



EXTRA *La Voz*

SUPLEMENTO DE MOTOR

DOMINGO 14 DE FEBRERO

DEL 2021 | Nº 344

La Voz de Galicia

TODOS APUESTAN POR EL ELÉCTRICO



2 **DIÉSEL: ¿HASTA CUÁNDO?**
Analizamos el futuro de este carburante y para qué tipo de clientes sirven los coches a gasóleo, los híbridos y los eléctricos.

6 **PRUEBAS Y NOVEDADES**
Hyundai Kona, Mercedes EQA, BMW M5 CS, Toyota Highlander, Kia Rio, Lexus NX F Sport, Skoda Octavia IV.

26 **INVIERNO Y MOTO** Equipamiento para desafiar al frío sobre dos ruedas: guantes calefactables, chaquetas, botas, mantas, ropa interior térmica y más.



¿PERO AÚN ME PUEDO COMPRAR UN DIÉSEL?

Esa es la pregunta que se hacen muchos gallegos a la hora de adquirir un coche nuevo en esta época en la que el diésel parece estar maldito. Y lo cierto es que la respuesta es que no solo se lo pueden comprar, sino que es lo más aconsejable si van a hacer muchos kilómetros con él.

Por **Juan Ares**

Un automóvil moderno con motor diésel no contamina más que uno de gasolina, mientras que sus cifras de consumo y de autonomía no tienen parangón con ninguna otra motorización, ya sea de gasolina o híbrida.

Por tanto, para los rodadores, los que hacen miles de kilómetros por carretera cada año, es la única opción lógica posible.

Para aquellos que no son amantes de los diésel (ruido y tosquedad de algunos motores) y que no les importa un consumo más alto, la posibilidad de los coches de gasolina también es buena.

Algunos se preguntan por las bondades de los coches híbridos, ya sean

Ventas de automóviles por carburante en España en el 2020

	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	AÑO
GASOLINA	53,9%	55,6%	55,2%	59,5%	50,5%	52,5%	53,4%	51,9%	46,4%	45,5%	43,6%	40,8%	49,8%
DIÉSEL	27,7%	27,9%	24,8%	29,1%	31,2%	29,4%	26,3%	27,5%	29,1%	28,7%	27,8%	26,1%	27,7%
RESTO*	18,4%	16,5%	20,0%	11,4%	18,3%	18,1%	20,3%	20,7%	24,6%	25,8%	28,6%	33,1%	22,5%

* Incluye eléctricos, híbridos enchufables, híbridos, de gas e hidrógeno

enchufables o no, y aquí hay que decir que estos vehículos no expresan sus mejores virtudes en carretera. Hacer kilómetros no es lo suyo, pues sus baterías no duran más allá de los primeros sesenta kilómetros y a partir de ahí se mueven con motores de gasolina (algunos con híbridos diésel) y tienen que soportar el mayor peso de esas baterías y por tanto es mayor el consumo. Otro inconveniente de los híbridos por carretera es que sus

depósitos, generalmente, son más pequeños al tener que dejar sitio para las baterías, y eso obliga a tener que repostar en rangos de 400 o 450 kilómetros máximo. Es decir, de A Coruña a Madrid, por ejemplo, no se puede ir del tirón, como en un diésel.

Otra cosa es que usted haga trayectos cortos por carretera, de cercanías, o compatibilizándolos con recorridos urbanos. En este terreno los híbridos o híbridos enchufables son imbatibles en

consumo. Como vemos en el cuadro estadístico que figura en esta página, el crecimiento de las ventas de este tipo de motores en el último año ha sido espectacular, porque la oferta de modelos ha crecido exponencialmente en todas las marcas.

Los coches eléctricos en Galicia, todavía son minoría. De hecho, su uso se justifica más en vehículos de empresa, o de reparto, en distancias cortas por su limitada autonomía.

TECNOLOGÍA QUE CREA CONFUSIÓN

Por **J. Ares**

Los concesionarios gallegos están inmersos en la galopante electrificación a la que se ha visto abocada la automoción europea para cumplir los objetivos de CO₂. Eso significa que en la mayoría de modelos nuevos aparecen versiones híbridas, híbridas enchufables, micro híbridas y eléctricas, por no hablar de los coches de GLP o GNC, las alternativas híbridas de gas. Lo explica así Jacobo Ramos, gerente de Fiateira Motor: «El mercado ofrece cada vez más posibilidades a los clientes y lo importante es la capacidad de los asesores comerciales de conocer las necesidades del cliente para poder orientarle sobre lo que necesita».

Esto sucede ahora, cuando hace tan solo cinco años el 80 % de los clientes que entraban en un concesionario gallego ya llevaban claro que se iban a comprar un diésel.

Como vemos en el cuadro estadístico, un 22,5 % de los españoles que compraron coche el año pasado se decantó por alguna de las motorizaciones eléctricas, ya sean híbridos, enchufables o de gas. Apenas un 5 % menos de los que lo hicieron por un diésel. Y es que el mercado ha dado un vuelco, pese a que a veces estas compras se hacen sin saber si realmente



La decisión de compra tiene que venir determinada por el tipo de uso que le vayamos a dar al coche

compramos lo que nos hace falta. Es lógico, porque las motorizaciones híbridas ya tienen tres variantes (híbridos puros, enchufables y de 48V o microhíbridos), amén de los eléctricos, que son otra tecnología. Y además hay motores híbridos de gas (GLP y

GNC) que funcionan con gasolina y con el gas. Y pronto vendrá una nueva tecnología como es la de motores de hidrógeno, que son motores eléctricos alimentados por este combustible, sin necesidad de enchufarse para recargar.

Una nueva era que sume a los clien-

tes en la confusión, porque ni las ventajas de unos son tan evidentes ni los defectos de los tradicionales diésel tan graves. El peor coche sigue siendo el que tiene más de quince años de antigüedad, por falta de seguridad y potencial de contaminación.

 **para pensárselo**

¿DIÉSEL, GASOLINA O HÍBRIDO?



GASOLINA

A FAVOR

- Sensaciones de conducción, prestaciones y suavidad
- Precios mas económicos

EN CONTRA

- Consumos más altos en carretera (sobre los diésel)
- Emisiones (sobre los híbridos)



DIÉSEL

A FAVOR

- Bajo consumo, gran autonomía
- Buena respuesta de sus motores (par motor)

EN CONTRA

- Ruido, mayor mantenimiento
- Más caros (sobre los gasolina), depreciación futura



HÍBRIDO / HÍBRIDO ENCHUFABLE / GAS

A FAVOR

- Menos emisiones, suavidad y silencio
- Mejores consumos en ciudad

EN CONTRA

- Autonomía (excepto los de gas)
- Consumos altos en carretera (híbridos y enchufables)



la opinión de
JUAN ARES

FILOMENA Y TODAS LAS DEMÁS

Filomena fue la noticia de enero, cubriendo de nieve la capital de España, acaparando portadas de periódicos y noticiarios de televisión, un tema que se prolongó durante tres semanas con las secuelas. Miles de coches quedaron parados en las márgenes de la M-30 y M-40 y en las autovías radiales alrededor de Madrid. Filomena creó expectación e hizo que desapareciesen las cadenas para ruedas en todos los establecimientos del ramo y los distribuidores de neumáticos hicieron el agosto en pleno enero vendiendo todos sus stocks de ruedas de invierno y todo tiempo que tenían en los almacenes.

Filomena duró unos días. Su efecto se derritió como la nieve cuando el frío menguó y llegó la lluvia. Y ya nadie volvió a hablar de equiparse para las inclemencias del mal tiempo o de cómo hay que preparar el coche para el invierno.

Eso en Madrid, en el epicentro de todas las noticias. Porque no es noticia, por ejemplo, que en Galicia llueva a cántaros, que haya nieblas, que el viento azote en nuestras carreteras. Se supone que los gallegos estamos acostumbrados a esto.

Por eso nadie reconoce que este año el invierno se está cebando con Galicia y que, tras Filomena, llegaron Gaetan, Hortense, Ignacio y Justine. Y hasta Karim, que no juega en el Real Madrid. Una larga cadena de borrascas sacudiendo durante más de un mes a miles de profesionales que cada día surcan las carreteras gallegas llevando y trayendo mercancías o transportando pasajeros. Y otros miles que cada día tienen que coger su coche para ir a trabajar o a estudiar. Maldita dispersión.

Y no es fácil enfrentarse a estos elementos desencadenados

por la naturaleza al volante de uno de los parques móviles más antiguos de una España ya de por sí a la cola de Europa.

Un parque envejecido, una precariedad laboral que a veces no permite ni cambiar unos neumáticos que ya están en el alambre, unas carreteras sinuosas y sin un kilómetro llano y una climatología adversa son un escenario que reclama, al menos, un coche con un mantenimiento adecuado.

Unos neumáticos nuevos pueden ser la diferencia entre la vida y la muerte. Y los neumáticos no trabajan bien si no están acompañados por unos amortiguadores en buen estado. Esos elementos, junto a los frenos, no pueden fallar cuando circulamos bajo la tormenta perfecta que asola Galicia este invierno. Y también es necesario ver bien y ser vistos. Ojo que las luces de muchos vehículos funcionan mal. Y circular de noche desde las siete de la tarde, con lluvia intensa y nieblas en muchos casos, en esas condiciones es un suicidio. Y para ver bien, esos limpiaparabrisas, que apenas cuestan unos euros, tienen que estar nuevos. Más de dos veranos desintegran sus gomas, así que ese es el plazo para cambiarlos. La limpieza interior de las lunas, sobre todo del parabrisas, evitará el empañamiento de los cristales. Y qué decir de las baterías...

Todo esto es accesorio en países donde el parque móvil es moderno, pero en España y en Galicia esto no sucede y la puesta a punto de los vehículos debería ser casi asignatura obligatoria. ¿Por qué las administraciones, diligentes con las ITV recaudatorias o las autoridades de tráfico, no hacen campañas en este sentido?

sumario

8 MERCEDES EQA
Todo lo que se sabe sobre el nuevo eléctrico compacto del gigante alemán.

12 TOYOTA HIGHLANDER
La marca nipona lanza un gran SUV de 5 metros de largo y 7 plazas.

24 SEGURIDAD VIAL
Tráfico prepara la plataforma 3.0 para informar en tiempo real.

28 GERRY MCGOVERN
Repaso a la obra del diseñador del nuevo Land Rover Defender.



JEFA DE SUPLEMENTOS
SANDRA FAGINAS

COORDINACIÓN «ON»
JAVIER ARMESTO

ESPECIALISTAS DEL MOTOR
JUAN TORRÓN Y JUAN ARES

DISEÑO
MARÍA PEDREDA

MAQUETACIÓN
MABEL RODRÍGUEZ

EN ESTE NÚMERO

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

FOTÓGRAFOS
ÁNGEL MANSO



A los que creen
que está todo por
descubrir, buen viaje.



