales que pagan por el coche se computan como gastos, con lo cual tienen repercusión fiscal más neta que la propia compra del vehículo.

El auge del negocio del renting ha propiciado que cada día haya más ofertas y en condiciones más ventajosas. Además, la situación de incertidumbre respecto al futuro de los coches diésel o de gasolina tampoco favorece la compra de nuevos vehículos y los clientes se refugian en el renting hasta tener seguridad. Resulta curioso observar que el 53 % de los vehículos con esta modalidad en el 2019 fueron diésel, lo que evidencia que los clientes siguen prefiriendo este tipo de vehículos cuando no tienen que comprarlos.

Hay que decir que el mercado del renting incluye un porcentaje de operaciones de furgonetas utilizadas tanto por empresas como por autónomos, hasta el punto de que entre los modelos más demandados están las incombustibles Renault Kangoo o Citroën Berlingo. También se registraron 3.500 renting de coches eléctricos en el 2019.



EL QASHQAI Y EL KANGOO, LOS MÁS DEMANDADOS. El veterano SUV de Nissan es el protagonista de los «renting» en España, aunque también destacan las furgonetas.

«Renting» por marcas en España en el 2019

	Marca	%Variación 2018
1º	Volkswagen	+ 6,17
2º	Peugeot	+ 11,40
3º	Renault	- 4,34
4º	Seat	+ 33,25
5º	BMW	+ 21,40
6º	Toyota	+ 24,66
7º	Audi	- 0,30
8º	Citroën	+ 5,70
9º	Ford	+ 13,79
10º	Nissan	- 3,69

«Renting» por modelos en España en el 2019

	Modelo	%Variación 2018
1º	Nissan Qashqai	+ 9,69
2º	Renault Kangoo	+ 1,81
3º	Seat León	+ 9,64
4º	Volkswagen Golf	+ 15,53
5º	Citroën Berlingo	+ 5,29
6º	Renault Clio	- 2,45
7º	Toyota C-HR	+ 176,27
8º	Seat Arona	+ 114,87
9º	Peugeot 3008	+ 31,91
10º	Volkswagen Polo	- 25,88

Nuevo Hyundai KONA Híbrido eléctrico

Mejor Coche del Año
en España 2019.



El **Nuevo Hyundai Kona Híbrido eléctrico** llega para elevar el placer de conducir a otro nivel. Tanto es así que, junto al resto de la Gama Kona, ya es **Mejor Coche del Año en España 2019**. Incorpora tecnología inteligente y **conectividad Bluelink®**, para que puedas controlarlo con tu smartphone en todo momento. Y es que el nuevo miembro de la familia Kona te ofrece mucho más de lo que esperas de un coche híbrido.

Pero esto es solo el principio. ¿Estás listo? El futuro híbrido nos espera.
¿Qué es lo siguiente?



Con etiqueta ECO



Hyupersa Vigo
Ctra. Camposancos 6
36213 Vigo
T. 986 485 248

Hyupersa Ourense
Ctra. Vigo 26
32001 Ourense
T. 988 214 040

Hyupersa Santiago
R/ Cruceiro da Coruña 252
15898 Santiago de Compostela
T. 981 937 000

Finisterre Motor
Avda. Finisterre 326
15010 A Coruña
T. 981 168 080

5 W02A **DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KM**

8 W02B **GARANTÍA DE BATERÍA**

Gama Hyundai KONA HEV: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 114-122. Consumo combinado (l/100km): 5-5,4. Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP. Emisiones CO₂ (gr/km): 90-99 obtenidas según el ciclo NEDC correlado.

La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje y la de 8 años o 200.000 km, (lo que antes suceda) para la batería de alto voltaje, ofrecidas por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales, es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es



EL BUQUE INSIGNIA YA ES HÍBRIDO

La hibridación se instala en la marca Audi, incluso en modelos emblemáticos como este Q8 de gasolina con motor V6 y 340 caballos, que ahora mejora sus consumos y emisiones gracias a una mini hibridación de 48 voltios que incluso mantiene la inercia con el motor apagado.

Por **Juan Ares**

El Q8 es un modelo imponente con sus 4,98 metros de longitud por dos de ancho, 1,70 de altura y una silueta muy cuidada que lo convierte en el coche más representativo de su gama SUV.

Hemos tenido la ocasión de probar la versión más apetecible de este modelo, la denominada 55 TFSI con tracción Quattro y caja de cambios Tiptronic de ocho velocidades, y la verdad es que nos ha parecido que su presencia impone, con esa gran parrilla, las enormes tomas de aire en el frontal y sobre todo una línea voluptuosa de carrocería, con acusada caída del techo hacia atrás que lo diferencia del Q7. Las enormes llantas de 22 pulgadas acrecientan su sensación de poderío.

En el interior, a pesar de sus formas, es un coche espacioso, muy cómodo en las plazas delanteras, con acabados lujosos y tres impresionantes pantallas digitales, desde el cuadro de mandos virtual de 12 pulgadas hasta las dos centrales táctiles, la superior de 10 pulgadas para la navegación y el entretenimiento y la inferior, de 8,6 pulgadas, para la climatización. Con ambas se reduce el número de botones en el habitáculo.

Las plazas traseras, cómodas para dos pasajeros y con un espacio central para un quinto, aún dejan espacio para un enorme maletero de 605 litros ampliables hasta los 1.755 al abatir los



respaldos de la fila trasera.

La buena estampa del Q8 se conjuga con un impecable comportamiento en carretera, merced al poderoso motor de seis cilindros en V y 3.000 centímetros cúbicos que proporciona 340 caballos de potencia y que además está ayudado por el sistema eléctrico de microhibridación de 48 voltios, que asiste a todos los sistemas del coche con 16 caballos adicionales y que incluso ayuda a mantener la velocidad, una vez lanzado, desconectando el motor de combustión.

Audi ha dejado margen en el Q8 para otros motores más prestacionales que han llegado ya en las versiones SQ8 y RSQ8, pero en la versión que probamos ya satisface todas las expectativas de conductores muy exigentes. Al fin y al cabo hablamos de un coche que está en el entorno de los 85.000 euros.

La microhibridación justifica el equilibrio de un motor que combina todavía confort y cierta deportividad sin que se disparen los consumos más allá de los diez litros a los cien.



La versión de gasolina, con un motor V6 de 340 caballos, es apoyada por el motor eléctrico



DINAMISMO

Huye de la línea más pesada del Q7 para aportar deportividad, aunque las sensaciones de confort se equiparan entre uno y otro.

COMODIDAD

Las tres pantallas digitales del interior dan la sensación de ir en un avión y sus acabados son muy lujosos, convirtiéndolo en un capaz viajero con gran espacio interior.



NUEVO SUV PEUGEOT e-2008 FULL ELECTRIC UNBORING THE FUTURE



PEUGEOT



PEUGEOT i-Cockpit® 3D

320 KM DE AUTONOMÍA*

CARGA RÁPIDA 80% EN 30 MINUTOS**

MOTION & e-MOTION



GRUPO DIMOLK
AUTOMOCIÓN

TUMOSA
PERILLO / OLEIROS
www.tumosa.es

DIMONORTE
MILLADOIRO / SANTIAGO
www.dimonorte.es

DIMOLK
BÉRTOA / CARBALLO
www.dimolk.es

Nuevo Peugeot SUV e-2008 motor eléctrico. Valores WLTP: datos en curso de homologación. Consulte la información sobre el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP) en wltp.peugeot.es. * Ciclo WLTP, 2019 estándar, correspondiente a 320 KM WLTP. **En puntos públicos de carga de 100 kW.

Por Juan Torrón



MERCEDES

El Pazo de Bendoiro, testigo de las novedades del 2019

Un año más, Lalin sirvió de epicentro geográfico a la firma Mercedes para presentar en sociedad todas las novedades que la marca lanzó al mercado durante el pasado año. Desde sus versiones más deportivas conocidas por sus acabados AMG hasta los SUV más modernos, equipados con tecnología «mild hybrid», lo que les permite etiquetas de bajas emisiones en sus parabrisas. El Pazo de Bendoiro fue un año más el lugar escogido por la marca y al que también estuvo invitado el Grupo Louzao como representante de Mercedes.

TOYOTA BREOGÁN

Los bomberos de Ferrol amplían su parque con Proace

Toyota Breogán hizo entrega de una Toyota Proace equipada con un motor de 180 caballos, caja de cambios automática y con acabado VIP batalla larga al Parque de Bomberos de Ferrol. Arturo Bañobre, Asesor Comercial en Toyota Breogán, hizo entrega de esta Proace VIP que cuenta con equipación de bomberos, luces prioritarias y zona de carga. Además, el vehículo dispone de un interior con siete plazas y una mesa central que permite configurarlo para poder albergar un puesto de mando avanzado en situaciones de emergencia.