Gama Q de Audi desde 290€/mes*
Entrada desde 6.964€

Sí, aún están todas esas ningunas partes por descubrir. Esos lugares increíbles que aparecen en medio del camino y que solo pueden ver aquellos que miran más allá. Porque lo que para algunos son simples lugares de paso, para otros son lugares maravillosos. Comienza este viaje al volante de un Audi de la Gama Q. [Audi.es/GamaQ](https://www.audi.es/GamaQ)



*Oferta Audi Financial Services para un Audi Q2 Advanced 30 TFSI 81 kW (110 CV) 6 vel., con un contrato de Renting a 36 meses y 45.000 km totales, abonando una entrada de 6.964€ a través de Volkswagen Renting S.A. La cuota y la entrada incluyen IVA. Incluye todos los servicios en Red Oficial Audi de mantenimiento y desgaste, garantía (reparación de averías), servicio de seguro y complementario de reparaciones y asistencia en viaje durante el periodo contratado. Cambio de neumáticos no incluido. Oferta válida hasta el 28/02/2021 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Audi Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Renting S.A. Sin coste de cancelación a partir de 12 meses aportando una entrada inicial mínima de 2.485€ y máxima de 8.467€ y con una cuota entre 245€ y 405€ (en función de la entrada y la duración). Gama Q de Audi. Emisiones combinadas de CO₂: 123 a 232 g/km. Consumo combinado de combustible: 4,7 a 10,2 l/100 km. Más información en la Red Oficial Audi y en [audi.es](https://www.audi.es). El modelo visualizado no corresponde con la oferta.

UN SUV CON MUCHAS SOLUCIONES

Hyundai anuncia la actualización de su modelo Kona. Un coche que desde el 2017 ha conquistado a más de 200.000 clientes en toda Europa con su silueta de SUV mediano, y que ahora ve multiplicada su oferta con una versión eléctrica.

Por **Juan Torrón**

El Hyundai Kona se ha convertido durante estos años en uno de los modelos más populares de la marca tras el éxito alcanzado en el mercado europeo. Llegó en 2017 con varios premios bajo el brazo por su diseño y sus ventas durante estos años lo han corroborado. Además, también se convirtió en aquel momento en el primer electrificado de la marca y su rango de autonomía superior a los 400 kilómetros le permitió alcanzar una buena cuota de mercado en distintos países.

Ahora, Hyundai anuncia una actualización que no solo afecta a su diseño exterior e interior, sino que también ofrece una importante mejora en conectividad, ayudas a la conducción así como una amplia gama de motores que incluyen varias tecnologías para que el cliente pueda encontrar su Kona más adecuado.

En su exterior el protagonismo lo logra su amplia parrilla delantera, que combinada con su nuevo diseño de luces le otorgan un mayor dinamismo y deportividad. Por contra, sus amplias protecciones que recorren todo el perímetro del coche nos recuerdan que estamos ante un



vehículo recreacional, que contiene sus medidas creciendo únicamente 40 milímetros y quedándose en los 4,1 metros de longitud. Las llantas también aumentan ahora su tamaño en función de las motorizaciones y acabados.

En su interior la pantalla central parece desconectada de la línea del

salpicadero para lograr así una mayor visibilidad. Luces de ambiente o anillos cromados son detalles que el cliente percibirá nada más entrar en el coche. Las ayudas a la conducción siguen siendo numerosas, destacando la incorporación del freno de mano eléctrico. También la conectividad ha mejorado mucho, y prueba de ello

es la desaparición del cable del teléfono, que pasa a conexión inalámbrica opcional.

Con un precio de partida de 22.390 euros para la versión más económica, que corresponde al motor de 1.0 litros y acabado Klass, este se puede ver rebajado hasta los 18.000 euros con diferentes ayudas.



La marca coreana ofrece varias tecnologías bajo su capó: diésel, gasolina, híbrido y eléctrico



EL DISEÑO LLEGA A LAS LUCES

La marca coreana, de la mano de sus diseñadores, está trabajando mucho sobre las líneas de sus luces diurnas y faros delanteros. Ya lo vimos con el Tucson y sus peculiares luces y lo vemos ahora con el Kona y esas dos líneas muy diferenciadas entre luces diurnas y de carretera.



MOTORES PARA TODOS LOS GUSTOS

Por J.T.

Tecnológicamente, los coreanos de Hyundai quieren ser los impulsores de las tecnologías más limpias y por ello han convertido sus gamas en todo un abanico de posibilidades bajo el capó. El nuevo Kona se podrá comprar con motores diésel y gasolina, pero también a partir de ahora con tecnología híbrida de varios niveles.

Motores que se pueden combinar con tracción a dos ruedas o un sistema de demanda de tracción a las cuatro ruedas. También el cliente podrá optar por una caja de velocidades manual de 6 marchas o una de doble embrague

de 7 velocidades. Incluso hay una caja de cambios manual inteligente que se adapta perfectamente a la versión híbrida de 48 voltios, logrando un importante ahorro de combustible.

MOTORES

La gama de motores gasolina comienza con uno de un litro de cubitaje capaz de ofrecer 120 caballos de potencia, bajo las siglas TGD. Ya en ciclo diésel la marca oferta un propulsor de 1.6 litros de cilindrada con el que se logran dos niveles diferentes de potencia, 115 y 136 caballos.

Pero la estrella de los motores será el híbrido, que combina un gasolina de 1.6 litros y 105 caballos con un motor

eléctrico de 43,5 caballos, con un resultante total de 141 caballos y una etiqueta ECO.

Y la estrella en etiquetas cero es su modelo Kona eléctrico cien por cien, con dos posibles potencias, una de 136 caballos y una autonomía de 289 kilómetros; o la más alta de la gama, ya con 204 caballos y una autonomía en ciclo WLTP de 449 kilómetros.

Este modelo lo reconoceremos por su frontal totalmente carenado en el color de la carrocería, con la tapa de la recarga incluida, así como por sus llantas también de grandes radios.

Una vez más el hándicap vuelven a ser los escasos puntos de recarga y su alto precio de partida, 38.500 euros.



ELÉCTRICO Y CON ESTRELLA

Mercedes continúa con el desarrollo de coches eléctricos. Al EQC le sigue este EQA, un SUV de 4,4 metros de largo, parecido al GLA, pero eléctrico y con 426 kilómetros de autonomía.

Por **Juan Ares**

Mercedes acaba de presentar su segundo coche eléctrico, el EQA. Utiliza la base del GLA y gracias a sus 4,4 metros de largo y a su formato SUV compacto promete convertirse en el primer Mercedes eléctrico que consiga un volumen importante de ventas.

Hemos podido conducir en una primera toma de contacto la primera

versión, que llegará al mercado en unos meses, el EQA 250. Se trata de una configuración que tiene un único motor eléctrico en el eje delantero, tracción delantera y 190 CV de potencia. Más adelante llegarán versiones con dos motores y tracción integral. Las baterías de 66,5 kWh de capacidad útil van situadas en el suelo entre ambos ejes.

En un enchufe convencional de 11 kW necesita 5 horas y 45 minutos para cargar su batería, mientras en

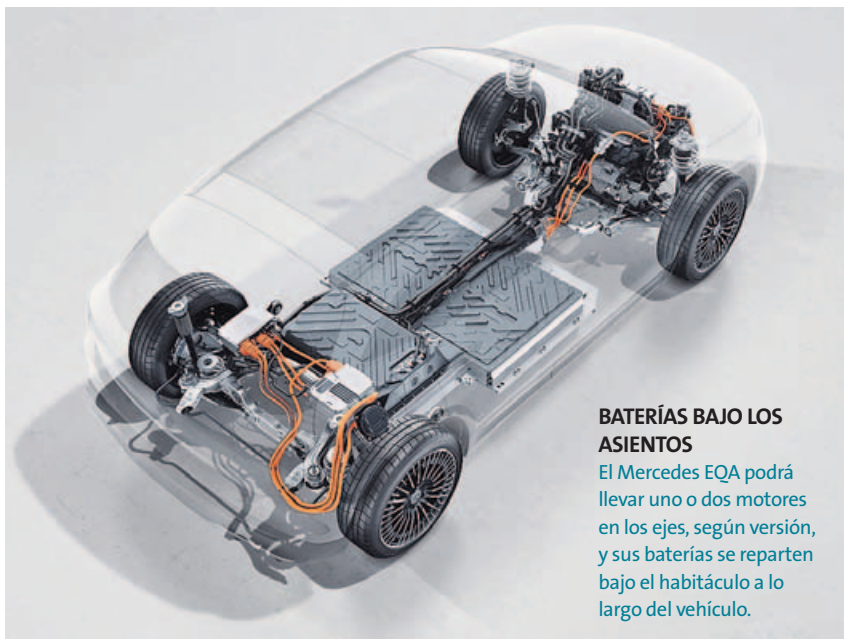
un cargador rápido podría alcanzar la capacidad máxima de energía en poco más de 30 minutos.

Conduciéndolo destaca la fantástica insonorización de su habitáculo, la calidad de rodadura y el aplomo que ofrece respecto a un GLA de idénticas dimensiones, ya que al tener el peso de las baterías en el suelo su centro de gravedad ha bajado muchísimo.

Tiene tres modos de conducción y a pesar de sus 190 CV se mueve con bastante soltura. Permite modular

los niveles de retención que ejerce al soltar el acelerador, llegando a poder conducirlo sin tocar el pedal de freno.

Anuncia un consumo eléctrico muy reducido de 17,7 kWh y durante la prueba en autovía apenas pasaba de 21 kWh, de ahí que pensemos que podría acercarse a la autonomía máxima anunciada de 426 km. Su precio en España todavía no se ha hecho público, pero si es ajustado podríamos estar ante el primer coche eléctrico popular en Mercedes.



BATERÍAS BAJO LOS ASIENTOS

El Mercedes EQA podrá llevar uno o dos motores en los ejes, según versión, y sus baterías se reparten bajo el habitáculo a lo largo del vehículo.



NUEVO BMW iX3

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.concesionariobmw.es

Consumo eléctrico en kWh/100 km: 17.817.5.

Consumo de combustible en l/100 km (promedio): 0.

Emisiones de CO₂ en g/km (promedio): 0





EL M5, AÚN MÁS ESPECIAL

Con la llegada del BMW M5 CS, la marca alemana ha llevado la evolución de su berlina grande y deportiva hasta el extremo. Con 635 CV, una puesta a punto más deportiva y un montón de detalles exclusivos, estamos sin duda ante el M5 más especial de la historia.

Por **Héctor Ares**

Mejorar un coche como el BMW M5 no parece tarea sencilla. La berlina deportiva tiene de serie 600 CV y llega a los 625 en la versión Competition. Pero en BMW M sabían que a su motor V8 TwinTurbo de 4,4 litros todavía se le podía sacar mayor rendimiento, así que han decidido crear esta versión M5 CS con 635 CV, dirigida a los clientes que quieren uno de los BMW M más especiales de la historia.

A DIETA

Más allá del aumento de potencia, la receta aplicada al M5 CS es la típica de los coches de competición. Se ha reducido el peso del conjunto en 70 kilos gracias a que prescinde de algunos elementos de confort, como el apoyabrazos entre los asientos delan-



teros. También se han fabricado en fibra de carbono piezas tan importantes como el capó delantero y se han sustituido sus confortables butacas por auténticos asientos de competición, no solo en las plazas delanteras,

sino también en las traseras.

El resultado es un coche que promete sensaciones fuertes, al ser capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en solo 3 segundos, cifras más dignas de un coche superdeportivo que de un Serie

5 evolucionado hasta el extremo. Para conseguir pasar tanta potencia al asfalto de forma efectiva tiene el innovador sistema de tracción M xDrive, que permite elegir, con solo pulsar un par de botones, si el coche se mueve en tracción total o si deja toda la potencia en el eje posterior.

Su carrocería luce detalles específicos como el capó delantero más musculoso o los riñones delanteros en color bronce dorado. Para terminar de rizar el rizo, las luces delanteras con faros LED disponen de iluminación diurna en color amarillo en honor a los coches de competición de BMW. Por el momento no han dado a conocer su precio ni el número de unidades que fabrica-

rán, pero sabiendo que estamos ante el BMW más potente de la historia seguro que ya hay muchos potenciales clientes deseando tener una pieza tan exclusiva como el BMW M5 CS en su garaje.

MUÉVETE Y VERÁS QUE TU MUNDO CAMBIA.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ŠKODA SCALA desde 14.300 €* con 4 años de mantenimiento.

Los caminos que no tomaste, a veces, te persiguen para siempre en forma de ¿Qué hubiera pasado si...? En ŠKODA creemos que solo hay una manera de saber la respuesta: atrévete. El nuevo ŠKODA SCALA estará allí para acompañarte. Su diseño, lleno de detalles, lo convierten en el coche ideal para todos los caminos que decidas tomar. Además, disfrutarás de todas las ventajas de la etiqueta ECO.

LLANTAS DE ALEACIÓN 41CM (16") **FAROS LED** **ŠKODA CONNECT**
FRONT ASSIST **SENSOR DE PARKING TRASERO** **LANE ASSIST**

Muévete siempre.

*PVP recomendado en Península y Baleares para un ŠKODA SCALA 1.0 TSI 70 kW (95CV) Active por 14.300 € (IVA, transporte, impuesto de matriculación y descuento de Marca, concesionario y bonificación de Volkswagen Bank GmbH S.E. incluidos en el precio). No incluye gastos de pre-entrega ni gastos de matriculación (Consulte condiciones de I.M según CCAA). Oferta válida hasta el 28/02/2021 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Bank GmbH S.E. según condiciones contractuales con un capital mínimo de 12.000 € con una duración y permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. El precio incluye 4 años de mantenimiento (o 60.000 km lo que suceda antes). Modelo visualizado: ŠKODA SCALA Ambition con opcionales.

Consumo medio combinado (Valores WLTP) de 5,2 a 6,5 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 99 a 147 g/km. (Valores WLTP). Emisiones ponderadas de CO₂ de 92 a 116 g/km. (Valores NEDC).



skoda.es

RED DE CONCESIONARIOS OFICIALES ŠKODA DE GALICIA

BONAVAL MÓVIL

Vía Isaac Peral, 8-10 - Tel. 981 51 97 37
Santiago de Compostela

CEAO MOTOR

Avenida Benigno Rivera, s/n
Tel. 982 20 97 50 - Lugo

GADASA

Ctra. de Vigo, 26 - Tel. 988 24 73 13
Quintela de Canedo (Ourense)

GADASA CORUÑA

Av. Das Mariñas, 287-289
Tel. 881 898 069 - Oleiros (A Coruña)

MOURENTE MOTOR

Av. Madrid, 131 - Tel. 986 26 64 54 - Vigo
Av. Lugo, 96 - Tel. 986 85 83 50 - Pontevedra

MOVILRIA

Estrada Castela, 49-50 (Pol. A Gándara)
Tel. 981 37 27 20 - Ferrol

PROPUESTA DIFERENTE

Toyota ya tiene un gran SUV con propiedades montaÑeras como el Land Cruiser, pero ahora refuerza su oferta en la parte alta de la gama con este Highlander, su nuevo buque insignia, con silueta más familiar, capacidad para siete plazas y cinco metros de largo.

Por **Juan Ares**

El Highlander era la gran baza escondida de la marca, que lo tenía para mercados como el americano, más propicios para este tipo de coches. Ahora en Europa le servirá para enfrentarse a un buen número de modelos SUV de gran tamaño con siete plazas disponibles en marcas como Land Rover, Volvo, Volkswagen, Hyundai o Nissan.

El Highlander presume de una apariencia imponente, con sus 4,96 metros de largo, un frontal muy expresivo y un largo capó.

Solo se comercializa con una motorización híbrida formada por su propulsor de gasolina de 2.5 litros y 190 caballos aplicados al tren delantero, donde también tiene la ayuda de otro motor eléctrico, mientras que la tracción total se consigue con el empleo de un segundo motor eléctrico de 54 caballos que impulsa las ruedas traseras. Combinados todos desarrollan 248 caballos.

SIETE AMPLIAS PLAZAS

Lo interesante del Highlander es su gran capacidad interior. Como todos los coches de siete plazas, el problema está en la tercera fila, pero en este caso Toyota diseñó una banqueta deslizable en la segunda fila que permite modular la distancia a la de atrás. Además, segunda y tercera filas son fácilmente abatibles, de modo que con cinco plazas (sin tercera fila) dispone de 658 litros, mientras que plegando la segunda fila queda espacio para almacenar hasta 1.909 litros.

En la consola central del habitáculo se puede disfrutar de una gran pantalla (opcional) de 12,3 pulgadas, aunque la de serie mide 8.

En su circulación, aunque no sea un coche prestacional, se pueden seleccionar cuatro modos: eco, normal, sport y trail. En conducción razonable se pueden conseguir consumos de alrededor de 9 litros a los cien kilómetros, que no están mal tratándose de un coche de este peso y tamaño. Además es un coche bien insonorizado en su condición de híbrido y



COMO EL SALÓN DE CASA

Con las dos filas traseras abatidas «casi» cabe el Guernica de Picasso dentro. La pantalla central del tablero puede ser de hasta 12,3 pulgadas.

cuenta también con todo el potencial de seguridad del grupo Toyota, con el Safety Sense que incluye sistemas como el de precolisión o el de detección de peatones y ciclistas, el control de crucero adaptativo, el de mantenimiento de trayectoria y el de aviso de cambio de carril. Por supuesto que en

confort también cuenta con sistemas muy recomendables como el control activo de luces de carretera o el reconocimiento de las señales de tráfico.

El Highlander llegará al mercado español con dos acabados, el Advance y el Luxury, con faros Full LED, llantas de 20 pulgadas, asientos calefactados,

cámara trasera o cargador de teléfonos inalámbrico en su acabado más económico. El precio con el que se comercializará será de 52.000 euros o 400 euros/mes con financiación de Toyota, donde se incluyen cuatro años de garantía y cuatro años de mantenimiento.



El Highlander es la alternativa al Land Cruiser, menos montañoero que este, pero más familiar y viajero



DÍAS

PEUGEOT PROFESIONAL

DEL 8 AL 20 DE FEBRERO

MOTION & e-MOTION

GAMA PROFESIONALES PEUGEOT

MAESTROS DE LO IMPENSABLE

CONDICIONES ESPECIALES Y FINANCIACIÓN EXCLUSIVA PARA VEHÍCULOS EN STOCK

RED DE CONCESIONARIOS

Y TODA SU RED DE AGENTES DE VENTA EN LA PROVINCIA DE A CORUÑA

TUMOSA

PERILLO / OLEIROS

DIMONORTE

MILLADOIRO / SANTIAGO

DIMOLK

BÉRTOA / CARBALLO

www.grupodimolk.com

Solo del 8 al 20 de febrero en tu concesionario Peugeot, ven a conocer el Nuevo Peugeot e-Expert y encuentra tu vehículo de empresa con las mejores condiciones. Disfruta de asesoramiento profesional en toda nuestra gama. Condiciones especiales y financiación exclusiva para vehículos en stock.

Gama Partner. Valores WLTP: Consumo mixto (L/100km) desde 5,1 hasta 7,7. Emisiones de CO₂ (g/km) desde 133 hasta 174. Nuevo Peugeot e-Expert Motor eléctrico: Consumo eléctrico combinado WLTP (Wh/km) 230,3 - 281,6 (versión batería 50kWh) 246,8 - 294,9 (versión batería 75kWh). Emisiones CO₂ WLTP (g/km): 0. Autonomía WLTP hasta 230 (versión batería 50kWh), hasta 330 km (versión batería 75kWh). Gama Boxer: Consumo medio (L/100 km) desde 8,1 hasta 14,8. Emisiones de CO₂ (g/km) desde 212 hasta 387. Más información en la sección WLTP de la página web <http://wltp.peugeot.es>.

Turismos Motor, S.A., **TUMOSA**, CIF A15158520, DIMONORTE Automóviles S.A., **DIMONORTE**, CIF A15037278, Automóviles DIMOLK S.L., **DIMOLK**, CIF B15064819, pertenecen al Grupo Dimolk.



EL AS ESCONDIDO DE KIA

El Rio es un modelo de cuatro metros presente en el mercado desde el año 2000 y que se actualiza en su cuarta generación incorporando un diseño más moderno, más equipamiento y hasta un motor híbrido de 48 voltios. Sus precios siguen siendo asequibles, desde 11.250 euros.

Por **Juan Ares**

En sus 4,06 metros de largo el Rio ofrece ahora un aspecto muy moderno y juvenil gracias al rediseño de parrilla y paragolpes, la tecnología led en sus ópticas y llantas de aleación más vistosas de hasta 17 pulgadas.

Es un modelo de carácter práctico y juvenil, con versiones deportivas GT Line y colores más vistosos, sin perder su filosofía racional. Capaz para cinco plazas (mejor cuatro) y con un maletero de 325 litros ampliables, la gran noticia es que ya dispone de un motor híbrido de 48 voltios con potencias de 100 o 120 caballos. Es un propulsor 1.0 Turbo de gasolina ayudado por un pequeño motor eléctrico que consigue rebajar los consumos y emisiones en determinadas situaciones. Este motor va acoplado a un nuevo cambio



UN COCHE CONECTADO

El equipamiento es notable, como muestra su interior con servicios conectados de tráfico en tiempo real, alerta de controles de velocidad, previsión meteorológica o estaciones de servicio.

manual inteligente de seis velocidades, o a una caja automática de siete.