GRUPO BREOGÁN

Una campaña solidaria para recogida de alimentos

El Grupo Breogán aprovechó las fiestas navideñas para sacar lo mejor de sus clientes y amigos y recaudar así numerosos alimentos para los más necesitados. Aprovechando sus instalaciones de ciudades como A Coruña, Carballo, Narón, Santiago, Vigo, Lugo y A Mariña lucense, el Grupo Breogán habilitó un espacio para poder depositar alimentos entre el pasado día 20 de diciembre y hasta el 7 de enero. Una vez finalizada esta campaña solidaria todo lo recogido fue entregado a los bancos de alimentos de las ciudades de A Coruña, Vigo y Lugo.

PEUGEOT

El Grupo Dimolk, líder de ventas en la provincia de A Coruña

Peugeot cerró el año pasado con el liderazgo de vehículos nuevos en la provincia de A Coruña, hito que viene repitiendo ininterrumpidamente desde el año 2013. Camilo Díaz Molk, director general del Grupo Dimolk, declaró sobre estos datos: «Corría el año 2012 en el que por última vez Peugeot no fuera líder de ventas en nuestra provincia». Del Grupo Dimolk dependen los concesionarios Tumosa, Dimonorte en Santiago, Dimolk en Carballo, así como toda la red de agentes en la provincia de A Coruña, que consiguieron el liderato.



PORSCHE A CORUÑA

Tres premios a la satisfacción y la posventa

El equipo de Centro Porsche A Coruña ha sido galardonado con tres premios en la convención anual de Porsche Ibérica: Concesionario del Año en Satisfacción de Clientes de Ventas, en Satisfacción de Clientes de Posventa y Gestión del Departamento de Ventas. En el transcurso de la convención anual, Tomás Villén, director general de Porsche Ibérica, hizo entrega de estos prestigiosos tres galardones a Carlos Blanco, gerente de Centro Porsche A Coruña, en representación de todo el equipo. Tres premios que refrendan el gran trabajo.

ANTAMOTOR

Nissan lleva la ilusión de los Reyes Magos a Carballo y su comarca

No hay mejor manera de empezar un año ilusionante, con la electrificación y los nuevos retos de la movilidad sostenible, que llevando esa ilusión también a los más pequeños. A tal fin, el Grupo Dimolk participó en la cabalgata de Reyes de Carballo, «tirando» de las carrozas de Melchor, Gaspar y Baltasar con la gama Crossover líder en España. Miguel Galván, gerente de Antamotor, el concesionario Nissan del Grupo Dimolk, explicó que «no había mejor manera de demostrar el compromiso de la marca con Carballo».



EL AÑO DEL MILLÓN DE CONTROLES DE ALCOHOL

En el año que acaba de terminar se incrementó la vigilancia en las carreteras de Galicia, con controles de velocidad a más de tres millones de vehículos y con la realización de un elevado número de dispositivos para apartar de la carretera a conductores borrachos.

Por **José Manuel Pan**

Alcohol, velocidad y distracciones. Esos son los tres ejes sobre los que gira la siniestralidad en las carreteras españolas y sobre los que la Dirección General de Tráfico ha puesto el foco en forma de aumento de la vigilancia. Uno de los ejemplos más claros lo tenemos en Galicia, donde ese incremento del control se ha dejado notar y, según los expertos en seguridad vial, ha tenido una incidencia muy destacada en el descenso del número de víctimas mortales respecto al año 2018. En cuanto a la velocidad, en el pasado 2019 la Guardia Civil de Tráfico controló con sus radares móviles más de tres millones de vehículos en las carreteras gallegas y efectuó 113.000 denuncias. A esas cifras hay que sumar la vigilancia realizada desde los radares fijos que la DGT tiene instalados a lo largo de toda la red viaria.

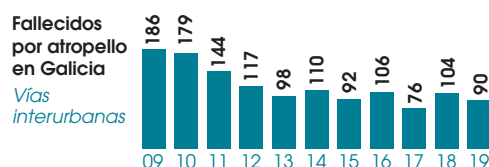
En cuanto a las distracciones, la ofensiva contra el uso del móvil al volante ha sido constante. El sector de Tráfico de la Guardia Civil de Galicia fue el que realizó los primeros ensayos con camiones y furgonetas para mejorar la visión de los conductores de los turistas. La experiencia fue positiva, ya que desde un punto más elevado los agentes logran un mejor control de lo que sucede en el interior de los demás vehículos, en especial si los conductores están utilizando el teléfono para enviar o recibir mensajes.