La otra variante mecánica de este nuevo Rio es el motor de gasolina atmosférico 1.25 DPI con una potencia de 84 caballos, más adecuada para

uso urbano. Hay que decir que los motores híbridos disponen de sistema de selección de conducción con tres modos (eco, sport y normal).

El Rio ha mejorado también en su equipamiento, tanto de infoentrete-

nimiento como de seguridad. Ya lleva disponible una nueva pantalla táctil de 8 pulgadas asociada al sistema de conectividad UVO. Cuenta con conexión Bluetooth para dos dispositivos.

En seguridad dispone de asistencia para colisiones frontales al reconocer peatones, vehículos o ciclistas, también asistencia para permanecer en el carril y para vigilar el ángulo muerto. Advierte también de los límites de velocidad y hasta puede llevar control de crucero inteligente que mantiene distancia con los coches de delante.

El nuevo Kia Rio se comercializa en los concesionarios gallegos con acabados Concept, Drive y GT-Line. Los precios, con promociones, parten de los 11.250 euros en acabado Concept básico y motor de 84 caballos. Los motores híbridos comienzan en 13.300 euros para el 100 caballos Concept y en 16.200 para el de 120 caballos.



Superar lo previsto y lo imprevisto, un día más.

Gracias a la fiabilidad de la Vito Furgón, apurarás al máximo cada jornada para que la única sorpresa que tengas al final del día sea... haber realizado más entregas.

Cuando se trata de tu trabajo, **cada minuto cuenta.**

¹Ejemplo de Leasing con las facilidades del programa Alternative Lease de Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A. -Avda. Bruselas 30- 28108 Madrid, para una Vito Furgón Compacta 110 CDI tD. Precio 19.303,31€ (Transporte, preentrega, impuesto matriculación no incluidos), válido para ofertas realizadas hasta el 15/04/2021, solicitudes aprobadas hasta el 15/04/2021 y contratos activados hasta el 31/05/2021. Teniendo el cliente un plazo de 14 días hábiles para ejercer su derecho de desistimiento. Permanencia mínima de la financiación de 24 meses. **Importe a financiar 14.643,90€**, Por 169€ al mes en 36 cuotas, 25.000 kms/año y una cuota final de 10.411,77€², entrada 4.659,41€, TIN 4,95%, plazo total del leasing 36 meses, comisión de apertura 366,10€ (2,50%), TAE 6,19%. **Importe total adeudado 16.861,87€**. Precio total a plazos 21.521,28€. Coste total del crédito 2.217,97€ e importe de los intereses 1.851,87€ (el posible desajuste de los intereses se debe a la fórmula de redondeo y lo asume la entidad financiera. Sistema de amortización francés). Todos los importes reflejados no incluyen IVA. ²Existen 3 posibilidades para la última cuota: cambiar el vehículo, devolverlo (siempre que se cumplan las condiciones del contrato), o adquirirlo pagando la última cuota. ³Los valores de consumo de energía y autonomía eléctrica se han obtenido a partir del procedimiento de medición prescrito en el Reglamento (UE) 715/2017 en su versión actual vigente. Los valores de emisiones de CO₂ indicados han sido obtenidos de acuerdo con el procedimiento de ensayo "WLTP CO₂" según lo dispuesto en el art. 2 No. 3 Reglamento de aplicación (UE) 2017/1153. El modelo visualizado puede no corresponder con el ofertado. Más información en www.mercedes-benz.es/vans/es

Vito Furgón Compacta 110 CDI tD

169€/mes¹

En 36 cuotas. Entrada: 4.659,41€.

Cuota Final: 10.411,77€². TIN: 4,95%. TAE: 6,19%.
(Los importes reflejados no incluyen IVA).

Consumo mixto en l/100 km: 7,3³. Emisiones de CO₂ en g/km (combinado): 192.

Mercedes-Benz



LOUZAO

Concesionario Oficial Mercedes-Benz

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

LECCIÓN DE GEOGRAFÍA

Por **Juan Ares**

Hay que reconocer que las marcas que utilizan letras y números para denominar sus modelos hacen que sea más farragoso a la hora de recordarlos, e incluso entre ellas hay semejanzas que llaman a la confusión.

La mayoría de los fabricantes tiran por otros caminos y le ponen nombres propios a sus modelos, pero entre todas ellas, por originalidad, destaca Seat, que después de los años setenta descartó la primera vía de la que hablábamos (127, 1430, 124, 131)

cuando en 1982 nombró Ronda, en honor a la población malagueña célebre por su profundo tajo, a un modelo que derivaba del Fiat Ritmo italiano.

Sin saberlo, se iba a crear una de las señas de identidad de la marca, la de nominar con toponimia española a sus modelos.

En aquella década de los 80, tras el fugaz Ronda llegaron el Ibiza, que aún se mantiene hoy en la gama, y el Málaga, una versión tres cuerpos del anterior. En la década de los 90, el viaje por la geografía española continuó con modelos como Toledo, Córdoba Alhambra y León, que aún se mantiene en la actualidad y es el más vendido en España.

En esa década también llegó el primero y de momento único nombre gallego, cuando Seat decidió, en 1997, que su modelo urbano de tres metros y medio se denominase Arosa. Y no fue sin polémica.

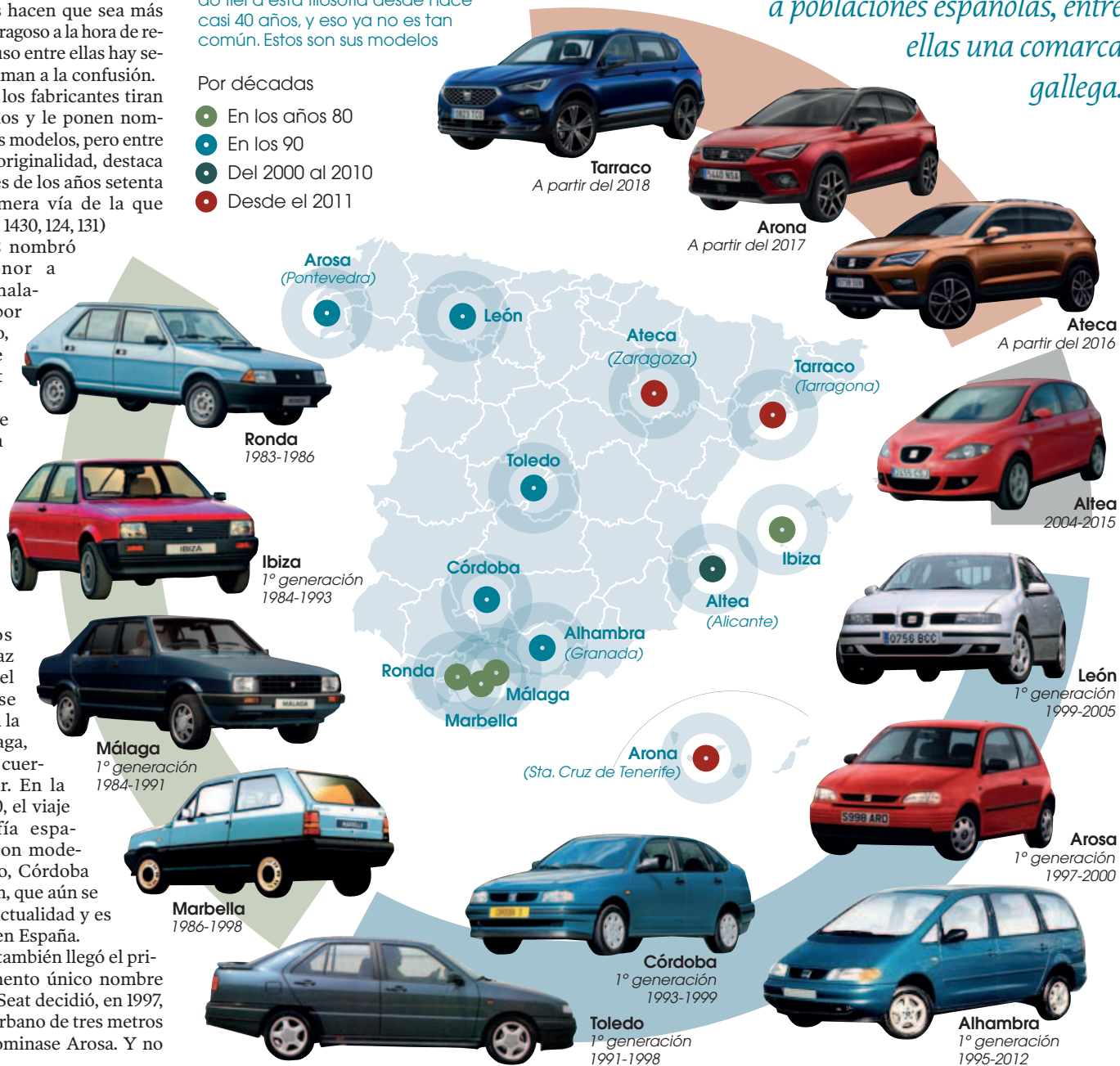
Resulta que, al enterarse, la Xunta de Galicia, entonces presidida por Manuel Fraga, lo celebró como un éxito propio y eso levantó ampollas en ciertos sectores que acudieron a la reivindicación lingüística para criticar la decisión de Seat. Vamos, que querían que el nombre fuese Arousa, en toponimia gallega. Ante la polémica,

Por toda España

La utilización de localidades en la denominación de modelos de automóvil no es algo nuevo. Sin embargo Seat se ha mantenido fiel a esta filosofía desde hace casi 40 años, y eso ya no es tan común. Estos son sus modelos

Por décadas

- En los años 80
- En los 90
- Del 2000 al 2010
- Desde el 2011



La popularidad de los modelos de Seat se debe, en parte, a que son fácilmente reconocibles gracias a sus nombres ligados a poblaciones españolas, entre ellas una comarca gallega.

que llegó a los medios de comunicación muy politizada, Seat decidió, haciendo un guiño, que fabricaría chapas con el nombre gallego para los clientes que lo quisiesen sacar así del concesionario. Miles de esas chapas quedaron en las estanterías de los

concesionarios, porque apenas doscientos clientes pidieron la que ponía Arousa. Al mismo tiempo, la marca, que quería hacer la presentación del modelo para la prensa mundial en Galicia (ya tenía contratado el Gran Hotel de La Toja), temiendo boicots

al acto, aprovechando la presencia de periodistas, decidió cambiarlo y celebrarlo en Canarias. Punto y final a la absurda polémica.

Altea, Ateca (Zaragoza), Arona (en Canarias) o Tarraco cierran, de momento, el círculo viajero de Seat.

O.A.

Nuevo Hyundai TUCSON Híbrido.

Rompiendo moldes.

Por
290€/mes

48 meses • 10.000 km/año

Renting a particulares.

Todo incluido.



Con etiqueta ECO.



Lo hemos vuelto a hacer. En Hyundai hemos creado un nuevo modelo a seguir, porque el diseño del nuevo Hyundai Tucson rompe con lo establecido combinando **fuerza y dinamismo** con la última tecnología en **seguridad, confort y conectividad**. Disfruta de la **primera parrilla con luces paramétricas del mundo** y tecnología de iluminación de tipo espejo, su **pantalla de 10,25"**, los servicios de **conectividad Bluelink**, con los que podrás controlar el coche desde tu móvil o con tu voz y el **Sistema Autónomo de Aparcamiento**.

Un SUV único con todas las ventajas de la **última tecnología híbrida eléctrica**. No hay duda de que el **Nuevo Hyundai Tucson** ha llegado rompiendo moldes.

On to better.

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

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

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

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



5 DE GARANTÍA
SIN LÍMITE DE KM

Gama Nuevo Hyundai Tucson: Emisiones CO₂ (gr/km): 136-162. Consumo mixto (l/100km): 5,2 -7,1. Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP. PVP recomendado en Península y Baleares para . PVP recomendado en Península y Baleares para Tucson 1.6 TGD 110,4kW (150CV) CLASS (23.800€). Incl. IVA, transporte, imppto. Matriculación, descuento promocional, aportación de concesionario, oferta de mantenimiento, y Plan Renove de Hyundai aplicable por la entrega de un vehículo usado bajo titularidad del comprador durante al menos los 6 meses previos a la fecha de compra de un vehículo nuevo Hyundai. No se incluyen los gastos asociados a financiación (Comisiones, Intereses o Programas de Seguro) que pueden consultarse en la web www.hyundai.com/es.html. Oferta aplicable para clientes particulares que financien con el producto Hyundai MOVE a través de Banco Cetelem S.A.U. un importe mínimo de 13.000 € a un plazo mínimo de 36 meses y una permanencia mínima de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación de la entidad financiera. PVP recomendado para clientes que no financien 25.400 €. Oferta válida hasta el 28/02/2021. Modelo visualizado: Nuevo TUCSON STYLE. Incluye hasta los cinco primeros mantenimientos gratuitos en función de la duración del préstamo. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje ofrecida 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. Consulta las condiciones de oferta, mantenimiento y garantía en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.com/es.html



EL SUV MÁS POLIVALENTE

El NX 300h, un SUV híbrido amplio y con un maletero de 555 litros, encara la recta final de su actual versión con un equipamiento más completo en cuanto a seguridad y sistemas multimedia.

Por **Javier Armesto**

El Lexus NX 300h se ha hecho un hueco entre los SUV más polivalentes del mercado, ya que aúna una serie de características que hacen que sobresalga entre sus competidores: mide 4,64 metros de largo, lo que le da más espacio para los pasajeros y capacidad de carga que los modelos que se quedan en 4,5 metros o por debajo; tiene una altura al suelo de 18,5 centímetros, suficiente para circular sin miedo por terrenos irregulares pero manteniendo unas excelentes aptitudes para rodar por vías rápidas; es un híbrido que no necesita depender de enchufes para proporcionar pequeños tramos de conducción cien por cien eléctrica, lo que hace que su consumo en ciudad sea muy bajo; y

los acabados son propios de una marca *premium*, con una elegancia, sofisticación y calidad de materiales muy elevadas. Gracias al concesionario Breogán Motor hemos podido probar la versión F Sport, con suspensiones electrónicas y detalles de diseño exclusivos.

La última puesta al día ha permitido además dotar al NX de un equipamiento más completo que consigue pulir las pequeñas carencias que presentaban las primeras versiones (el coche se lanzó en el 2015). Ahora cuenta con Apple Car Play/Android Auto, por lo que los conductores pueden acceder a su teléfono y utilizarlo sin problemas a través de la pantalla multimedia del vehículo. Con unos iconos más grandes, una interfaz simplificada y comandos de voz fáciles de usar a través del asistente de Google o Siri, se reducen al



mínimo las distracciones en carretera.

Una vez conectado, los usuarios pueden poner su música mediante aplicaciones como Spotify o Apple Music, enviar mensajes a través de WhatsApp, o navegar con Google Maps o Waze. Por cierto que Lexus ha contactado con los propietarios del modelo vendido en los años 2018 y 2019 para instalarles de forma gratuita el módulo multimedia MM17, compatible con este sistema, lo que dice mucho de cómo cuida la marca a sus clientes.

Otra importante mejora tiene que ver con la seguridad, pilar fundamental del fabricante japonés. Toda la gama NX incorpora la segunda generación del Lexus Safety System+ (LSS+), que incluye sistema pre-colisión con detección de peatones (tanto de día como de noche) y de ciclistas (solo de día); asistencia interactiva de cambio involuntario de carril, que nos devuelve a la trazada correcta, reconocimiento de señales de tráfico y control de crucero adaptativo desde 0 km/h.





ACABADOS DE CALIDAD

El Lexus NX 300h se puede adquirir desde 41.900 euros (la versión F Sport cuesta 61.200) y cuenta con unos acabados en piel y aluminio característicos del fabricante nipón.



MÁS EQUIPAMIENTO

El volante con ajuste eléctrico de serie desde la versión Business y un nuevo acabado de carrocería en Naranja Carnelian (hay nueve opciones de color) son otras novedades.



4x4 Y SUSPENSIÓN ELECTRÓNICA

La tracción total y la suspensión adaptativa, capaz de tomar decisiones en menos de 2,5 milésimas de segundo, permiten una conducción semi-deportiva, especialmente en los modos Sport y Sport Plus.



Por Juan Torrón



BREOGÁN MOTOR

Entrega de Toyota Yaris a Cruz Roja

Breogán Motor, concesionario Toyota en A Coruña, hizo entrega de una flota de vehículos Toyota Yaris Electric Hybrid a Cruz Roja Galicia. Breogán también apoyará a la entidad cediéndole un vehículo comercial Proace City. La entrega de llaves de los vehículos la realizó José Ramón Ferreiro, director general del Grupo Breogán, y las recibió la presidenta de Cruz Roja Galicia, Carmen Colmeiro. Breogán continúa su entrega de flotas a cuerpos de emergencias como Policía, Bomberos y Protección Civil de Betanzos, Lugo o Ferrol, así como a la Policía Autónoma de la Xunta de Galicia que recibió en noviembre vehículos RAV-4.

ROFERVIGO

Nissan, premiada en Vigo y Ourense

El Nissan Global Awards premia anualmente a la élite de la Red Nissan mundial y este año el galardón ha recaído en las concesiones de Rofervigo, Roferourense y Roipesa, pertenecientes al grupo Romero. La entrega del premio la hizo, en las renovadas instalaciones de Rofervigo, el consejero director general de Nissan Iberia, Bruno Mattuci, y fue recibido por Juan Romero, gerente de Rofervigo, que se declaró muy orgulloso por el reconocimiento. Mattuci, por su parte, se mostró optimista de cara al 2021 para alcanzar un crecimiento del mercado español del 30 %, apostando por la renovación del parque.



GRUPO PÉREZ RUMBAO

Nuevo concesionario Volvo Trucks Galicia

El Grupo Pérez Rumbao, a través de la sociedad EK camiones, S.L.U. (EKAM) es, desde el pasado 1 de enero, el nuevo concesionario para toda Galicia de Volvo Trucks, la rama industrial de la firma sueca, bajo la gerencia de David Pérez. Para dar servicio a los clientes de la marca disponen de instalaciones en Oleiros (Avenida das Mariñas, 1) para las provincias de A Coruña y Lugo, y en O Porriño, en el polígono de As Gándaras, donde atenderá a clientes de Pontevedra y Ourense. Con más de 10.000 metros cuadrados en cada instalación, cubrirán todos los servicios y necesidades de sus clientes de camiones Volvo.

SIENTE OTRO UNIVERSO

LEXUS NX *HÍBRIDO* POR 37.500€*

Financiando con Lexus Privilege

Cuando entras en el mundo Lexus sientes una conducción diferente gracias a la tecnología 100% híbrida autorrecargable exclusiva de Lexus. Bienvenido a otro universo.

Compatible con Apple CarPlay para iPhone.

Descubre más en www.lexusauto.es



LEXUS GALICIA-BREOGAN AUTOLUX S.L.

Avda. das Mariñas, 288 - Perillo - Oleiros (A Coruña) - Tel. 981160 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



145 kW 197CV. 7,1l/100km.
CO₂ 160 g/km. (WLTP). - NO_x: 0,0007 g/km.



LEXUS
EXPERIENCE AMAZING

*Lexus NX 300h Business MY21. Precio por financiar 37.500 € con Lexus Privilege. PVP al contado sin servicios 41.800 €. Entrada: 12.039,50 €. TIN: 7,95%. TAE: 9,26%. 49 meses: 48 cuotas de 350€ / mes y última cuota: 16.321,84 €. Comisión de apertura financiada (2,75 %): 700,16 €. Precio Total a Plazos: 45.161,34 €. Importe Total de Crédito: 26.160,66 €. Importe Total Adeudado: 33.121,84 €. Coste Total de Crédito: 7.661,34 €. Importe de Intereses: 6.961,18 €. Sistema de Amortización Francés. Oferta conjunta de Lexus España y Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España con el producto Lexus Privilege. Capital mínimo a financiar 22.000 €. El producto Lexus Privilege le permitirá, al finalizar el plazo, cambiar su NX 300h Business MY21 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 28/02/2021. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Modelo visualizado no corresponde con el modelo ofertado. 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.

ESTE OCTAVIA YA ES EL NUEVO ENCHUFADO

La berlina Octavia de la marca Skoda se enriquece ahora con la llegada de una motorización híbrida enchufable de 204 caballos, que permite rodar en modo eléctrico hasta 60 kilómetros y que tiene un precio muy competitivo, desde 31.600 euros.

Por **Juan Ares**

Hablamos del Octavia de cuarta generación, un modelo recién renovado con todas las tecnologías del grupo Volkswagen y que ahora incorpora en sus dos carrocerías disponibles, la berlina y la familiar, esta motorización híbrida enchufable, muy ventajosa para aquellos que hagan recorridos urbanos a diario, que es donde puede aprovecharse de esos casi sesenta kilómetros que puede rodar en modo solo eléctrico.

Este Octavia iV, así se denomina esta versión, equipa un motor 1.4 TSI de 150 caballos que se complementa con un motor eléctrico de 85 kW que, juntos, proporcionan una potencia combinada de 204 caballos. De este modo acelera de 0 a 100 km/h en 7,7 segundos y alcanza una velocidad máxima de 220 km/h. Equipado con una caja DSG de seis velocidades con mando electrónico, su conducción es muy agradable.

Pero el Octavia iV muestra sus mejores cualidades en ciclos urbanos, gracias a su autonomía eléctrica que puede alcanzar 60 kilómetros, más que de sobra para moverse en el día a día por la ciudad. Se podrán elegir dos acabados, Ambition y Style.

Hay también una versión Octavia RS iV con una potencia aumentada hasta los 245 caballos, que mantiene los 60 kilómetros de autonomía eléctrica y que se diferencia por su equipamiento tanto exterior como interior más deportivo.