EL PROBLEMA DEL ALCOHOL

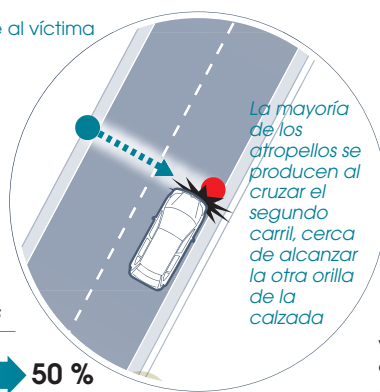
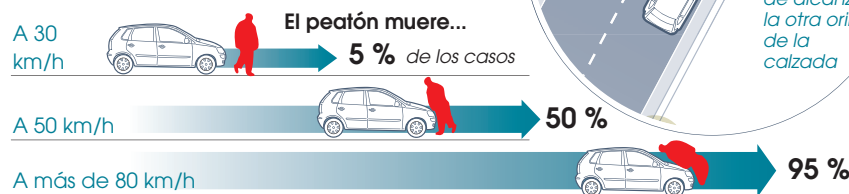
Pero si hay un problema al que se han destinado un gran número de recursos y de horas de trabajo es el del alcohol. En Galicia se han experimentado todo tipo de fórmulas para evitar que los conductores que han bebido más de la cuenta salgan a la carretera. La Guardia Civil de Tráfico ha apostado por la prevención, con dispositivos masivos de control, con muchos agentes y vehí-

Los atropellos

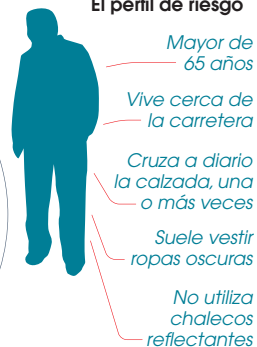
La muerte tipo por atropello ocurre cerca de la casa de la víctima



Consecuencias según la velocidad del coche



El perfil de riesgo



Visibilidad con chalecos reflectantes

Peatón con chaleco	150 m
Peatón sin chaleco	20 m

O.A.



ANÁLISIS DEL PEOR ACCIDENTE DEL AÑO.

Guardias civiles especializados en reconstruir accidentes realizan mediciones y examinan el tramo de la AP-9 en el que murieron tres chicos de 17 años. Ocurrió a finales de mayo del 2019. FOTO: CARLOS IGLESIAS

han contado con el apoyo de las policías locales de una treintena de municipios.

MENOS MUERTES

Al igual que ha ocurrido en el conjunto de España, Galicia también ha visto reducir en el 2019 el número de muertes en la carretera, contadas en las primeras 24 horas siguientes al accidente. Murieron 90 personas, 14 menos que en el 2018. En los últimos años el descenso ha sido continuado, muy alejado de los 380 muertos del año 2000. Pero de todas formas, el delegado del Gobierno, Javier Losada, cree que «siguen siendo muchas víctimas y queremos seguir mejorando estas cifras, por eso vamos a seguir trabajando este año 2020 en la misma línea, con inversiones en las carreteras y con un trabajo intenso desde la DGT y la Guardia Civil».

MÁS ATROPELLOS

Veinte atropellos en las vías interurbanas representan la asignatura pendiente del tráfico en Galicia. Hay un perfil de víctima de atropello en la comunidad: es el de un peatón, generalmente varón, con una media superior a los 70 años, que viste ropas oscuras y que camina cerca de su casa.

culos, con el fin de hacer muy visible esa vigilancia, como se hizo en Lugo la madrugada de Fin de Año. Se hizo así en los días previos a la Navidad, con los guardias desplegados en las inmediaciones de los restaurantes en los que se iban a celebrar comidas y cenas de empresa y de amigos. «Se trata de

que los conductores nos vean cuando entren a la comida y que sepan que vamos a estar ahí a la salida», advertía entonces el teniente coronel jefe del sector de Tráfico de Galicia. En total, las patrullas de la Guardia Civil han hecho casi un millón de pruebas de alcohol en las carreteras gallegas. En el último mes



A 30 EN CALLES DE UN SENTIDO. Una de las medidas más esperadas. La DGT quiere fijar una norma básica, con límite de 30 en calles unidireccionales. FOTO: ALBERTO LÓPEZ



A VUELTAS CON LOS PATINETES. Son una de las mayores preocupaciones. Han irrumpido en el tráfico y en las aceras, de donde los quiere sacar la DGT. FOTO: CAPOTILLO

LOS LÍMITES QUE TRAERÁ EL 2020

Por **J. M. Pan**

El 2020 será el de los cambios profundos en el tráfico. Es el año en el que la DGT tiene previsto realizar todas las reformas que el año pasado quedaron pendientes por falta de un Gobierno estable y que, por una parte, endurecerán el castigo para las conductas de mayor riesgo al volante y, por otro, cambiará la movilidad en las ciudades y dar mayor protección a los llamados vulnerables: peatones, ciclistas y motoristas. En ese grupo habrá que empezar a incluir, con una normativa específica, a los usuarios de patinetes eléctricos, identificados a partir de ahora como vehículos de movilidad personal (VMP).