Los precios con los que se comer-

cializa el Octavia iV son de 31.600 euros en el caso de la berlina en acabado Ambition, el Style sube hasta los 33.100 euros y el RS sale a la venta desde 35.800 euros. Estos son precios para aquellos que se acogen a la financiación de Skoda. En el caso de las versiones familiares hay que añadirles solamente 700 euros.

El nuevo Skoda Octavia, en su cuarta generación recién presentada y ya con las versiones híbridas enchufables a partir de ahora, consiguió el año pasado vender en todo el mundo 250.000 unidades. Las versiones híbridas conseguirán mejorar estas cifras.



SISTEMA ELÉCTRICO

Las baterías de 13 kWh tienen 8 años de garantía o 160.000 kilómetros. Se recargan en postes públicos o de carga doméstica de 3,6 kw en 2,35 horas al 80 % de capacidad.





PANTALLA DE DIEZ PULGADAS

En el interior del Octavia de cuarta generación se aprecia un nuevo diseño del volante, una pantalla táctil de 10 pulgadas, asientos de alto confort, freno eléctrico de mano y cambio electrónico.

GRAN CAPACIDAD

La berlina tiene 450 litros de capacidad de maletero, aunque abatiendo los asientos puede alcanzar los 1.405. En la versión familiar, llamada Combi, estas cifras aumentan a 490 y 1.555 litros, respectivamente.



EL TRÁFICO DEL FUTURO ESTARÁ CONECTADO

Los coches de los próximos años se comunicarán entre ellos con datos claves en tiempo real. Alertarán de accidentes, de averías, de un cruce peligroso o de que llueve en la ruta. La DGT trabaja en la Plataforma 3.0, un sistema avanzado de información que salvará vidas.

Por **José Manuel Pan**

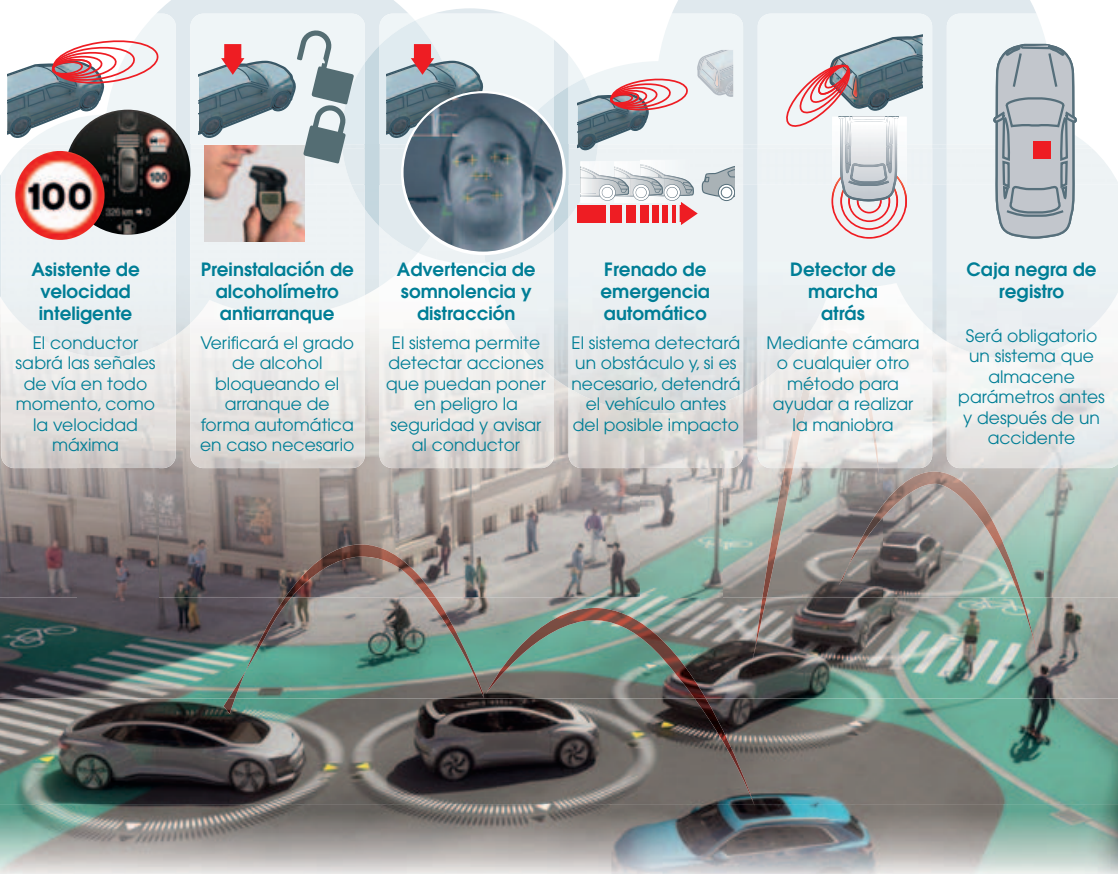
El conductor pisa a fondo el freno, pero acaba colisionando contra el coche que va delante. Ambos vehículos quedan en medio de la calzada, en una situación de máximo riesgo. Varios kilómetros más atrás, el navegador de otro coche que se está aproximando recibe un aviso de obstáculo en la vía. Este conductor sabe en ese momento que en su misma trayectoria se va a encontrar una incidencia. El aviso le llega tras activarse el ABS del primer coche. Al frenar, el sistema transmitió la alerta al resto de los coches que circulan por la zona. No es ciencia ficción. Es el futuro más inmediato, un sistema europeo de transmisión e intercambio de datos de seguridad vial (SRDI, por sus siglas en inglés) en el que participa España a través de la DGT y la Plataforma 3.0, junto a los gestores de tráfico del resto de los países de la UE, de los principales fabricantes de vehículos y de los proveedores de servicios de información vial. Se trata de lograr carreteras más seguras aprovechando la oportunidad que brinda la tecnología, como explica Jorge Ordás, subdirector de la DGT.

COCHES QUE SE COMUNICAN

El sueño de conseguir coches que se comuniquen entre sí está a la vuelta de la esquina, en mayo del 2022. Los vehículos fabricados a partir de esa fecha saldrán equipados con asistentes inteligentes de velocidad y sistemas avanzados de frenado, interfaz para conectar alcoholímetros y con los centros de gestión del tráfico. Igual que en el ejemplo de la alerta transmitida al activarse el ABS, un conductor sabrá si está lloviendo dos kilómetros más adelante, o si hay niebla, o si hay una grúa trabajando en la calzada. Es la comunicación V2V (vehículo a

Sistemas obligatorios para los coches nuevos desde el 2022

El reglamento de seguridad de la Unión Europea ha aprobado una serie de medidas obligatorias desde el 2022



Fuente: DGT

O.A.

EL VEHÍCULO ACTIVA LOS AVISOS

La generalización de esos dispositivos de seguridad, que muchos coches de gama alta ya incorporan en la actualidad, es solo el primer paso hacia el coche del futuro, que intercambiará datos con otros vehículos y con los centros de gestión del tráfico. Igual que en el ejemplo de la alerta transmitida al activarse el ABS, un conductor sabrá si está lloviendo dos kilómetros más adelante, o si hay niebla, o si hay una grúa trabajando en la calzada. Es la comunicación V2V (vehículo a



No es ciencia ficción. Llega la comunicación V2V, de vehículo a vehículo

vehículo), en la que, por ejemplo, la activación del limpiaparabrisas alertará a los coches que circulan detrás.

ALERTAS DE SENTIDO CONTRARIO

Los coches recibirán también información de la carretera, de las señales, de los semáforos y de los paneles de la DGT. Se transmitirán datos de tramos cortados, de presencia de coches en sentido contrario o de vehículos averiados, como sucede con la señal que emiten las luces de emergencia que sustituirán a los triángulos en el 2024.

10 DIAS DIGITALES

Liquidación Stock 2020

Del 12 al 22 de febrero

¡Hasta 3000€*
de descuento!



ANTAMOTOR

Coruña | Carballo | Ferrol



Próximo Mantenimiento Gratis
3 años de Garantía



Contacta por
whatsapp
981 63 43 43



Micra Homologación WLTP: Consumo mixto: 5,4-6,5l/100km. Emisiones CO₂: 126-146g/km. Qashqai Consumo mixto WLTP: 6,8 l/100 km. (NEDC-BT: 5,3 l/100 km). Consumo y emisiones homologados de conformidad con la normativa europea aplicable. Para más información sobre los valores oficiales de consumo y autonomía consulta <https://www.nissan.es/wltp.html>

Descuento sobre PVP, impuestos incluidos, para clientes particulares, autónomos y empresas (el uso del vehículo tiene que ser particular, excluyendo el Servicio Público) financiando con RCI Banque, S.A. Sucursal en España. Descuento aplicable de 2.000€ para clientes que adquieran un vehículo seminuevo Nissan y de 3.000€ para clientes que adquieran un Nissan LEAF seminuevo con un año adicional de garantía incluido. Oferta válida hasta el 31/03/2021, solo para unidades con antigüedad comprendida entre 0-42 meses que estén adheridas a la promoción. Importe mínimo a financiar 8.000€. Permanencia mínima 36 meses. Próximo mantenimiento periódico por tiempo o kilómetros del vehículo adquirido gratuito. Promoción no acumulable.



www.antamotor.es

CALIENTES Y MUY SEGUROS

Invierno y moto no son términos incompatibles. Solo hace falta contar con equipamiento de calidad y la última tecnología para disfrutar sobre dos ruedas en esta época del año: guantes, manoplas y fundas de asiento calefactables, chaquetas y botas impermeables, ropa interior térmica y cubrepiernas para estar como en el sofá de casa.

Por **Javier Armesto**



con
airbag

1 **CHAQUETA TOTAL**
La RST
Adventure-X
está

fabricada en nailon balístico y cuenta con un forro térmico extraíble acolchado, con membrana impermeable Sinaqua. Las costuras son de puntada triple y recubiertas de nailon laminado. Dispone de ventilación en pecho, brazo y fondillo, cremallera de unión a pantalón de 360 grados, reguladores de velcro en la cintura, bolso para mapas extraíble y otros dos amplios bolsillos exteriores. La espalda puede integrar un airbag que se infla en milésimas de segundo cuando detecta una caída. Está disponible en tallas de la S a la 5XL y en colores negro, azul/rojo o gris. También hay un modelo específico para mujer.

PRECIO: 599,99 euros con airbag y 399,99 euros sin él.



Kappa

2 **MANOPLAS CALEFACTABLES KS604**

Además de proteger del frío, gracias al tejido de poliéster acolchado en el interior, con una conexión directa a la batería de la moto se puede calentar el interior (también se pueden conectar, mediante puerto USB, al kit Kappa Power Hub). La gestión de la temperatura se realiza mediante un interruptor con tres niveles. El hecho de tener una gran protección en las manos permite usar guantes más ligeros para sujetar los puños, mejorando la sensibilidad de los controles. El montaje es simple, gracias a un sistema de fijación rápida al vehículo que no requiere la retirada de los contrapesos del manillar.