6 PUNTOS POR USAR EL MÓVIL

Es uno de los cambios más esperados por las autoridades, conscientes de que el uso del móvil al volante está causando una gran parte de los accidentes de tráfico más graves. En Galicia, la conducción distraída ya es la responsable de la cuarta de los siniestros en carretera, por encima de los excesos de velocidad. En la Dirección

General de Tráfico están convencidos de que hay que atajar este grave problema y han decidido aumentar el castigo para los infractores. La multa por usar el móvil mientras se conduce se acompaña ahora de la retirada de 3 puntos. Cuando se apruebe la nueva norma, el conductor que sea sorprendido manejando el móvil perderá 6 puntos del carné. De esta forma, Tráfico equipara el uso del móvil al volante con la conducción bajo los efectos del alcohol o de las drogas.

A 30 EN LAS CIUDADES

Las ciudades son para los peatones. Ese es el objetivo de los responsables de la Dirección General de Tráfico y de los municipios, que ya están empezando a aprobar normativas que restringen el uso del coche en muchas zonas de las ciudades, dando preferencia a otras formas de movilidad. La DGT ya tiene preparada la reforma, que limita la velocidad máxima a 30 kilómetros por hora en determinadas calles, concretamente en las de un carril y de un sentido de circulación. El objetivo, según Tráfico, es elevar la protección de los más vulnerables, en especial los peatones.



DE 100 A 90. Es la única medida profunda adoptada por el Gobierno en funciones. A finales de enero se cambió la última señal, cerca de Betanzos. FOTO: CÉSAR DELGADO



Se castigará con más dureza el uso del móvil al volante, que será sancionado con 6 puntos

PATINETES, NO POR LA ACERA

Dentro de las ciudades hay un invitado de última hora, el patinete eléctrico, que también tendrá su propia regulación. No podrán ir por las aceras. El decreto previsto para regular el uso de los patinetes eléctricos limitará su velocidad máxima a 25 por hora. Y en ningún caso podrán circular por el mismo sitio que los peatones.

EFFECTIVIDAD DEL LÍMITE DE 90

En el pasado año 2019 la Dirección General de Tráfico solamente pudo llevar a cabo una de las medidas previstas para reducir la siniestralidad. Se trata de la reducción de 100 a 90 kilómetros por hora del límite máximo en las carreteras convencionales. Esa bajada del límite máximo ha influido de manera decisiva en que haya menos muertes en las carreteras, según los expertos de Tráfico.

grandes diseñadores
CHRIS BANGLE

**EL BMW Z4**

En el 2002 BMW lanza al mercado el Z4, un nuevo modelo de su línea de descapotables, la serie Z, en el que aparecen parte de los rasgos de diseño que a partir de entonces el equipo de Bangle aplicará al fabricante de Múnich.



CONTROVERSIA EN BAVIERA

Actualmente reconocido como uno de los diseñadores más influyentes de las últimas décadas, la renovación de la imagen de BMW acometida por Chris Bangle generaría una considerable oposición de los puristas, que entendían que se desvirtuaba su carácter tradicional.

Por **Ignacio Ferreiro González**

Tras la marcha en 1990 de Claus Luthe, que había dirigido el departamento de diseño de BMW desde 1976, y un período durante el que el encargado de interiores Hans Braun se hacía cargo de esta sección, en octubre de 1992 el estadounidense Chris Bangle era seleccionado por el entonces número dos del fabricante alemán y responsable de desarrollo de producto, Wolfgang Reitzle, como director de diseño.

Aunque la elección de un diseñador americano sorprendía a muchos seguidores de la marca, la decisión no era arbitraria. El creciente mercado estadounidense constituía en aquel momento un claro objetivo, y la incorporación de un profesional de esta nacionalidad, que por primera vez contaba además con formación específica en diseño automotriz y presentaba ya una reconocida trayectoria en

la industria europea, resultaba una opción ventajosa.

Nacido en octubre de 1956 en la pequeña ciudad de Ravenna, en el estado de Ohio, desde la que su familia se trasladaría durante su infancia a Wausau, en Wisconsin, Christopher Edward Bangle heredaba de su padre la afición por los automóviles, aunque su primera vocación fuese convertirse en pastor metodista, comenzando estudios de filosofía, historia y psicología en la Universidad de Wisconsin-Madison en 1975. Su rumbo empezaría a cambiar un año más tarde al ser admitido en el Art Center College of Design de Pasadena, en California, y terminaría por concretarse una vez terminados sus estudios en este centro. Interesado por los efectos especiales en la industria del cine, se encontraba pendiente de una entrevista en la Disney cuando Chuck Jordan, entonces director de diseño



Los automóviles son las esculturas de nuestra vida cotidiana, afirma el diseñador

del grupo General Motors, visitó el Art College para conocer los trabajos de los alumnos, lo que le supondría una oferta de trabajo. En 1981 se trasladaba a Alemania para incorporarse a Opel en Rüsselsheim, inicialmente como diseñador de interiores, para pasar después al diseño de prototipos como el Tech 1, el Corsa Spider o el Opel Junior, ya como asistente del responsable de diseño de Opel, Gordon Brown. La muerte de Brown en 1983 llevaría a ocupar el puesto vacante a Wayne Cherry, con el que Bangle mantendrá una difícil relación.

En 1985 abandona Opel y Alemania para trabajar como diseñador externo del Centro Stile Fiat de Turín. Aunque el fabricante italiano recurría habitualmente a estudios como Giugiaro, Bertone o Pininfarina para sus nuevos proyectos, la designación de Ermanno Cressoni como responsable del Centro Stile un año más tarde permitirá a



CAMBIO DE DÉCADA, CAMBIO DE IMAGEN

El Fiat Coupé de 1993 (izda. arriba) era una de las credenciales con las que Bangle llegaría a BMW, donde la nueva Serie 7 del 2002 (izda. abajo) presentaría una nueva y polémica solución en su parte trasera. Bajo estas líneas, el REDS del año 2017.



LA INNOVACIÓN COMO DESPEDIDA

La última propuesta de Bangle antes de abandonar BMW: el GINA Light Visionary Model del 2008 (izquierda), un automóvil enfundado en un revestimiento flexible que se adapta a su estructura.



Bangle desarrollar modelos como los Fiat Bravo y Brava, el Fiat Coupé, cuyo interior aún será encomendado a Pininfarina, el Alfa Romeo 145, o el prototipo de vehículo eléctrico urbano Fiat Downtown, diseñado conjuntamente con Roberto Giolito. Finalmente Bangle era nombrado director del Centro Stile en enero de 1992, puesto que ocupará hasta septiembre de aquel mismo año, para incorporarse a BMW un mes después.

Bajo la dirección de Bangle el departamento de diseño de BMW sufrirá una considerable transformación. Con muy poco peso hasta entonces dentro de la empresa, pasará a ser una pieza fundamental de la estrategia

frente a sus rivales, especialmente Mercedes-Benz. Con la misma intención de dotar al grupo de una línea de diseño a la altura de su capacidad tecnológica, Bangle se involucrará además en la integración del estudio de diseño DesignWorks de California en el Grupo BMW.

Desde su incorporación supervisará el lanzamiento de los nuevos modelos de cada una de las series, manteniendo inicialmente las líneas tradicionales, hasta que el lanzamiento del E65, la nueva serie 7 del 2002, se convierte en un aldabonazo que suscitaría una enorme controversia, iniciando una línea que continuará en los sucesivos modelos de

las series 6, 5, 3 y 1. Denostado por los fieles a las señas de identidad habituales de la marca, se le acusará de desfigurar su imagen y se llegará a bautizar y ridiculizar como «trasero Bangle» la solución dada para el maletero del E65. A pesar de las críticas, e incluso de las campañas organizadas pidiendo que se le apartase de su puesto, Bangle será respaldado por la empresa, asumirá la dirección de diseño del grupo, supervisando también las marcas Rolls-Royce y Mini, y el equipo de diseño de BMW llegará a ser premiado en el 2007 con el Red Dot Award como equipo de diseño del año.

En marzo del 2009, poco después

de haber presentado el Concept GINA, un modelo con una piel formada por un revestimiento tecnológico textil, Bangle deja BMW para establecer su propio estudio en Clavesana, una pequeña localidad del Piamonte italiano a 100 kilómetros de Turín, desde el que seguirá asesorando en cuestiones de diseño y colaborando con empresas como Samsung o el fabricante de yates italiano Sanlorenzo. Su última incursión conocida en el mundo del motor se presentaba en el Salón del Automóvil de Los Ángeles en el 2017: el Redspace REDS, una propuesta de vehículo urbano eléctrico desarrollado en China.



TESTIGOS FANTASMAS. Automóviles, motos y bicicletas permanecen desde hace medio siglo en una galería subterránea como figurantes de una parte de la historia de Nápoles.

UNA CATACUMBA INESPERADA

En este pasadizo construido bajo la ciudad de Nápoles duermen desde hace más de medio siglo 50 vehículos que fueron confiscados por la policía tras la Segunda Guerra Mundial. Varios Fiat, Opel o un Plymouth americano, además de diversas motocicletas, siguen encapsulados en el tiempo en este singular túnel reconvertido desde hace poco en museo.