PRECIO: 134 euros.



Termoscud

3 **CUBREPIERNAS CON SISTEMA INFLABLE ANTIFLANEO**

Estas «mantas» de Tucano están disponibles para todos los modelos de escúteres del mercado. Cuentan con el sistema antiflanco SGAS, que consiste en unas cámaras inflables en los bordes laterales que evitan el revoloteo a altas velocidades. Los cubrepiernas Termoscud están fabricados en tres capas que garantizan la total estanqueidad y protección térmica. El exterior es de poliamida pesada y hermética, con costuras selladas. El interior lleva una membrana cien por cien impermeable, y va rematado en ecopiel. Cuentan con un amplio bolsillo portaobjetos, anillo antirrobo, funda de asiento e inscripciones reflectantes.

PRECIO: 149 euros.



RST

4 BOTAS IMPERMEABLES ROADSTER II

Con el estilo de una bota de piel tradicional para el trabajo, pero diseñadas para conducir. Combinadas con unos pantalones de aramida conseguimos un estilo urbano, elegante y práctico que se puede llevar todo el día. Tienen protecciones en talón y tobillo, el exterior es de cuero de vaca plena flor y en el interior llevan un forro impermeable con membrana Hipora transpirable. El cierre es de cordones y el empeine cuenta con una almohadilla para el cambio. La plantilla es de gel antibacteriano y la suela antideslizante. Disponibles en tallas de la 40 a la 46.

PRECIO: 159,99 euros.



Vquattro

5 CHAQUETA HURRY

Apta tanto para los trayectos diarios como para viajes largos, cuenta con tejido Oxford 600D resistente a la abrasión, y las protecciones certificadas de nivel 2 son flexibles. Con bonitos detalles como las protecciones de acero en los hombros, dispone de un forro térmico extraíble, membrana impermeable y numerosas cremalleras de ventilación. Se puede enganchar al sobrepantalón interior Randy. Color negro o azul navy y tallas S-3XL.

PRECIO: 269,99 euros.



Hevik

6 CAMISETA Y PANTALÓN TÉCNICOS

La camiseta HUW01 y el pantalón HUW02 están confeccionados con hilado de Dryarn y Resistex Carbon, materiales muy eficaces en cuanto a transpiración, higiene, comodidad, resistencia y duración. Estos tejidos facilitan la evaporación del sudor y mantienen la termorregulación natural del cuerpo, incluso con bajas temperaturas o fuerte viento. Gracias a su tecnología sin costuras ofrecen gran libertad de movimiento y se adaptan a la forma del cuerpo.

PRECIO: 47,90 euros la camiseta y 41 euros el pantalón.



Seventy

7 GUANTES CALEFACTABLES

Los SD-T39 / SD-T41 de Seventy Degrees tienen tres niveles de intensidad de calor por medio de un pulsador luminoso. Confeccionados en softshell en la parte del dorso y piel en la palma, incorporan la membrana Wintertext que los hace impermeables, transpirables y cortaviento. El forro interior es Polarflece, que aporta confort, y cuentan con aislante Prilation de 100 gramos. La protección de los nudillos es termoplástica y tienen doble cierre en la muñeca, con velcro y correa. Incluyen cargador y dos baterías que se alojan en un bolsillo habilitado en cada guante. Disponibles en tallas de la S a la 3XL (SD-T39 hombre) y de la XS a la 2XL (SD-T41 mujer).

PRECIO: 175 euros.



Tucano

8 FUNDA PARA EL ASIENTO COOLWARM

Si no disponemos de asiento calefactable, esta funda es una buena alternativa. Calefactable gracias a su conexión USB compatible con baterías externas (requiere una capacidad mínima de 5.000 mAh), el exterior es de poliamida Oxford

de alta resistencia, mientras que dentro cuenta con una membrana totalmente impermeable. El cojín interno de rejilla Aero 3D permite una difusión uniforme del calor. La superficie lleva una impresión de silicona para mejorar el agarre y evitar que resbalamos hacia delante.

PRECIO: 59,90 euros (sin batería ni cable de conexión).



grandes diseñadores
GERRY MCGOVERN



DEFENDER 2020

Redefinir un modelo emblemático como el Defender ha supuesto un largo desarrollo, desde la aparición del DC100 Concept en 2011 hasta la presentación del modelo definitivo en el Salón de Fráncfort de 2019.



LAND ROVER, RENOVARSE O MORIR

Actual director creativo de Jaguar Land Rover, el diseñador británico Gerry McGovern se incorporaba el pasado mes de enero al consejo de administración del grupo, tras haber renovado su gama de modelos y dotado de una nueva imagen al fabricante.

Por **Ignacio Ferreiro González**

Desde la aparición del Land Rover en 1948, las sucesivas series del modelo, que desde 1991 adoptaría la denominación de Defender, se comercializarían durante 68 años hasta cesar en el 2016 su producción. La renovación del emblemático todoterreno venía gestándose tiempo atrás; una propuesta se mostraba ya en el Salón del Automóvil de Fráncfort de 2011, el DC100 Concept, aunque el resultado definitivo se retrasaría hasta la edición de 2019 del mismo salón.

Redefinir un icono histórico entre los automóviles todoterreno ha supuesto potenciar sus capacidades utilizando las tecnologías disponibles y dotarlo de una imagen actualizada, pero en la que se mantienen rasgos que lo identifican

como un nuevo miembro de la saga. De esta labor se ha encargado Gerry McGovern, director de Diseño de Land Rover desde 2006 y responsable de la nueva generación de modelos que forman de la gama actual del fabricante.

Nacido en Coventry en 1956, Gerard Gabriel McGovern mostraría pronto su interés por el mundo artístico y sus dotes para el dibujo y la pintura. Mientras cursaba enseñanza secundaria su profesor de arte descubriría su talento y le presentaría a Roy Axe, entonces director de diseño de Chrysler Europa, que tenía su principal estudio de diseño en Whitley, cerca de Coventry. Aquel encuentro le supondría a McGovern ser becado por Chrysler para estudiar en el Politécnico de Lanchester, donde se licenciaba en diseño industrial, y posteriormente en el Royal College of Art de Londres, en el que cursaría un master en diseño automotriz.



Para McGovern, Land Rover tiene sus raíces en el diseño puro en lugar de en el estilo

Tras completar su formación se incorporará al estudio de Chrysler en Whitley, y en 1978 será trasladado al departamento de diseño en Highland Park, cerca de Detroit. Aquel mismo año el fabricante americano vendía sus instalaciones en el Reino Unido a Peugeot y le ofrecía la oportunidad de continuar trabajando en Estados Unidos, pero McGovern preferirá regresar al estudio de Whitley, ahora como diseñador senior de Peugeot.

En 1982 será de nuevo Roy Axe quien le ofrezca su próxima oportunidad profesional: incorporarse al departamento de diseño del Grupo Austin Rover, que Axe dirigiría desde aquella fecha. Participará con Axe en el desarrollo del MG EX-E, un deportivo presentado como concept-car en 1985; como diseñador jefe de MG será responsable de los MG F y MG TF de 1995, y realizará además su primer diseño para Land Rover, el



EN TODOS LOS TERRENOS

Con una trayectoria profesional de más de 40 años, Gerry McGovern es responsable tanto de modelos actuales como el Land Rover Discovery Sport del 2014 (izquierda, arriba) o el Range Rover Evoque del 2011 (debajo), como de otros ya fuera de producción como el Freelander de 1997 (arriba), o el MG F de 1995 (más a la izquierda).



Freelander, que desde su lanzamiento en 1997 disfrutará de un considerable éxito comercial.

En 1999 McGovern deja el Grupo Rover tras ser contratado por Ford como responsable de diseño de Lincoln-Mercury, bajo la supervisión de J. Mays, que como vicepresidente coordina las diferentes marcas del grupo. Se mudará de nuevo a Detroit, y, tras veinte años durante los que Lincoln no había contado con un director de diseño propio, se encargará

de implantar el departamento de diseño de la marca, estableciendo además un nuevo estudio en Irvine, California.

Sin abandonar Ford, regresará al Reino Unido en 2003 como director creativo de Ingeni, su centro de diseño y creatividad en Soho, Londres, pero este departamento se cerrará al año siguiente, y McGovern pasará a Land Rover, entonces también propiedad del grupo americano, como director de diseño avanzado. La jubilación de Geoff Upex, que

desde el año 2000 ocupaba el cargo de director de diseño, llevará finalmente a McGovern a ocupar este puesto a finales de 2006.

El equipo dirigido por McGovern ha sido desde entonces responsable tanto de nuevos modelos como el Range Rover Evoque de 2011, derivado del concept LRX presentado tres años antes y reconocido con numerosos premios por su diseño, el Discovery Sport de 2014 que reemplazaba a la gama Freelander, o el

Range Rover Velar (2017), como de las actuales generaciones de modelos ya existentes como el Range Rover (2012), Range Rover Sport (2013), Discovery (2017) y Defender (2019). Autor junto a David A. Knowles del libro *Auto Style: the art of automobile design*, publicado en 1998, profesor visitante del Royal College of Art desde 2014, y nombrado doctor Honoris Causa por la Universidad de Coventry en 2016, en 2020 se le concedía la Orden del Imperio Británico.

DOS SÍMBOLOS CON EL MISMO ROSTRO

Por Óscar Ayerra

Tras la Guerra Civil, la fábrica automotriz Hispano Suiza de Barcelona presentaba un estado deplorable. El requisamiento militar republicano al que se vio forzada en 1936 no le había sentado muy bien. Maltratada hasta el extremo, la construcción de motores aeronáuticos y de equipos militares la habían dejado exhausta. Aunque respetada por las bombas, necesitaba una maniobra de reanimación para poder continuar la producción. Con la adquisición de nueva maquinaria, herramientas y materias primas de primera calidad a empresas extranjeras fue recuperando de nuevo su actividad. Una producción que había nacido en 1904 de la mano del empresario español y *alma mater* de la empresa Damián Mateu y del ingeniero y visionario suizo Marc Birkigt. Una unión, reflejada en el nombre de la propia marca, con la que llegarían a ser uno de los fabricantes más prestigiosos a nivel mundial y que marcaría una senda pionera en la fabricación no solo de automóviles, sino de armamento militar e incluso de propulsión aeronáutica.