Por **Óscar Ayerra**

Con un 100 % de humedad en algunos puntos, este túnel no resulta el mejor lugar para estacionar un vehículo. Sin embargo a las autoridades napolitanas, tras la Segunda Guerra Mundial, no les importó demasiado, sobre todo sabedores de que casi todos ellos eran vehículos confiscados. Desde pequeñas motocicletas hasta un lujoso Alfa Romeo 6c descapotable, pasando por utilitarios económicos, fueron acumulados en este peculiar garaje excavado en ro-

ca volcánica. Muchos habían sido capturados a traficantes de tabaco; una práctica muy extendida debido a la gran demanda de este producto tras la guerra como símbolo de estatus. Muchos de aquellos vehículos portacigarrillos acababan sus días en esta despensa municipal, cuya entrada oeste, situada a nivel de calle, era ideal para el acceso rodado. Un uso, el de garaje, que nada tenía que ver para el que fue construido.

Este gran pasadizo de 430 metros de largo, recto y sin apenas desniveles, salva el promontorio donde se asienta el casco histórico de la ciudad de Nápoles. Fue mandado construir

por el rey borbón Fernando II en 1853, con el fin de servir como enlace subterráneo estratégico entre el cuartel de caballería y el palacio real. Una conexión muy útil en caso de asedio militar. Servía tanto de apoyo militar como de vía de escape de la realeza.

RED DE CUEVAS NAPOLITANAS

Este túnel pertenece a una gran red de cuevas, pasadizos y almacenes de agua que desde el siglo III antes de nuestra era se fueron excavando en el subsuelo volcánico. Este material poroso y no muy duro resultaba fácil de excavar y trabajar, por lo que en aquellos primeros momentos de

430 metros de túnel

Construido bajo la ciudad de Nápoles en 1856, comenzó siendo un pasadizo secreto que unía un cuartel militar de caballería con el palacio real del rey Fernando II.

Abandonado durante más de 50 años, es en la Segunda Guerra Mundial cuando de nuevo cobra protagonismo como búnker en los bombardeos aéreos. Tras el conflicto se utiliza como garaje y depósito de vehículos confiscados por la policía

Más de 50 vehículos entre automóviles, motocicletas, escúteres, bicicletas o incluso un camión todavía descansan en esta gruta singular

● Ubicación de los vehículos

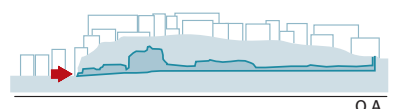
➔ Acceso principal

➔ Otros accesos

➔ Otras galerías existentes anteriores a la construcción de túnel

Entrada principal a nivel de calle

El túnel salva una colina donde se asienta el casco histórico de la ciudad





Este antiguo pasadizo secreto se utilizó como garaje municipal de confiscaciones

nuestra era fue extraído como material constructivo. Ya con la época romana, estas cavidades bajo el suelo sirvieron de contenedores de agua potable. A lo largo de los siglos toda esta trama de cavidades subterráneas fue aumentando en miles de metros. Es en el siglo XVI, momento en que se duplica la población de la ciudad, cuando se realiza la gran ampliación de la red, con nuevas cisternas y acueductos para el suministro de agua potable. Hoy en día, según los estudios, el subsuelo napolitano cuenta con más de 800 huecos conocidos, con un total de 6 millones de metros cuadrados de material rocoso extraído.

DE BÚNKER A GARAJE

Volviendo al únel Borbónico, denominado así por quién lo mandó construir, resultó ser una obra compleja desde el principio debido a problemas de asentamiento. La conexión con cavidades ya existentes a distintos niveles dificultaba la estabilidad del terreno, obligando a su consolidación mediante arcos, puentes o muros. Estos problemas, unidos a la caída del régimen con la muerte del rey, en 1859, hizo que el túnel quedase sin finalizar completamente. Tras más de 50 años casi abandonado, cobra de nuevo protagonismo en 1939, como un búnker eficaz contra los bombardeos ingleses durante la Segunda Guerra Mundial. En los más de tres años de ataques aéreos se cree que en algún momento pudo dar cobijo a más de 10.000 personas a la vez. Tras el conflicto se utilizó como garaje municipal de incautaciones, en el que además de vehículos se llegaron a almacenar todo tipo de materiales como fuentes de mármol, escudos de armas o bajorrelieves. Con el tiempo se cerró, quedando este espacio casi en el olvido. Durante años pasó a ser una especie de vertedero de escombros, en el que solo algunos curiosos primero y espeleólogos más tarde llegaron a

entrar desde diferentes accesos de la gran red subterránea. No es hasta finales de los 90 cuando se toma conciencia histórica de lo que puede significar este patrimonio para la ciudad, comenzando así una labor de revitalización de este espacio a todos los niveles, con su limpieza y desescombro. Labores que sufrieron diversas interrupciones hasta que finalmente se abre al público el Museo Tunnel Borbónico, en el 2010, como un punto de atracción turística original.