EL COMIENZO DEL FIN

En 1943, con la fábrica a pleno rendimiento, el Ministerio del Aire realiza un doble pedido de un total de 330 motores de avión. Sin embargo, a principios de 1945 y debido al deficiente suministro de materiales y componentes reinante en una España devastada por la guerra la fábrica no es capaz de cumplir con los plazos de entrega. Un problema que dejaba a Hispano Suiza en una situación financiera delicada al tener demasiado capital inmovilizado. El recién creado Instituto Nacional de Industria (INI) aprovechó este momento tan frágil para forzar aún más la situación de Hispano Suiza. En varias actas a lo largo de ese año este organismo, creado en 1941 con el objetivo de ayudar, con capital del Estado, a empresas privadas que necesitaran una fuerte inversión y así favorecer una industria fuerte y autosuficiente, define a Hispano Suiza como «no capacitada para cumplir un encargo crucial para la defensa nacional» más adelante, y ante la difícil situación «considera nece-

Apodado cariñosamente «mofletes» por su rostro abombado, supuso el último producto de Hispano Suiza pero, a la vez, el primero de la nueva compañía que absorbía a esta, Pegaso. Un vehículo que fue bisagra entre las dos marcas españolas más icónicas del siglo XX. Esta unidad, de la Fundación Jorge Jove, es el Pegaso 1, del que apenas se construyeron cien unidades en 1946.



VOLANTE A LA DERECHA. Posición que se mantuvo hasta 1955, al igual que en algunos camiones italianos y suizos. Facilitaba la labor al conductor en carreteras muy estrechas al permitir observar mejor la cuneta. También se afirma que la baja de velocidad hacía que fuese innecesario adelantar y, por tanto, posicionar al conductor en el lado izquierdo.

saria la intervención mayoritaria de la sociedad barcelonesa».

A partir de este momento la única salida que le queda a Hispano Suiza es la venta o el alquiler de la fábrica, propuesta que traslada al Ministerio de Industria.

El 23 de octubre de 1946 todos los activos humanos e industriales de la Hispano Suiza de Barcelona pasan a manos de la Empresa Nacional de Automóviles S.A. (ENASA) perteneciente al Ministerio de Industria. Una nueva compañía creada con el objetivo de ser

parte en la regeneración de una España con profundas carencias industriales y con una necesidad anual de 1.000 automóviles de gran tonelaje.

EL NACIMIENTO DEL «MOFLETES»

Volviendo a 1942, Hispano Suiza, en su división automotriz, estaba trabajando, entre otros diseños, en un nuevo camión de 7 toneladas en versión gasolina y diésel, aunque esta última no pasaría de los planos. Dos años más tarde se presenta por primera vez el Hispano Suiza 66 G en la Feria de Valencia. Un



FOTOS: ÁNGEL MANSO

vehículo de cabina adelantada que le confería un aspecto muy moderno para esa época. Los pedidos no se hicieron esperar, llegando en solo quince meses hasta las 150 unidades.

En octubre de 1946 se hizo cargo la nueva dirección de Enasa con Wifredo Ricart al frente del apartado técnico. Un ingeniero brillante formado en Alfa Romeo y que sería, años más tarde, el artífice de volver a posicionar una marca española entre las mejores dentro del panorama mundial automotriz.

Con la producción del camión 66 G en marcha, ya bajo la dirección Enasa, se decide realizar tan solo algunas variaciones externas, manteniendo el mismo motor y caja de cambios. En estos momentos de transición y debido a que en el acuerdo de la venta no incluía la imagen de marca Hispano Suiza, Enasa se ve obligada a buscar una nueva identidad para denominar sus productos. Durante los meses en que Enasa busca un nuevo símbolo para la marca ocurre el curioso hecho de que numerosas unidades salen huérfanas de la línea de producción, eran camiones sin nombre ni placa identificativa externa. Una situación que se arregló provisionalmente el 30 de enero de 1947 cuando se elige «Hispano» como la nueva identidad. Aunque sería seis meses más tarde cuando Wifredo Ricart finalmente registraba la marca con la nueva y definitiva denominación «Pegaso». Bajo el símbolo de un caballo en actitud de cabriola, metáfora de agilidad y fuerza, se presentaba el icono que definiría a la



CALIDAD PEGASO

A lo largo de sus 14 años en producción, el «mofletes» fue mejorando en prestaciones y consumos contenidos gracias, en parte, a la utilización de elementos de calidad como la bomba de inyección Bosch, importada de Alemania. Componentes que afinaron un producto sobrio y austero, pero fiable y de calidad.



marca durante casi 40 años.

A partir de este momento la insignia Pegaso corona el frente de cada unidad salida de la fábrica. Es entonces cuando aparece la denominación de Pegaso I, cuyas variaciones apenas pasan por unas suspensiones reforzadas y pequeños retoques estéticos respecto al originario. Cuando apenas se llevan poco más de 100 unidades construidas se decide realizar nuevos cambios, esta vez más profundos, aunque siguen sin afectar demasiado a su imagen externa.

A finales de 1947, con la nueva denomi-

nación de Pegaso II, también designado como Z-203, salen las primeras unidades con modificaciones que afectan a la caja de cambios, pasando de 6 a 8 velocidades, lo que mejoraba el rango de utilización y aumentaba la velocidad máxima a 72 km/h en lugar de los 60 iniciales; mejoraron el régimen de giro con lo que reducían el consumo, además de otros cambios de índole menor pero que afinaban un conjunto que empezaba a dar los primeros frutos en cuanto a ventas. Entre 1947 y 1949 se construyeron 148 unidades con motor a gasolina.

Con un bastidor robusto y un propulsor fiable, el nuevo Pegaso II comienza a establecer un exigente nivel de calidad, inusual hasta ese momento.

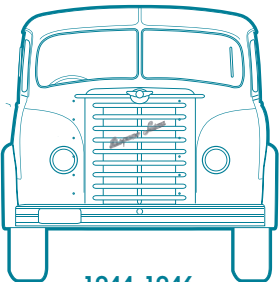
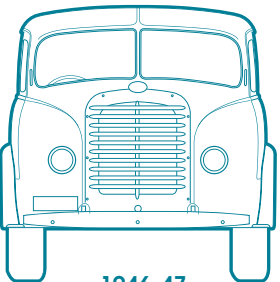
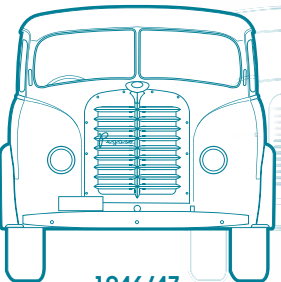
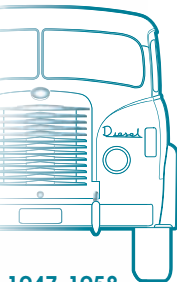
En junio de 1949 se presenta la versión diésel, designada como Z-202. Este propulsor, construido tomando como base el diseño Hispano Suiza diésel de 1944, nace con una potencia de 125 caballos con los que conseguía prestaciones semejantes a las de gasolina, además de un consumo menor, bajando hasta los 27 litros en lugar de los casi 50 que necesitaba el gasolina para recorrer 100

kilómetros. En 1954 recibe una actualización que pasa por un aumento de potencia, subiendo hasta los 140 CV, así como una serie de modificaciones como la apertura de puertas, esta vez a favor de marcha, nuevos vanos acristalados, sistemas de ventilación actualizados o una parrilla más sofisticada. Las buenas prestaciones, un consumo contenido y una dureza extraordinaria fueron las llaves para que las ventas comenzasen a dispararse, teniendo en cuenta el empobrecimiento en que se encontraba España en aquel momento.

Fue sustituido en 1955 por un nuevo camión, el Z-207, conocido más bien por Barajas. Más moderno y potente que el ya veterano Pegaso II, al que terminaría por desbancar a pesar de que convivieron durante tres años más. El último mofletes salió de la fábrica en 1958. Se habían construido 2.139 unidades.

Tres denominaciones, un solo «mofletes»

En tan solo un año el Hispano Suiza 66 G seguía siendo el mismo camión pero su nombre había cambiado tres veces. El diseño apenas sufrió variaciones a lo largo de sus 14 años en producción

«Hispano Suiza»		«Hispano»		ENASA (1946-1990)		«Pegaso»	
66 G (gasolina)		66 G		Pegaso I		Pegaso II	
Creado por Hispano Suiza, representaba un nuevo concepto, avanzado y moderno		Enasa registra el nombre de «Hispano» ya que el acuerdo no incluía el nombre de Hispano Suiza		Wifredo Ricart registra definitivamente el nombre de «Pegaso» seis meses más tarde. Con la llegada en 1949 de la versión diésel, el gasolina se dejó de fabricar			
							
1944-1946		1946-47		1946/47		1947-1958	
Unidades 40/50		Sobre 20 (sin determinar)		Sobre una centena		2.139 unidades	

Los cambios a partir del Hispano Suiza 66 g se limitaron a reforzados de suspensiones, caja de cambios o régimen de giro entre otros con el fin de mejorar versatilidad, solidez, consumos y velocidad punta. Externamente se estilizó la parrilla así como otros rasgos menores

O.A.

UN «MOFLETES» ESPECIAL

La unidad de las fotos corresponde a la primera etapa ya definida como Pegaso I, correspondiente al año 1946. Este mofletes se mantiene hasta el año 2008 en el centro histórico Pegaso de Madrid, un departamento de la propia fábrica Pegaso, ahora Iveco, momento en que es donada a la Fundación Jorge Jove, que desde entonces la conserva en un estado excepcional. Esta unidad, junto con otra correspondiente a la versión II, serán exhibidas en la futura sala Pegaso, única en el mundo por la calidad de las piezas que se expondrán, dentro del futuro Museo de la Automoción de Galicia.

SEAT Arona

Sé la ciudad.



Por 14.700 €.

Sujeto a financiación*.

Si dicen que eres lo que vives, entonces eres un beso en el cine o tu rinconcito al sol. Disfruta de la ciudad con tu SEAT Arona con pantalla táctil a color de 16,5 cm (6,5"), Detector de fatiga y Asistente de frenada en ciudad. Ser o no ser, esa es la cuestión.

5 AÑOS **GARANTÍA MANTENIMIENTO**

*Consumo medio combinado 3,6 a 4,2 kg/100 km (GNC) y de 5,2 a 6,6 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 100 a 152 g/km. [Valores WLTP]. Emisiones ponderadas de CO₂ de 93 a 115 g/km. [Valores NEDC]. Imagen acabado SEAT Arona FR con opcionales. PVP recomendado en Península y Baleares para un SEAT Arona 1.0 TSI 70 kW (95 cv) St&Sp Reference por 14.700,00 € 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, concesionaria y Volkswagen Financial Services incluidos en el precio. Oferta válida hasta el 28/02/2021 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Bank GmbH S.E según condiciones contractuales un capital mínimo de 11.500 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Pack Confianza SEAT incluido en el precio si se financia la compra con Volkswagen Bank GmbH S.E [ver las condiciones contractuales]. Los servicios incluidos son los siguientes: 5 años de mantenimiento SEAT Service o 80.000km (lo que antes suceda) y extensión de garantía durante 3 años adicionales a los 2 años de garantía del fabricante o 100.000Km (lo que antes suceda).