SUPERVIVIENTES DE CHAPA

Quince automóviles, una veintena de motocicletas, un camión y numerosas bicicletas engrosan este parque móvil, ahora inmóvil. Según el director del museo, señalando un Plymouth sedán de 1942, «ya no se hacen chapas como las de antes». Cuenta que se lo encontró bajo grandes bloques de mármol y aunque su techo no aguantó, los laterales apenas sufrieron deformación. Otra de las sorpresas que el visitante se encuentra es el chasis de un camión, de lado y girado, encontrado en esta posición tras retirar los escombros. No podían faltar los populares utilitarios italianos como el Fiat Balilla de los años 30 o varios 1400. Un Fiat 1100, utilizado como taxi todavía muestra su pintura de trabajo. También se deja ver en esta catacumba inesperada un Fiat 600 (igual a nuestro Seat 600) de principios de los 60. Numerosas motos y escúteres como vespas y lambretas, ya irre recuperables por su avanzado estado de deterioro, se suman a esta colección atípica. Varios colosos americanos procedente de personal militar extranjero están aparcados en alguna esquina de este corredor. Todos ellos con la pátina de óxido y corrosión que años de humedad han plasmado en sus superficies. Aunque, según el museo, se realizan periódicamente labores minuciosas de preservación para detener su avance.



ALFA ROMEO
Descubierto en los noventa dentro de este garaje, como así lo demuestra la foto de arriba (flecha), realizada por el arqueólogo municipal, desapareció en los trabajos de limpieza.

¿BAJAS COLATERALES?

En toda colección que se precie siempre hay una joya, y este caso no es una excepción. Un icónico Alfa Romeo 2500 ss convertible fue descubierto en los primeros 150 metros de este túnel a finales de los 90 por un espeleólogo contratado por el consistorio napolitano.

Según asegura el informe del centro de espeleología italiano, desapareció mientras se realizaban las labores de limpieza y desescombro a finales de los 90. Este vehículo, del que solo se construyeron 383 unidades descapotables, fue carrozado por Pininfarina y su valor hoy en día podría superar el

medio millón de euros. El estado antes de la desaparición era deficiente y con daños exteriores debido a las goteras existentes en esa zona.

Otro desaparecido fue, según el *dosier*, un MG TF descapotable rojo de los años 50, que se observa en la foto. Fue confiscado por las 20 multas de aparcamiento que todavía tenía bajo el limpiaparabrisas en aquel momento. En esta lista de bajas colaterales también figura un Fiat Balilla Coppa d'Oro de 1933 o dos Lancia Aprilia de los años 40, entre otros. Según se argumentó años más tarde, fueron retirados a otro almacén, pero actualmente se desconoce su paradero.



seat.es/arona

SEAT URBAN VEHICLES®

SEAT Arona.

Por 14.500 €.

Sujeto a financiación.

Siempre eliges ciudad.

Si tu día libre perfecto es un día lleno de cosas por hacer, la ciudad es tu mejor plan. Vívela con tu SEAT Arona, tu SUV con Full LED, Asistente de aparcamiento automático, Cámara de visión trasera y Cuadro de mandos Digital Cockpit.



Consumo medio combinado de 3,7 a 4,2 Kg/100 Km (GNC) y 4,6 a 6,6 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 102 a 150 g/km. [Valores WLTP]. Emisiones ponderadas de CO₂ de 96 a 113 g/km. (Valores NEDC). Imagen acabado SEAT Arona FR con opcionales. PVP recomendado para Península y Baleares para SEAT Arona 1.0 TSI 70 kW (95 cv) St&Sp Reference EDITION por 14.500 € para clientes particulares que entreguen un vehículo de ocasión de más de 3 años de antigüedad, y 6 meses de pertenencia, a nombre del comprador del vehículo nuevo o familiar 2º grado o pareja legal. IVA, transporte e impuesto de matriculación, aportaciones comerciales de marca, concesionario y Volkswagen Financial Services incluidos en el precio. Oferta válida hasta el 31/01/2020 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Bank GmbH S.E según condiciones contractuales un capital mínimo de 12.000 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras.