



EXTRA *La Voz*

SUPLEMENTO DE MOTOR

DOMINGO 21 DE SEPTIEMBRE

DEL 2025 | Nº 450

La Voz de Galicia

SIEMPRE CLIO



6 EL NUEVO RENAULT CLIO Si hay un modelo de éxito seguro para Renault, ese es el Clio, que ofrece su aspecto totalmente renovado para el 2026.

14 SALÓN DE MÚNICH La electrificación, la autonomía y la nueva movilidad se mostraron en el IAA Mobility, que marca el futuro.

20 CUPRA TERRAMAR Hemos puesto a prueba el SUV compacto de Cupra, que atesora cualidades para convertirse en líder de su segmento.



BYD DOLPHIN SURF

La marca china se ha empeñado en convertir este modelo en el eléctrico más barato del mercado español y llega a fijar su precio con todo incluido en poco más de 11.000 euros. Tiene tres acabados y versiones de motor de 88 y 156 caballos.



ELÉCTRICOS A BUEN PRECIO

Parece que los fabricantes se han dado cuenta de que la vía eléctrica hay que empezarla por abajo, con modelos urbanos de pequeño tamaño, bien equipados y con precios asequibles, como estos.

Por **Juan Ares**

La eclosión de los primeros coches eléctricos se produjo con enormes SUV o deportivos, pesados y lujosos, con precios lejos del alcance de la mayoría de los compradores.

Esta política provocó el rechazo por parte de los posibles clientes hacia la opción eléctrica. En los últimos meses esa tendencia ha cambiado y tanto los fabricantes europeos, como los coreanos y al final también las marcas chinas han lanzado modelos adecuados a las expectativas de compra de muchos clientes. Se trata de coches de hasta cuatro metros de longitud, los llamados urbanos, con capacidad para cuatro o cinco plazas, con un

equipamiento y acabados exentos de lujo, unas autonomías adecuadas al uso urbano, donde los 300 kilómetros son más que suficientes y, lo que es mejor, con precios que en muchos casos no alcanzan los 20.000 euros si se aplican todos los descuentos y los planes Moves y autonómicos que ahora están disponibles en España.

Este tipo de vehículos están reactivando en los últimos meses el mercado de los coches eléctricos, como prueba que en agosto, un mes atípico, se hayan matriculado 7.786 coches de este tipo y que en todo este año se lleven contabilizados 70.300 ventas, un 90 % más que el pasado año. Eso significa que la cuota de estos coches ya es de un 8,73 % del mercado.

Además el panorama de los modelos que copan las primeras posiciones en

ventas está evolucionando y del territorio Tesla que teníamos el pasado año estamos viendo que modelos como el Kia EV3 o el Renault 5 empiezan a escalar en ventas. Y más que va a ir cambiando el panorama, pues la mayoría de los eléctricos que aparecen en esta página, con precios que rondan los 20.000 euros sin ayudas, apenas llevan unos meses en el mercado y no han iniciado su despegue todavía, salvando el Citroën ëC3, el Hyundai Inster y el BYD Dolphin Surf, que ya se encuentran entre los diez más vendidos.

En el cuadro de datos que publicamos en esta página hemos puesto precios orientativos, pues el mercado está tan activo que cada semana se producen nuevas campañas y descuentos para afilar las ventas, y además los planes de ayudas son muy complejos y con Moves y campañas para autónomos se pueden rebajar las cifras que publicamos ampliamente. En las páginas de las propias marcas podemos ver precios de hasta 11.780 euros para un BYD Dolphin Surf o de 13.980 para un Hyundai Inster. Es buen momento para plantearse un eléctrico.

LEAPMOTOR T03

La marca china del grupo Stellantis se posiciona en el mercado con precios muy bajos en un coche de cuatro plazas con un maletero de 210 litros y un carácter muy urbano. Está muy equipado, con una pantalla de 10 pulgadas, techo panorámico y cámara trasera.





FIAT 500

Aunque su precio no es de los más económicos, su carácter icónico le permite estas licencias, aunque en Fiat ya buscan una versión de acceso al eléctrico.



DACIA SPRING

Le disputa a BYD el precio más barato, pero el Spring es el gran desconocido y sus ventas aún tienen que remontar. Ofrece potencias de 45 y 65 caballos y tiene versión Cargo.



HYUNDAI INSTER, EL MÁS TOP

El Inster es quizá el modelo barato que se posiciona más arriba en cuanto a prestaciones y equipamiento. Con 95 caballos de potencia, puede aventurarse por las carreteras sin demasiados complejos.



Cómo son los coches más baratos del mercado

	BYD Dolphin Surf	Citroën e-C3	Dacia Spring	Fiat 500 e	Hyundai Inster	Leapmotor T03
LONGITUD	3,99 Mts.	4,02 Mts.	3.70 Mts.	3.63 Mts.	3,82 Mts.	3,62 Mts.
POTENCIA	88 CV	113 CV	65 CV	96 CV	97 CV	95 CV
AUTONOMÍA	322 Kms.	320 Kms.	228 Kms.	320 Kms.	327 Kms.	265 Kms.
PRECIO (orientativo)	19.990 euros	15.590 euros	17.890 euros	22.139 euros	24.506 euros	17.643 euros



CITROËN e-C3

Se caracteriza por su dinamismo y capacidad para salir a la carretera, con la proverbial comodidad que suelen mostrar todos los Citroën y con una motorización que le permite alcanzar una velocidad máxima de 135 kilómetros por hora.



 la opinión de
JUAN ARES

DE MÚNICH LLEGAN BUENAS NOTICIAS

El Salón del Automóvil de Múnic, celebrado entre el 9 y el 14 de septiembre, fue mucho más allá de lo que su nombre indica. Para empezar, trascendió a lo que se espera de un simple salón de coches nuevos para convertirse en un salón de movilidad total, abierto también a fabricantes de software, cargadores, tecnología, conducción autónoma y nuevas ideas para el transporte urbano, algunas de altos vuelos, pues dejan el asfalto para circular entre las nubes.

La feria de Múnic apunta a convertirse en referencia mundial, con 750 expositores y 500.000 asistentes, y entierra la anterior muestra alemana que se celebraba en Fráncfort.

Llega este salón en un momento crítico en el que la Unión Europea empieza a tomar en serio las advertencias de la industria del continente sobre la precipitación de la electrificación con el horizonte del 2035. Un plazo inasumible que podría llevar al cierre de docenas de fábricas y enviar al paro a miles de trabajadores.

Tarde, como siempre, la Unión Europea trata de enmendarse a sí misma y ha emplazado a todo el sector a dejar claro un nuevo plan antes de que acabe este año. Otra evidencia de la inutilidad que alberga esta institución y los políticos que trabajan en ella.

En este entorno hay que considerar que algunas de las cosas que se han visto en Múnic pueden marcar tendencias de futuro. Por ejemplo, las baterías de estado sólido que ya se han

“Las baterías de estado sólido ya están listas para iniciar su producción y marcarán un hito en autonomía”

presentado en este espacio de la mano de Rimac, pero que serán realidad ya en los modelos de una docena de marcas chinas y europeas en el 2026.

También son premonitores los esfuerzos de algunos fabricantes de componentes como Horse, que nació de una alianza entre dos gigantes como Renault y la china Geely y que nos

propone un sistema que es capaz de extender la autonomía de un coche eléctrico mediante la colocación de un compacto motor generador alimentado por gasolina o combustibles sintéticos. Una buena alternativa a los híbridos.

En temas de movilidad, Múnic resucita también la revolución pendiente de la industria automovilística, la de la conducción autónoma, enfriada en los últimos años por las urgencias de la electrificación, pero que ahora retoma nuevas soluciones que permitirán ensayar ya la conducción autónoma de nivel 4 en algunos países europeos, entre ellos España. Yo, de momento, no me subiré a esta propuesta y prefiero a un taxista de toda la vida que me

lleve y me traiga, en vez de un conductor invisible, sin nombre ni responsabilidad civil.

Por último hay que decir que en Múnic también llegaron buenas noticias para España. Cuatro modelos, los Volkswagen ID Polo e ID Cross, el Cupra Raval y el Skoda Epic, serán fabricados en nuestro país en los próximos meses.

sumario

2 ELÉCTRICOS Y BARATOS
Los eléctricos más asequibles, sencillos y pequeños.

8 BMW M3 CS TOURING
El familiar más rápido en Nürburgring, ya a la venta.

22 EL NUEVO NISSAN MICRA
La marca japonesa da un vuelco a su modelo urbano.

38 MÁS VENDIDOS EN GALICIA
El Dacia Sandero sigue siendo el preferido de los gallegos.



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, ÓSCAR AYERRA

SKODA

ELROQ

100% ELÉCTRICO



Desde

22.700 €

Sujeto a financiación*

*PVP recomendado en Península y Baleares para un Elroq 50 55 kWh - 125 kW (IVA, transporte, descuentos de marca y descuento mínimo de Concesionario y bonificaciones de Skoda Financial Services incluidos en el precio). El precio indicado incluye la ayuda del programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (Programa MOVES III) para particulares por importe de 4.500€, sujeto al cumplimiento de las condiciones de la normativa vigente y a la aprobación y disponibilidad de fondos de tu Comunidad Autónoma. Oferta válida hasta el 30/09/2025 para clientes particulares que financien a través de Skoda Financial Services según condiciones actuales con un capital mínimo 18.000€, duración mínima de 84 meses y permanencia mínima de 36 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Skoda Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Bank GmbH, S.E. La oferta incluye Mantenimiento Long Drive durante 4 años o 60.000 km (lo que suceda antes) por 0,00€ y un 4º año de garantía o 60.000 km (lo que suceda antes). Modelo visualizado: Skoda Elroq 50 con opcionales. Consumo de energía Elroq 50 combinado WLTP (Wh/km): 158,4 Wh/km, emisiones de CO₂ WLTP: 0 g/km.



UNA PROPUESTA MUY DIFERENTE

Renault presentó en París la sexta generación del Clio. Una berlina compacta de la que se han vendido más de 17 millones de unidades en el mundo y que ahora la marca renueva en su totalidad.

Por **Juan Torrón**

Cuando los directivos de la marca francesa retiraron la sábana que cubría el nuevo Renault Clio, nadie se podía esperar un cambio tan radical. Atrás quedan 35 años de historia y un éxito comercial sin precedentes.

Ahora el turno es para un nuevo Clio mucho más atrevido, con líneas muy esculpidas y sobre todo marcadas sobre la carrocería. El diseño de sus faros, encastrados sobre una pieza negra, se encarga de lograr una mirada exclusiva y diferente. En su trasera destacan los pilotos divididos en dos y un alerón superior también rematado en negro. Todo esto para sus 4,10 metros de longitud.

La española Paula Fabregat-Andreu es la directora del diseño del proyecto y con total ilusión también presentó este nuevo Clio por dentro. En su habitáculo se han elegido materiales reciclados que terminan contra dos pantallas en V que incorporan el sistema multimedia openR Link, con Google integrado. Además, el conductor de esta nueva generación podrá contar con más de 29 ayudas a la conducción.

MOTORES HÍBRIDOS

Renault, con este Clio, quiere ofrecer la alternativa híbrida, dejando los modelos cien por cien eléctricos para los modelos R5 y R4. Por eso, el nuevo Clio incorpora una motorización full Hybrid E-Tech de 160 caballos totalmente nueva y con una tecnología tan avanzada que permite una reducción

del CO₂ a tan solo 89 gramos por kilómetro recorrido, y todo ello con un consumo mixto de tan solo 3,9 litros. Esto se consigue porque en ciudad el 80 por ciento del tiempo podrá circular en modo eléctrico, llegando a un ahorro superior al 40 % con respecto al mismo motor de gasolina. Además, la gama se verá complementada por otros propulsores renovados bajo la tecnología de la gasolina y el GLP a partir de 115 caballos.

El nuevo Renault Clio se fabricará en la planta turca de Bursa con una cadencia de 1.000 unidades al día, y desde allí habrá que abastecer a más de 120 países.

La gama estará formada por tres acabados: Evolution, Techno y Esprit Alpine, y este último equipará detalles de la marca deportiva del grupo y unas llantas de mayor tamaño.





El nuevo Clio podrá presumir de un motor híbrido capaz de consumir tan solo 3,9 litros cada 100 kilómetros



NUEVO LENGUAJE DE DISEÑO

En su vista lateral se aprecia que el nuevo Clio va a marcar un punto de inflexión en la marca francesa. Sus líneas se alejan mucho de lo que conocíamos hasta ahora, para entregar una carrocería más afilada y una trasera de aspecto muy cupé.



LLANTAS ASIMÉTRICAS

Los frenos son M Compound, con pinzas pintadas en rojo dentro de unas llantas de 19 pulgadas delante y 20 detrás. El capó incorpora carbono y el maletero es de 500 litros. En el interior, los asientos son de carbono y un botón M en la consola permite ajustar motor, chasis, dirección y frenos.



Por **Juan Ares**

El BMW M3 CS familiar es muy polivalente, porque sirve lo mismo para llevar los niños la cole o para hacer tandas en circuito los domingos.

Y todo lo hace bien, gracias a su prodigioso motor de seis cilindros en línea capaz de ofrecer 550 caballos, con los que acelera de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos y alcanza una velocidad máxima de 300 km/h, limitada electrónicamente.

No en vano este modelo acreditó sus virtudes en el considerado como mejor test del mundo, que es la vuelta rápida al circuito de Nürburgring, el llamado Infierno Verde, con sus 20,830 kilómetros y 70 endiabladas curvas, donde consiguió parar el crono en menos de siete minutos y medio, convirtiéndose en el coche con carrocería familiar más rápido de cuantos han rodado allí.

En los últimos tiempos, las marcas deportivas se han aplicado en conseguir que sus coches familiares demuestren también dotes deportivas, más allá de sus atributos de espacio y versatilidad. BMW es quizá la marca que mejor se reconoce por sus familiares deportivos, aunque la competencia, encabezada por Audi, disponga también de un rival cualificado con el Audi RS4 Avant, que ofrece 450 caballos de potencia. También en esta línea Mercedes ofrece su AMG C 43 Estate, con 421 caballos, aunque su precio se queda en la mitad del de BMW.

APASIONANTE M3 CS TOURING

El BMW M3 CS Touring se pondrá ya a la venta en España en un número limitado de 50 unidades, con un precio de 196.150 euros. Esto lo convierte en un coche muy exclusivo, casi de colección, aunque muchos preferirán disfrutarlo como vehículo de diario o para los fines de semana en circuito.

Kia EV3.

Fiabilidad de serie.



Movement that inspires

Desde
22.900 €*
Financiando

En Kia, tras más de 15 años diseñando y fabricando coches eléctricos, siempre con la tecnología más innovadora, podemos decir orgullosos que en todos nuestros coches 100% eléctricos, como el **Kia EV3**, **la fiabilidad viene de serie.**

Emisiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 0. Consumo combinado WLTP (kWh/100km): 14,9-16,2. *PVPR Kia EV3 Air S.R. Incl. IVA, transporte, impto. Matriculación, descuento promocional, descontando la ayuda de 7.000 € del programa MOVES III del precio, consulta las condiciones en www.idae.es, y aplicando el descuento de 800 € por el Plan CAE, según normativa vigente. No se incluyen los gastos asociados a financiación (Comisiones, Intereses o Programas de Seguro). No incluye gastos de gestión ni matriculación. Oferta aplicable para clientes particulares que financien con Banco Cetelem S.A.U. a través de la campaña FlexiPlan, con el importe mínimo a financiar que sea superior de entre 13.000 € o el valor futuro garantizado del vehículo a la finalización del contrato de financiación, y a un plazo mínimo de 36 meses y con una permanencia mínima de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación de la entidad financiera. Oferta incompatible con otras ofertas financieras, válida hasta 30/09/2025. Modelo visualizado puede no corresponder con el ofertado. Consulta condiciones en kia.com.





Audi renueva su Q3 apostando por dos carrocerías: la SUV, de la que ya es su tercera versión, y la más deportiva conocida como Sportback, que se actualiza tras el éxito que tuvo tras su primera generación.



EL SUV CUPÉ DE AUDI

Por **Juan Torrón**

El Audi Q3 lleva más de diez años siendo un éxito de ventas en el segmento de los compactos *premium*. A estas buenas cifras contribuyó la llegada de la carrocería más deportiva conocida como Sportback.

Ahora le toca renovarse y ofrecer una segunda generación más musculosa y emocional, según la marca. Un recreacional con imagen de cupé al descender su línea de techo desde el

pilar delantero más de 29 milímetros con respecto a su hermano de silueta SUV. Su trasera presenta pilotos lineales con tecnología LED Pro que se adentra en el maletero. Disponible con el acabado S-Line, ofrece paragolpes delantero y trasero específicos acabados en plata selenita, mientras que las llantas aumentan hasta las 19 pulgadas. Otro acabado, más aspiracional, será el Black Line, totalmente negro, con llantas Audi Sport de 20 pulgadas y cristales oscurecidos. Este modelo estrena los faros digitales Matrix LED con el módulo micro-LED. Con

una anchura aproximada de 13 mm, cuenta con 25.600 micro-LED, cada uno de los cuales tiene un tamaño de alrededor de 40 micrómetros, lo que equivale aproximadamente a la mitad del grosor de un cabello humano.

Ya en el interior, el espacio es ahora mayor al situarse la palanca de cambio en la columna de dirección; y también más silencioso, al usar cristales acústicos en las ventanillas. En cuanto al maletero, ofrece 488 litros, ampliables hasta los 1.289 con los asientos abatidos.

Las versiones de acceso son el Q3

TFSI 110 kW, con un motor de gasolina de cuatro cilindros con tecnología MHEV, y el Q3 TDI 150 CV, especialmente adecuado para recorrer largas distancias. El Q3 e-hybrid 272 CV admite carga rápida de hasta 50 kW, es más potente y eficiente que nunca y, gracias a su batería de 25,7 kWh de capacidad bruta, homologa una autonomía eléctrica de hasta 119 kilómetros en el ciclo WLTP para el Q3 SUV e-hybrid, y hasta 118 kilómetros para el Q3 Sportback e-hybrid. Cifras más que suficientes para moverse en el día a día por la ciudad.

EL PRIMER MERCEDES FAMILIAR Y ELÉCTRICO

Mercedes lanza al mercado su primer CLA con carrocería «shooting brake» y motor cien por cien eléctrico. Más amplio que el anterior, ofrecerá un techo panorámico y con estrellas iluminadas y la posibilidad de cargar hasta 310 kilómetros de autonomía en solo 10 minutos.

Por **Juan Torrón**

El CLA será el primer familiar de la marca con motor eléctrico con tecnología EQ que llegará al mercado europeo en marzo del próximo año.

Pensado para la familia o el ocio, esta nueva silueta presumirá de un motor capaz de recorrer hasta 761 kilómetros sin recargar, ya que su consumo se situará entre 12 y 15 kWh/100 km. La primera versión será el CLA 250+ y ya más adelante llegará el CLA 350 con tracción 4Matic. El primero dispondrá de una potencia pico de 200 kW y el segundo alcanzará los 260 kW.

Con 4,7 metros de longitud, la configuración de sus asientos traseros permite el plegado para poder facilitar la carga de objetos largos, como puede ser una tabla de surf. Al volante, el conductor disfrutará de tres pantallas unidas entre sí y que recorren toda la anchura del salpicadero. Todo ello conectado con actualizaciones en tiempo real.



El CLA está equipado con un súper ordenador que está conectado a la Mercedes-Benz Intelligent Cloud



LOGOTIPOS ILUMINADOS E INTERIOR DE MÁS CALIDAD

En el exterior, las luces van de lado a lado e incluyen los logotipos delante y detrás. Por su parte, el interior destaca por su amplitud, su nueva pantalla central y la desaparición de los paneles plásticos de la primera generación.

T-ROC, SEGUNDA PARTE

En noviembre llega la segunda generación del T-Roc, el modelo superventas de Volkswagen, con más de dos millones de unidades vendidas.

Por **Juan Ares**

El SUV compacto de Volkswagen ha funcionado de maravilla desde su lanzamiento en el 2017. Ahora se renueva incorporando la nueva plataforma MQB evo (compartida con el Tiguan y el Tayron), lo que le permite aumentar doce centímetros de largo su tamaño y heredar toda la tecnología del

grupo en asistencia, seguridad y conectividad.

Entre las novedades que aporta este nuevo T-Roc, que se fabrica en la planta portuguesa de Palmela, hay que hablar de su nuevo diseño, más expresivo y reconocible, con faros led, logotipos iluminados delante y detrás y un frontal más potente visualmente.

Las novedades llegan también en su interior, muy espartano en la primera generación y que ahora mejora su calidad con materiales más refinados y con mayor espacio en las plazas traseras y en el maletero.

La plataforma MQB ya incorpora el Travel

Assist, control de crucero con cambio automático de carril, control de velocidad según las señales, e incluso aparcamiento automático con control desde el exterior del coche incluido. La pantalla central aumenta su tamaño hasta 33 centímetros, con iluminación de fondo.

MOTORES HÍBRIDOS

Si hablamos de motorizaciones también hay cambios notables. Sus motores serán híbridos turboalimentados. Hay un propulsor de gasolina con hibridación de 48V (1.5 eTSI), con potencias de 116 y 150 caballos, y más adelante recibirá nuevos propulsores, alguno ya compatible con la tracción total que se montará en un motor TSI de 2 litros. Todos ellos irán acompañados de las cajas de cambio automáticas de doble embrague y 7 velocidades. Los acabados tendrán versiones R-Line mas deportivas y habrá también una versión R.



LA VUELTA TIENE SUS VENTAJAS

SOLO ESTE MES, AHORRA HASTA

9.000€*

GAMA CITROËN



HASTA

8
AÑOS

CITROËN
GARANTÍA
WE CARE



CITROËN

Gama C3 Aircross: Consumo mixto (Combinado) WLTP (l/100km): 5,6 a 6,8. Emisiones de CO2 mixto (Combinado) WLTP (g/km): 134 a 136. Gama ë-C4: Consumo eléctrico combinado WLTP (Wh/km): 148 a 153. Emisiones CO2 WLTP (g/km): 0. Autonomía WLTP: hasta 420 km.

(*) Hasta 9.000€ de descuento sobre PVP para clientes particulares en PyB por la compra de cualquier vehículo nuevo entre el 1 y el 30 de septiembre de 2025 y que financien un capital mínimo de 5.000€ y una permanencia mínima 36 meses, a través de Stellantis Financial Services España EFC, S.A. Consultar condiciones por modelo en www.citroen.es. Citroën We Care hasta 8 años/160.000 km de cobertura si mantiene vehículo periódicamente en Red Citroën. condiciones.citroen.es.



BMW iX3, EL PRIMERO DE LA NEUE KLASSE

BMW lleva años hablándonos sobre una nueva generación de modelos llamados Neue Klasse. El primero que conocemos es este iX3, un SUV eléctrico súper avanzado en el que su diseño fusiona tradición y vanguardismo. La marca alemana parece que retrocede en el tamaño de los riñones de su parrilla, algo que había provocado las críticas de los puristas en los últimos años.

CHINA CONTRA ALEMANIA

Fabricantes germanos y asiáticos, principalmente, han dado vida al IAA Mobility, el reinventado Salón de Múnich, donde se han presentado muchas novedades marcadas por la electrificación masiva.

Por **Héctor Ares**

El IAA Mobility de Múnich celebrado este mes de septiembre ha estado marcado por dos aspectos: por un lado, la presencia de los gigantes de la automoción alemana, que no podían fallar a su cita local para presentar sus últimas novedades. Por otro bando destacaba la presencia masiva de fabricantes de origen chino, algunos de los cuales debutaban sobre suelo europeo en esta ocasión.

Solo la presencia de Renault, que presentó, con gran despliegue de medios, la sexta generación del Clio en el IAA, desviaba la atención de este combate entre las dos grandes potencias que se juegan hoy en día el reparto del mercado automovilístico

europeo. La muniquesa BMW presentó el nuevo iX3, un coche eléctrico que supone el primero de la nueva familia Neue Klasse. Pretende revolucionar por completo la marca respecto a lo que conocemos hasta ahora de BMW.

Mercedes mostró su rival más directo, el GLC eléctrico, un coche con línea de diseño propio. Mientras, Opel se lanzó a la piscina con el Mokka GSE, su coche eléctrico más rápido y potente, que pretende llevar la sensación de rali a la carretera. Y por último, Porsche presentó en el IAA el primer 911 Turbo S con tecnología híbrida, que lo convierte en el 911 más potente de la historia con 711 CV.

Entre los muchos los fabricantes de origen chino que eligieron el corazón del mercado automovilístico europeo para desembarcar con sus modelos

más novedosos y llamativos destacó Leapmotor, la firma china de Stellantis. Además de presentar el B10, no dudó en hacer el debut mundial de un nuevo modelo compacto llamado B05, que llega con intención de rivalizar en el segmento C con el líder, el Volkswagen Golf.

LOS SALONES DEL FUTURO

Este IAA Mobility de la capital bávara, además de demostrarnos que los grandes salones del automóvil no estaban muertos, sino que simplemente necesitaban reinventarse (se celebra con zonas de exposición en el centro de la ciudad y no en un recinto ferial), nos confirma que Europa ha abierto la puerta a la llegada de los fabricantes chinos, que no piensan dejar pasar la oportunidad de hacerse con su trozo del pastel. Curioso.



OPEL MOKKA GSE, ESPÍRITU DE RALI

Derivado de un coche eléctrico con el que compiten en ralis en Alemania, el Mokka GSE se ha presentado en el IAA Mobility como el modelo más potente de la marca, con 281 CV.





LEAPMOTOR B05, A POR EL GOLF

Aunque a simple vista puede parecer un Volkswagen Golf, el de abajo es un Leapmotor B05. Se trata del nuevo compacto de aspecto deportivo de la marca china de Stellantis.



Los coches chinos quisieron restar protagonismo con sus avances tecnológicos a las novedades alemanas y lo consiguieron



MERCEDES GLC ELÉCTRICO, CON CARÁCTER DIFERENTE

En el primer semestre de 2026 llegará esta versión eléctrica del que ha sido durante mucho tiempo el superventas de la firma de la estrella. Podrá cargar a una potencia de 360 kW y la autonomía máxima será de 713 kilómetros.



PORSCHE 911 TURBO S T-HYBRID, EL MÁS POTENTE DE LA HISTORIA

El sistema híbrido ligero llega al Porsche 911 más especial, el Turbo S. Dos turbos de accionamiento eléctrico alimentan un motor eléctrico muy pequeño en la caja de cambios. Pesa 85 kilos más que el Turbo S anterior y con 711 CV es el 911 más potente de la historia de una marca que afronta bien entrados en el siglo XXI su inevitable transición hacia la electrificación.



AUDI Y LA FILOSOFÍA C

Audi presentó en Múnich lo que será su nueva filosofía de diseño para el futuro, basada en la claridad. Lo hace con un deportivo eléctrico minimalista y emocional dotado de una nueva firma lumínica.

Por **Juan Ares**

El Audi Concept C que se vio un Múnich es un deportivo biplaza eléctrico con un techo descapotable, aunque con una carrocería cerrada, al estilo Targa. Todo parece cambiar en el diseño futuro de Audi, empezando por el frontal, ahora con un marco vertical que sostiene los cuatro aros.

Es la primera vez que un *roadster* de Audi utiliza un techo rígido retráctil y la parte trasera es muy contundente, rematada por las luces con cuatro elementos dispuestos horizontalmente

en cada grupo. Algo que rompe con lo que hoy conocemos en Audi.

En el interior no se ha querido escatimar en mandos físicos, algunos rematados en aluminio anodizado, mientras el volante centraliza también parte de las funciones del coche.

La pantalla central es escamoteable, de 26,4 centímetros de anchura.

El prototipo ha sido diseñado bajo la dirección de Massimo Frascella, el director de diseño de Audi, que afirma: «Nuestra filosofía se basa en la simplicidad radical». Frascella también reconoce que el nuevo *car concept* que vimos en Múnich se diseñó

pensando en el legendario Audi TT y lo que significó en la marca.

Al margen de esta nueva propuesta de diseño, en el salón alemán se hizo la puesta de largo del nuevo Q3 Sportback, un coche fundamental en las ventas de la marca, y además había posibilidad de probar la mayoría de la gama en eventos pensados para el gran público, que es una de las claves del éxito de este salón de Múnich.

Poco a poco iremos viendo como las claves del Concept C se van aplicando a la nueva generación de vehículos de Audi.



SKODA FABRICARÁ EN PAMPLONA EL SUV PEQUEÑO EPIC

Por **J. A.**

Pamplona tiene garantizada ya su producción en los próximos años con nuevos modelos de Volkswagen y Skoda.

Algunos de ellos ya se han podido ver en el salón de Múnich, como es el caso del Skoda Epic, que será el SUV pequeño de la marca, por debajo del Elroq, con tecnología eléctrica. De 4,10 metros de longitud, por tanto del segmento B, está fabricado con la plataforma MEB Entry del grupo, con la que

también se construirán modelos de Cupra como el Raval y de Volkswagen como el ID.2.

El Epic puede convertirse en el eléctrico más vendido de la marca cuando haga su aparición en el mercado a lo largo del 2026, si se cumplen las noticias de que su precio rondará los 25.000 euros y que tendrá potencias de 95 y 150 caballos, con autonomías de más de 400 kilómetros. La habitabilidad será una de sus virtudes, con un maletero de 475 litros, y tendrá soluciones muy originales en su interior para aumentar el confort.

Mercedes-Benz

CLASE A 180 POR 295€/MES¹.

Aportación inicial de 9.110€.



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

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

¹Ejemplo de Renting particulares con Mercedes-Benz Renting, S.A.U., para un Clase A 180 con Paquete AMG Line Advanced Plus, Integración Smartphone y Paquete Night, por 295€, aportación inicial de 9.110€ impuestos incluidos, a 48 cuotas, 15.000 kms/año. Válido para pedidos generados con entrega a cliente final hasta el 31/12/2025. Ofertas financieras y solicitudes aprobadas hasta el 15/01/2026 y contratos activados hasta el 28/02/2026.

LOUZAO

Concesionario Mercedes-Benz

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

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

EL FUTURO DE CUPRA PASA POR TINDAYA

La marca «premium» acaba de mostrar por primera vez el «show car» Tindaya, un prototipo de líneas espectaculares que nos adelanta cómo y hacia dónde evolucionarán en el futuro el diseño y las formas de los modelos que lance a partir de ahora la firma española.

Por **Héctor Ares**

Siete años lleva en el mercado Cupra. La marca escindida de Seat ya viaja a velocidad de crucero con su propia línea de coches de gran éxito en el mercado, como demuestran las más de 800.000 unidades comercializadas hasta la fecha.

En uno de sus mercados más importantes, Alemania, Cupra ha presentado esta semana durante el IAA Mobility de Múnich el Tindaya, un *show car* que llega para adelantarnos algunos de los rasgos de diseño de los futuros coches de Cupra.

Se trata de un SUV de grandes dimensiones (4,72 metros), de líneas muy afiladas, en el que destacan las nuevas ópticas delanteras y traseras con los tres segmentos triangulares característicos de Cupra, que adoptan una nueva disposición. Debajo, la parrilla es virtual y está formada por una pantalla led con distintas animaciones.

Su musculoso capó da paso, en el repaso visual, a un habitáculo al que se accede a través de unas puertas de apertura opuesta. La delantera se abre de forma convencional, mientras la trasera se abre hacia atrás.

En el interior se prueban nuevas texturas y materiales para los asientos, pero también soluciones para dar información al conductor, como una barra de datos en la parte inferior del parabrisas delantero, ocupando todo su ancho.

Las llantas son de 23 pulgadas con diseño rectilíneo, y los múltiples apéndices aerodinámicos dispuestos por la carrocería nos hacen soñar con cómo serán los coches de Cupra en el futuro.

Las motorizaciones de este modelo deberían ser híbridas o eléctricas.



La apertura de puertas es inversa en las traseras, permitiendo un acceso diáfano



RANGE ROVER



ANGLOESPAÑOLA. angloespanola.landrover.es

Gama Range Rover 25MY. Consumo combinado WLTP: 0,7-12 l/100 km. Emisiones combinadas de CO₂ WLTP: 16-271 g/km. Garantía de 5 años o 150.000 km y 3 años de asistencia en carretera. Más información en landrover.es

HÍBRIDO, LO MEJOR DE DOS MUNDOS

Con más de 100 kilómetros de autonomía eléctrica y un motor de gasolina que evita tener que estar pendientes del cargador, el Cupra Terramar 1.5 eHybrid enamora por su comportamiento y diseño exterior e interior.

Por **Javier Armesto**

Los primeros híbridos enchufables (PHEV) ofrecían una autonomía eléctrica que a duras penas llegaba a los 50 kilómetros, y, aunque permitían una conducción sin emisiones mucho mayor que la de los híbridos estándar, la alegría duraba poco. Todo ha cambiado con la incorporación de baterías de mayor capacidad, como las que está montando el grupo Volkswagen en sus diferentes marcas. La del Cupra Terramar tiene 19,7 kWh y le permite circular en modo cien por cien eléctrico 122 kilómetros, según el dato oficial WLTP, que en la práctica supone alrededor de un centenar de kilómetros reales. Suficiente para moverse varios días por la ciudad y alrededores sin arrojar un solo gramo de CO₂ a la atmósfera. Y cuando queremos hacer un trayecto más largo, el motor de combustión garantiza poder recorrer centenares de kilómetros, repostar en unos minutos y continuar el viaje.

El Terramar mide 4,51 metros de largo y tiene un aspecto de SUV musculoso y con un punto deportivo, fiel al ADN de Cupra. Las nervaduras en el capó —que vemos desde el puesto de conducción—, los pliegues late-

rales en la carrocería y los pilotos traseros unidos por una tira led que integra el logo de la marca le dan personalidad.

El interior también es muy dinámico, con unos excelentes asientos delanteros tipo baquet, muy cómodos y que sujetan bien el cuerpo, y un salpicadero dominado por una pantalla multifunción táctil de 12,9 pulgadas, ligeramente orientada hacia el piloto. Los materiales utilizados combinan diversos colores (con detalles en el cobre corporativo) y texturas; la visibilidad por la luneta trasera es correcta y nuestra unidad de prueba montaba un techo panorámico de cristal practicable, con cortinilla eléctrica incluida.

El espacio en las plazas traseras es adecuado para dos adultos, pues la central es más pequeña y además está limitada por el túnel de la transmisión. Pero se ha conseguido un buen compromiso entre el habitáculo y el maletero, que ofrece 400 litros hasta la línea de las ventanillas y 490 hasta el techo. La apertura del portón es eléctrica.

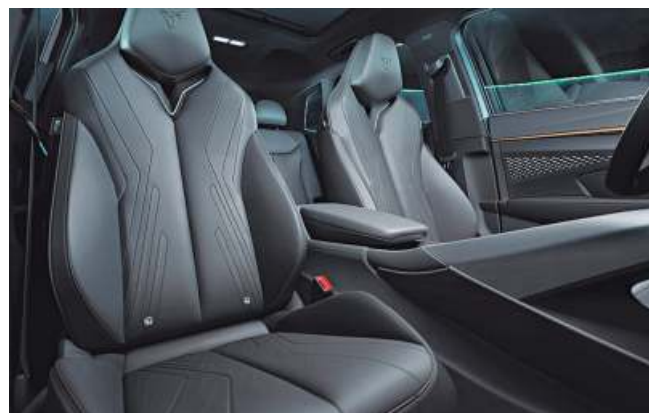
Cupra ofrece el Terramar PHEV con dos motorizaciones. Ambas cuentan con la misma parte eléctrica (batería y motor eléctrico de 116 CV situado en el eje delantero) y lo que cambia es el motor de combustión. Nosotros probamos la versión 1.5 de 150 CV, que



en combinación con el eléctrico arroja una potencia total de 204 caballos. En el Terramar VZ 1.5 el motor térmico alcanza los 177 CV (272 caballos en total), pero el bloque es el mismo, un cuatro cilindros de 1.498 cc con turbo, por lo que la diferencia se consigue mediante una reprogramación

de la centralita. En prestaciones esto se traduce en 1 segundo menos en el 0 a 100 km/h (8,3 y 7,3 segundos, respectivamente), mientras que los datos de consumo y emisiones son prácticamente idénticos.

El peso roza los 1.900 kilos y ello se nota en las curvas, con cierta iner-



DESDE 47.000 EUROS. Una vez aplicadas las ayudas del Plan Moves, el Cupra Terramar puede costar unos 42.000 euros, sin contar con otras promociones. El consumo medio en modo híbrido baja de 4 l/100 km.



SUSPENSIÓN ADAPTATIVA

Opcionalmente se pueden pedir unos amortiguadores de dureza regulable (de serie en el VZ 1.5). El maletero tiene unos formas regulares y se puede ampliar abatiendo los respaldos de los asientos traseros.



cia que en absoluto compromete la estabilidad; de hecho, el coche apoya muy bien en el asfalto y permite una conducción ágil, a lo que contribuye una suspensión firme. Disponemos de tres modos de conducción (uno de ellos personalizable) y un botón específico en el volante para activar el más

deportivo. Sin embargo, al hundir el pie en el acelerador le falta un poco de salida y, aunque se revoluciona mucho y emite un sonido un poco *racing*, parece que tarda en coger velocidad. Todo cambia cuando utilizamos las levas en el volante, que permiten subir y bajar de forma manual entre las seis

marchas de la caja automática DSG: lo hace de forma rápida y casi imperceptible, sin saltos entre una relación y otra. En autopista y autovía, el control de crucero adaptativo con mantenimiento de carril funciona de forma eficaz y podemos quitar unos segundos las manos del volante sin peligro.

El puerto de carga está situado en la aleta delantera izquierda y la potencia máxima en corriente continua alcanza los 50 kW, lo que permite recuperar toda la autonomía eléctrica en 25 minutos. En un *wallbox* a 7 u 11 kW tardaremos entre 2,5 y 3,5 horas. Y a navegar sin ruido ni emisiones.



EL MICRA, OTRO GALLO EN EL CORRAL

El nuevo Nissan Micra llegará en diciembre con un precio desde 17.550 euros, incluidos descuentos, para convertirse en rival de su hermano el R5 y de otros modelos eléctricos urbanos de cuatro metros.

Por **Juan Ares**

La lucha en este segmento de pequeños eléctricos urbanos no ha hecho más que empezar, pero será una pelea de gallos, con actores como el Renault 5, el Kia EV3, el Citroën ëC3, el Hyundai Inster o el BYD Dolphin, entre otros.

Y ahora llega al corral otro gallo, el nuevo Nissan Micra, fabricado con la misma plataforma y con muchos elementos comunes más con el R5, pero que anuncia precios muy competitivos, con garantía de 8 años o 160.000 kilómetros.

Con cuatro metros de tamaño, el nuevo Micra presenta un diseño desenfadado, caracterizado por las luces delanteras y traseras con



MIRADA SONRIENTE

Las luces delanteras con la silueta redondeada parecen mirarte, y cuando desbloqueas el coche te harán un guiño lumínico de bienvenida.

formas redondeadas que le dan un carácter elegante y distinguido, y en su perfil lateral tiene una hendidura que en Nissan definen como «bola de helado», que lo hace muy original respecto a su competencia.

En el interior comparte espacios y formas con el R5, es muy funcional y está muy equipado.

El nuevo Nissan Micra, del que ya se pueden hacer reservas en los concesionarios y que llegará en sesenta días a los mismos, ofrece dos versiones de batería, una más pequeña de 40 kWh con la que se anuncian 319 kilóme-

tros de autonomía, con un motor con potencia de 120 caballos; y otra de 52 kWh con mayor autonomía, de hasta 419 kilómetros, y con un motor de 150 caballos. Para cargarlo pueden utilizarse cargadores rápidos con los que recupera del 15 al 80 % de autonomía en solo 30 minutos. Además, el Micra tiene tecnología V2L, con lo que con su batería puede alimentar equipos musicales, pequeños electrodomésticos y hasta bicis o patinetes eléctricos.

Los precios del Micra van desde los 29.100 euros del acabado Acenta con batería de 40 kWh, pero que apli-



DIGITAL Y CONECTADO. El Micra ofrece una pantalla de instrumentos digital tras el volante de 10,1 pulgadas, a la que se une otra central, también de generosas dimensiones, para las funciones de navegación, teléfono y audio.



INTERIOR FUNCIONAL
El interior es muy semejante al del Renault 5, con muchos huecos y con conectividad, hasta recarga de móviles por inducción mediante una bandeja inalámbrica.

«
Tendrá dos motorizaciones, de 120 o 150 caballos, con baterías de 40 kWh y 52 kWh

cando todos los descuentos del Plan Moves y campañas puede quedarse en 17.550 euros, y los 34.150 euros para el modelo con batería de 54 kWh en acabado N-Connecta, que aplicando también los mismos descuentos se quedan en 22.650 euros.

Todas las versiones del nuevo Micra vendrán equipadas con llantas de 18 pulgadas, y además los ejes tienen una distancia de 2,54 metros, lo cual quiere decir que el coche tiene voladizos muy cortos que facilitan su estabilidad y agilidad. Para esto también se pueden elegir modos de conducción

Eco, Confort, Sport y Personal. En un coche de este tamaño se consigue una capacidad de maletero de 326 litros, ampliable a 1.106 si se abaten los asientos traseros.

CONECTADO

En un coche de carácter urbano como el Micra, la conectividad es importante y para ello cuenta con el sistema Nissan Connect, desarrollado con los servicios de Google, que permite hacer llamadas, escuchar música, elegir rutas para nuestros viajes con facilidad con Google Maps, e incluso

manejándolo todo con órdenes vocales.

Entre las ayudas a la conducción que puede disfrutar el conductor del Micra está el Nissan Pro Pilot, que es un control de crucero adaptativo, con asistente de velocidad inteligente, frenada automática de emergencia y alerta de tráfico cruzado trasero.

Nissan comienza con este modelo la renovación de toda su gama hacia la electrificación, que completará en el 2027 con un nuevo Leaf, un Juke y otro modelo más pequeño. El Micra es solo el principio.



INTERIOR DIGITAL

La consola central acoge una amplia pantalla táctil y en color desde donde casi se maneja la totalidad del las funciones del coche. Tras el volante también existe una pantalla digital personalizable. Los acabados y el diseño sorprenden nada más entrar en el coche.

Por **Juan Torrón**

El éxito del Dacia Bigster está siendo tan grande en estos primeros meses de comercialización que la marca ya ha decidido dotarlo de nuevos motores con el fin de poder ampliar así la oferta. Hasta la fecha, el motor más elegido era el *mild hybrid* de 140 caballos, pero ahora bajo el capó podrá montar un motor Hybrid-G de 154 caballos y tracción 4x4, que será capaz de rodar hasta un 60 por ciento en modo eléctrico en ciudad. También se ofrece la alternativa del GLP al compartir dos depósitos de 50 litros, uno de GLP y otro de gasolina, y tener así hasta 1.500 kilómetros de autonomía. Esta tecnología reduce el coste por consumo de combustible en un 30 % y las emisiones de CO₂ en 20 gramos, en comparación con la oferta mecánica 4x4 actual.

Con la llegada de estas nuevas motorizaciones, Dacia también actualiza algún acabado con un nuevo diseño como el Journey, que incluye tapicería exclusiva y detalles a juego, así como el ajuste lumbar del asiento del conductor. También las llantas negras llegan al acabado Extreme. Dacia ha querido dotar a este modelo de elementos tan importantes como el techo panorámico practicable o el regulador de velocidad adaptativo.

El nuevo Dacia Bigster, con sus 4,5 metros de longitud, ofrece un amplio habitáculo para cinco pasajeros desde tan solo 24.990 euros.

DISEÑO Y PRECIO PARA EL BIGSTER

Tras su importante mejora en imagen y acabados, la marca Dacia, que pertenece al Grupo Renault, se adentra ahora en el segmento que más ventas acumula y que corresponde al de los SUV de más de 4,5 metros.

Nuevo Hyundai INSTER

100% eléctrico.
El SUV urbano más versátil.

함께
할래요?



El nuevo Hyundai INSTER 100% eléctrico combina la esencia coreana con la flexibilidad que necesitas en tu día a día. Experimenta la versatilidad de su tamaño ajustando los asientos traseros y aumenta todo el espacio extra que necesites. Con una autonomía líder en su segmento de 518km en ciudad*, también podrás alargar tu viaje, sea cual sea tu próximo destino. Empieza ya a vivir increíbles experiencias y descubre más en [Hyundai.es](https://www.hyundai.es) ¿y tú? are you in?

Red de concesionarios Hyupersa.

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



Gama INSTER: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 0 durante el uso. Consumo eléctrico combinado (Wh/km): 143 (batería 42 kWh) – 151 (batería 49 kWh). Autonomía en uso combinado (km): 327 (batería 42 kWh) – 370 (batería 49kWh 15"). Autonomía en uso ciudad (km)*: 473 (batería 42 kWh) – 518 (batería 49kWh 15"). Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP. Modelo visualizado: Nuevo Hyundai INSTER. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es

DE CAJÓN CON RUEDAS A ICONO UNIVERSAL

Con 75 años recién cumplidos, la furgoneta Volkswagen T1 inició en 1950 un reinado marcado por la simplicidad y la robustez. En sus múltiples configuraciones redefinió el concepto de vehículo multiusos y se convirtió en un icono de libertad para generaciones enteras.

Por **Oscar Ayerra**

Todo comenzó en 1947, cuando Bernardus Pon, un empresario holandés de la automoción, visitaba la fábrica de Volkswagen en Wólfsburgo (Alemania). Tras la Segunda Guerra Mundial, la planta había quedado bajo control de las fuerzas aliadas, quienes iniciaron la puesta en marcha de la producción del primer vehículo Volkswagen: el Escarabajo. El resultado de aquella visita convertiría a Pon en el primer importador oficial, fuera de Alemania, de los recién estrenados Beetle. Lo que nada hacía imaginar es que allí iba a gestarse la idea de un nuevo vehículo que revolucionaría los estándares de los transportes ligeros.

Durante el recorrido por la factoría, Ben Pon se fijó en unos peculiares vehículos, a modo de plataformas de cuatro ruedas con asiento y volante, con los que los propios trabajadores se desplazaban por la fábrica. Se los conocía como *plattenwagen* (plataforma transportadora). Habían nacido como soluciones prácticas improvisadas para trasladar piezas con rapidez entre secciones dentro de la propia planta. Sin bocetos ni diseños, estos pequeños autos, contruidos por los propios trabajadores, estaban realizados a partir del chasis del Escarabajo, al que despojaban de la carrocería, dejando únicamente el motor e instalando encima un asiento y un volante, mientras que el resto quedaba como superficie plana para carga.

Para Ben Pon, esto supuso una revelación, un punto de partida para un futuro vehículo de reparto. Realizó un boceto

muy simple en una libreta que acabaría convirtiéndose en el germen de un nuevo concepto que finalmente saldría de la fábrica de Volkswagen tres años después.

Atribuir a Ben Pon la autoría exclusiva de este nuevo concepto de furgoneta sería simplista, pero su aportación fue decisiva. En aquel tiempo, tras la devastación de la guerra, la necesidad de vehículos prácticos y accesibles para la reconstrucción del país respondía más a una exigencia lógica que a un gesto visionario. Además, la recuperación económica de Alemania en la siguiente década —gracias a políticas económicas muy acertadas, lo que más tarde se denominaría «el milagro económico alemán»— jugó un papel clave y favoreció el escenario perfecto para que este nuevo modelo alcanzara un éxito rotundo.

Mientras que a Ben Pon puede atribuírsele la semilla del concepto, el verdadero desarrollo correspondió a Heinrich Nordhoff, director general de Volkswagen, que tomó las riendas de la fábrica en 1948, y a su jefe de diseño, Alfred Haesner.

COMIENZA EL PROYECTO

Conocido inicialmente como Type 29, en noviembre de 1948 se iniciaron los primeros bocetos, y en tan solo seis meses ya estaban preparadas las pri-

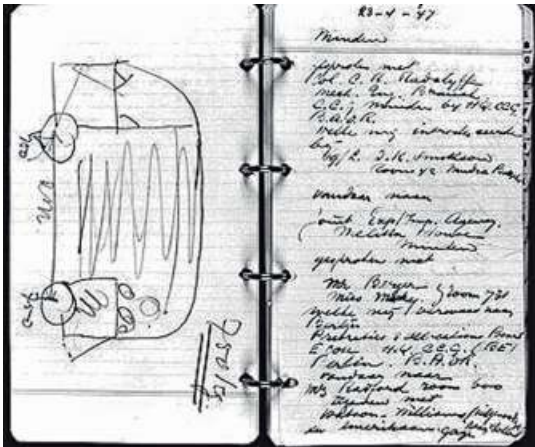
meras pruebas a escala.

Sin embargo, los problemas no tardaron en llegar. El frontal plano de los primeros diseños arrojaba resultados muy pobres en el túnel de viento; la utilización de planchas planas, aunque permitía ahorrar costes, perjudicaba su dinamismo y aumentaba el consumo. Estos hechos obligaron a redondear el diseño frontal, mejorando así su aerodinámica. Lograron bajar su coeficiente de 0,75 a tan solo 0,48, además de dotar al morro de su estética icónica.

Por otro lado, la decisión de reutilizar el chasis del Escarabajo pronto se reveló como un error: en las primeras unidades el suelo comenzaba a agrietarse tras los recorridos iniciales. Posteriormente,

las pruebas de carga ofrecieron un peor resultado, ya que el chasis llegaba a doblarse, con la consiguiente falta de seguridad. Un contratiempo que obligó a replantear el proyecto. Finalmente, el bastidor fue reforzado de tal manera que el fallo quedó definitivamente resuelto. Fue presentado ante los medios de comunicación en noviembre de 1949 bajo tres prototipos diferentes, a saber: una furgoneta con su zona de carga sin ventanas, un familiar, con espacio de pasajeros y también de carga, y un microbús exclusivamente para pasajeros.





«PLATTENWAGEN», EL GERMEN DE LA TRANSPORTER T1

Esta caja con ruedas fue fabricada por los trabajadores de Volkswagen a partir de 1945 para transportar piezas del Escarabajo exclusivamente dentro de la fábrica.

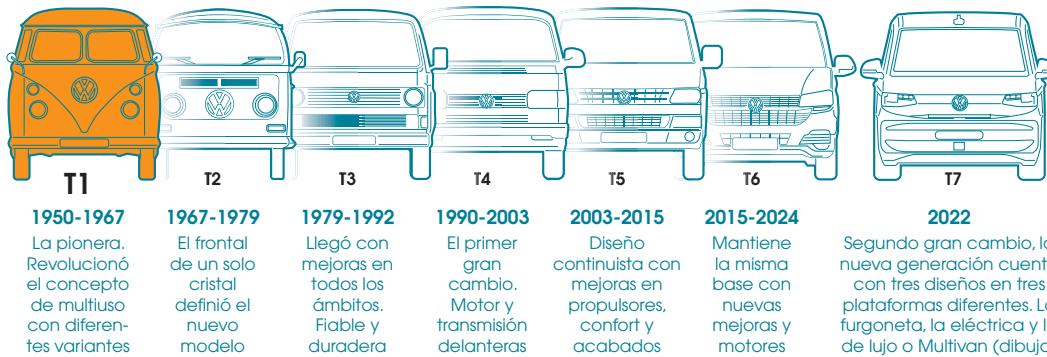


PRIMEROS PROTOTIPOS

En su inicio la T1 carecía de intermitente y defensas. El portón trasero era de tamaño grande para llevar la rueda de repuesto

Siete generaciones en 75 años

Con mil y una versiones, este concepto cautiva a miles de entusiastas. La versión «California» sigue siendo la más valorada



O.A.

EL NUEVO CONCEPTO

El 8 de marzo de 1950 comenzó la producción en la fábrica de Wolfsburg. Se trataba de una furgoneta moderna y multifuncional, algo que encajó perfectamente con la demanda social. Era asequible y sencilla, por lo que los pedidos no hicieron más que aumentar. La velocidad máxima se estableció en 75 km/h, aunque se aconsejaba no mantenerla demasiado tiempo porque, según decía la publicidad, «podría ser una insensatez, ya que, al igual que cualquier otro vehículo, la mecánica podría sufrir daños».

Enseguida aparecieron un sinfín de variantes creativas para todo tipo de usos. Representaba una nueva era en la que los usos familiares, el trabajo o las vacaciones encontraban en este modelo un aliado. Su versatilidad se posicionó como un nuevo concepto a explorar: «Diseñada para el campo y la ciudad, para autopistas y carreteras rurales, para el transporte de mercancías y de pasajeros...», señalaban algunas publicaciones de la época.

Era una furgoneta «construida para utilizarse con rudeza e imprudencia», según afirmaba Nordhoff, presidente

de Volkswagen. Además, en días de frío intenso, al contar con refrigeración por aire y no líquida, desaparecían los problemas de congelación derivados de esta última. El arranque estaba garantizado. El propulsor procedía del Escarabajo y contaba con 25 caballos. A lo largo de los años fue ganando en potencia hasta llegar a los 55 de las últimas unidades. El motor bóxer de cuatro cilindros, de contrastada fiabilidad, lograba mover el conjunto con cierta soltura. En 1954 salió de la fábrica el ejemplar 100.000 y la factoría ya mostraba sus primeros síntomas de saturación,

debido al número de pedidos, por lo que se decidió construir una nueva planta en Hannover. En 1956 se trasladó allí la cadena de montaje, manteniéndose la producción hasta julio de 1967. En ese momento ya se habían fabricado 1,8 millones de unidades, cuando fue sustituida por la generación T2.

NUEVA CULTURA DE VIAJES

Con el tiempo, los cambios y mejoras fueron actualizando esta furgoneta. Se añadieron nuevas variantes y usos específicos. Estaba disponible para transporte de mineros, como pick-up, con techo alto, con techo alto o como ambulancia; incluso una unidad se adaptó como coche fúnebre para el entierro de su impulsor, el presidente de Volkswagen Nordhoff en 1968.

En junio de 1951 se presentó una de las variantes más legendarias, conocida como Samba Bus. Contaba con nueve plazas y 23 ventanas. Su pintura bitono, el techo panorámico plegable y los acabados cromados la posicionaban como la versión de lujo. Hoy es una de las más valoradas. Con el aumento del nivel de vida de la sociedad alemana y su «milagro económico», las pequeñas escapadas al campo de las familias dieron paso a viajes de ocio de mayor duración. Los campings empezaban a ser la nueva moda para la clase media. La T1 se convirtió en la mejor opción como vehículo recreacional y de vivienda.

En 1951, la fábrica de maquinaria agrícola Westfalia transformó la T1 en una casa rodante con espacio para cocinar, dormir, leer o trabajar: una auténtica revolución. Muy pronto, este fabricante se consolidó como colaborador oficial de Volkswagen, una unión que duró más de 40 años. Las siguientes generaciones tuvieron su versión camperizada Westfalia. A partir del nuevo siglo, la propia Volkswagen se encargó de construir las versiones más adaptadas a vivienda, siendo la denominación California —a partir de la generación T3— la que se consolidó como máximo icono de la marca. Hoy, con la última generación, la T7, con tres plataformas diferentes, sigue conservando la esencia inicial como vehículo multifuncional.

UN SALA EN EL MUSEO MAHI

La unidad de estas páginas corresponde a los últimos ejemplares construidos en 1967. Es propiedad de la familia Jove, que, consciente de la importancia histórica del modelo, decidió hacerse con la generación que inició este concepto revolucionario. Una versión que le ha permitido abanderar una sala, dentro del propio Museo MAHI, donde además de otras generaciones, como la T2 y la T3, se pueden observar algunas unidades sorprendentes de caravanas de las primeras épocas.



EL FIAT 500 YA ES HÍBRIDO

En noviembre comenzará la producción del Fiat 500 Hybrid en Mirafiori, con un objetivo de producción de 100.000 unidades al año, tres carrocerías y motor híbrido de 12V.



MASSA DADO
DSADNITOS. El espíritu del 500 original sigue presente en el nuevo modelo destilando personalidad, pero incorporando todas las nuevas tecnologías.

Por **Redacción**

El Fiat 500 Hybrid combina un diseño icónico con una funcionalidad moderna y se ofrecerá en tres estilos de carrocería, Hatchback, 3+1 y Cabrio.

Bajo el capó late un corazón totalmente italiano: el motor híbrido suave FireFly de tres cilindros y 1,0 litros, combinado con una transmisión manual de 6 velocidades. El sistema eléctrico de 12 V mejora la eficiencia

del combustible y ofrece una experiencia de conducción suave y accesible. Se trata de un tren motriz probado y popular que ofrece el mejor equilibrio entre placer de conducción, bajo consumo y costes de funcionamiento.

Altamente conectado y repleto de tecnología, el 500 Hybrid contará con el sistema Uconnect 5, uno de los más avanzados de su segmento. La pantalla táctil personalizable de alta resolución, de 10,25 pulgadas, se

complementará con una pantalla digital de 7 pulgadas. La compatibilidad inalámbrica total con Apple CarPlay y Android Auto garantiza una integración intuitiva y segura del smartphone, sin distracciones al volante.

En el interior, el vehículo está equipado con una amplia gama de sistemas ADAS para garantizar la comodidad y la seguridad en entornos urbanos. Entre ellos se incluyen el frenado automático de emergencia, el asis-

tente de mantenimiento de carril y el reconocimiento de señales de tráfico, entre otras funciones diseñadas para garantizar la tranquilidad en las carreteras de la ciudad.

El nuevo Fiat 500 Hybrid es la evolución natural de un icono. El inconfundible estilo Fiat, atemporal e intergeneracional, ahora incorpora tecnologías y características de vanguardia, al tiempo que conserva el encanto único que siempre ha definido al 500.



THE X1 FAMILY



ELIGE LO QUE TE MUEVE.

Desde
299 €/mes

Entrada 11.337,74 €. Cuota final: 26.105,88 €*
Financiando con BMW Bank
Mantenimiento incluido

La verdadera libertad es poder elegir cómo moverte, pero sin renunciar a lo que piensas y a lo que necesitas en cada momento.

Es elegir un coche espacioso sin renunciar a la exclusiva deportividad de BMW.

Es moverte con soltura por la ciudad y además, en los trayectos largos.

El BMW X1 está disponible en versión 100% eléctrico, híbrida enchufable o con motor de combustión.

Tres formas de moverte. El mismo placer de conducción.

BMW X1.

Elige lo que te mueve.

Novomóvil

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

www.novomovil.concesionariobmw.es

*TAE: 4,55%, TIN: 3,99%, importe a financiar 35.250,57 €, 48 meses -47 cuotas de 299 €/mes. Comisión de formalización: 525,23 € (1,49%) importe total adeudado: 40.684,11 €. Precio total a plazos financiando con BMW Bank: 52.025,85 € (cumpliendo condiciones). Condiciones válidas para pedidos hasta 30/09/2025. Precio de venta al contado para BMW X1 sDrive20i: 46.508,30 € (transporte, descuentos, mantenimiento -4 años/40.000 km limitados- e impuestos incluidos; gastos de matriculación y pre-entrega no incluidos). Sujeto a aprobación financiera. Impuesto de matriculación (IEDMT) calculado al tipo general. Ello no obstante, el tipo aplicable al IEDMT, puede variar en función a la Comunidad Autónoma de residencia. Total intereses: 4.908,31 €, coste total del préstamo (intereses + comisión de formalización): 5.433,55 €. Sistema de amortización francés. Permanencia mínima de la financiación de 24 meses. Importe mínimo a financiar de 16.000 €. Al final del plazo contratado, podrá devolver el vehículo (según condiciones de contrato, 48 meses y 40.000 km), cambiarlo o quedárselo pagando la cuota final.



JEEP APUESTA POR EL ASFALTO

El Jeep Avenger 4xe debuta en la carretera con su eficiencia urbana y su destreza todoterreno. Y lo hace con un sistema híbrido de 48V de última generación, con motor turbo y dos motores eléctricos.

Por **Redacción**

El Jeep Avenger 4xe está listo para redefinir las expectativas en el segmento B-SUV ofreciendo un diseño exclusivo, un rendimiento de primer nivel y encarnando el rico legado de Jeep de tracción total.

El nuevo Jeep Avenger 4xe destaca por un diseño que equilibra a la perfección la elegancia y la robustez. El exterior se ha reforzado para garantizar una protección completa en todos los escenarios de conducción. Las mejoras clave incluyen nuevos paragolpes delanteros antirrañazos, diseño específico de luces antiniebla, raíles en el techo para opciones de carga adicionales y neumáticos Mud & Snow para todas las estaciones (Vector 4Seasons GEN-3 by Good-

year). Otras actualizaciones sorprendentes son la protección mejorada de los bajos de la carrocería, que mejora aún más la capacidad todoterreno, y el gancho de remolque trasero, un elemento único nacido de las necesidades específicas de la comunidad Jeep: es decir, ayudar a los demás o facilitar que los demás te ayuden en contextos exigentes.

Los detalles en verde añaden un toque exclusivo, como la firma X en el parachoques delantero, el emblema Jeep en las llantas, los detalles elegantes en los parachoques y las distintivas letras 4xe en el portón trasero.

Más allá de la potencia bruta, las capacidades del Avenger 4xe se ven mejoradas por su rendimiento todoterreno superior. Cuenta con ángulos todoterreno mejorados, 10 mm adicionales de distancia al suelo y

un vadeo de hasta 400 mm, lo que lo hace más resistente y versátil que el modelo de tracción delantera. La capacidad de tracción en las cuatro ruedas ofrece un agarre superior en diversos terrenos.

El Jeep Avenger 4xe está diseñado para conquistar una amplia gama de terrenos con facilidad y confianza, gracias a sus características robustas. En su corazón se encuentra el innovador tren motriz que combina a la perfección la eficiencia híbrida con la tecnología AWD de vanguardia. Con un sistema híbrido de 48 V, con un robusto motor turbo de 1.2 litros que genera 136 CV, aumentado por dos motores eléctricos de 21 kW tanto en la parte delantera como en la trasera, este tren motriz avanzado ofrece una combinación perfecta de eficiencia y rendimiento.





Un sistema inteligente de tracción en las cuatro ruedas garantiza que las capacidades 4x4 estén disponibles cuando sea necesario



SERVICIOS CONECTADOS

A bordo, el avanzado sistema de infoentretenimiento ofrece Connected Navigation, que proporciona actualizaciones en tiempo real sobre el clima, el tráfico y los peligros. Las actualizaciones inalámbricas garantizan que los mapas permanezcan actualizados.



EV5 Y PV5, LA DOBLE APUESTA ELÉCTRICA

Kia refuerza su propuesta eléctrica con dos modelos muy diferentes que llegarán este mismo año al mercado: el EV5, que es un SUV del segmento compacto; y el PV5, un modelo polivalente de transporte, con versiones de pasajeros de hasta ocho plazas y también unidades preparadas para carga.

Por **Juan Ares**

Con el EV3 convertido ya en un éxito de ventas en el creciente mercado del coche eléctrico, Kia quiere afianzar su oferta lanzando el

EV5, que es un SUV de parecido tamaño al Sportage, su hermano con propulsores de combustión.

El EV5 mide 4,61 metros de largo y está construido con la plataforma E-GMP, con tecnología de 400 voltios. A primera vista se distingue por su firma lumínica Star Map, que lo hará identificable por su originalidad, y en el lateral resalta la forma de su pilar trasero, que es muy original.

En el interior destaca su triple pantalla de 75 centímetros de anchura, con un módulo para la información del coche tras el volante, otro intermedio para la climatización y, en el centro del salpicadero, la pantalla de infoentretenimiento.

En lo que se refiere a la motorización,

este EV5 llevará una batería de 81,4 kWh que le confiere una autonomía de 500 kilómetros, con un motor que tiene una potencia de 160 kW (217 CV). La velocidad máxima del coche será de 170 km/h y la carga eléctrica puede ser bidireccional, con lo que podremos cargar bicis o patinetes con ella.

PARA EL TRANSPORTE

La otra novedad que presentó Kia llegará el mes que viene a los concesionarios y es un vehículo polivalente de transporte, con versión para carga o para pasajeros (hasta 8 plazas). Se trata del PV5, con 4,69 metros de longitud y 1,92 de altura, un modelo muy futurista en cuanto a diseño y que podrá tener dos baterías, de 51,5 y 71,2 kWh, con potencias de motor de 122 y 163 caballos, respectivamente, y autonomías de hasta 400 kilómetros. El PV5 en versión carga puede transportar hasta 4.420 litros. Los precios que anuncia este modelo serán de 22.260 euros la versión carga y 25.450 la de pasajeros.



SKODA

ELROQ

100% ELÉCTRICO



Disfruta de hasta 571 km de autonomía desde 22.700 €

Sujeto a financiación*

Red de concesionarios oficiales Škoda de Galicia

Bonaval Móvil

Vía Isaac Peral, 8-10 (Pol. del Tambre)

Tel. 981 51 97 37 - Santiago de Compostela

Ceao Motor

Avenida Benigno Rivera, s/n

Tel. 982 20 97 50 - Lugo

Gadasa

Rúa Seixalbo, 2

Tel. 988 24 73 13 - Ourense

Av. Das Mariñas, 287-289

Tel. 881 898 069 - Oleiros (A Coruña)

Mourete Motor

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

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

Movilria

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

Tel. 981 37 27 20 - Ferrol

*PVP recomendado en Península y Baleares para un Elroq 50 55 kWh - 125 kW (IVA, transporte, descuentos de marca y descuento mínimo de Concesionario y bonificaciones de Škoda Financial Services incluidos en el precio). El precio indicado incluye la ayuda del programa de incentivos ligados a la movilidad eléctrica (Programa MOVES III) para particulares por importe de 4.500 € sujeto al cumplimiento de las condiciones de la normativa vigente y a la aprobación y disponibilidad de fondos de tu Comunidad Autónoma. Oferta válida hasta el 30/09/2025 para clientes particulares que financien a través de Škoda Financial Services según condiciones actuales con un capital mínimo 18.000 €, duración mínima de 84 meses y permanencia mínima de 36 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Škoda Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Bank GmbH, S.E. La oferta incluye Mantenimiento Long Drive durante 4 años o 60.000 km (lo que suceda antes) por 0,00 € y un 4º año de garantía o 60.000 km (lo que suceda antes). Modelo visualizado: Škoda Elroq 50 con opcionales. Consumo de energía Elroq 50 combinado WLTP (Wh/km): 158,4 Wh/km, emisiones de CO₂ WLTP: 0 g/km.



AMPLIO ESPACIO INTERIOR

Pensado para ofrecer las máximas prestaciones en el día a día, el nuevo Peugeot 5008 va más allá en materia de dinamismo, confort y refinamiento, además de ofrecer un espacio interior con pocos equivalentes en su categoría. Su habitáculo destaca por el espectacular Peugeot i-Cockpit panorámico.

Por **Redacción**

Una vez a bordo llama la atención la habitabilidad excepcional del nuevo Peugeot 5008, incluso si se recurre a la configuración de siete plazas. La gran distancia entre ejes de este modelo permite ofrecer un notable espacio para las piernas en la segunda fila, mientras que la tercera fila, lejos de ser un añadido de urgencia, ofrece un confort y una amplitud de referencia dentro de la oferta del segmento C-SUV. Los asientos son gruesos y mullidos, cuentan con reposacabezas individuales y están diseñados para las dimensiones de una persona adulta. Con el sistema Easy Access y la amplia apertura de las puertas traseras, acomodar-

se en ellos es rápido y sencillo.

En la fila dos, los asientos se reclinan de un modo independiente en cinco posiciones distintas. Su estructura, en la que se unen una banqueta deslizante 40/60 con respaldos 40/20/40, ofrece la combinación perfecta entre modularidad y confort, todo ello con una tapicería y unos acabados de alto nivel.

La arquitectura interior del nuevo Peugeot 5008 tiene su joya de la corona en su amplio maletero, que ofrece una flexibilidad que se adapta a cualquier tipo de necesidad. En configuración cinco plazas ofrece 748 litros VDA, que pueden ampliarse hasta los 1.815 litros si solo se utilizan las dos plazas delanteras y se aprovecha el piso totalmente plano de dos metros de longitud, que queda despejado al abatir los asientos de las filas dos y tres. Incluso

si se utilizan las siete plazas, este SUV cuenta con 259 litros de maletero con 42 centímetros de longitud, unas cotas excepcionales en el segmento.

Sin embargo, el nuevo Peugeot 5008 no se queda ahí. El piso del maletero bajo la fila tres puede abrirse y guardarse verticalmente, dejando libre un amplio espacio adicional para maletas o equipaje. Bajo los asientos de la tercera fila hay un compartimento con 80 litros de capacidad y la cubierta del maletero detrás de la fila dos ofrece aún más espacio.

En materia de motorizaciones, el nuevo Peugeot 5008 marca un hito en la historia de los SUV: llega al mercado con una gama totalmente electrificada. Cuenta con alternativas 100 % eléctricas de 210 CV, de 230 CV de largo alcance y de 320 CV con



tracción total (próximamente). Junto a ellas se comercializa una versión Hybrid de 145 CV con batería de 48 V y un motor con tecnología Plug-in Hybrid de 195 CV.

Esta amplia oferta electrificada es fruto de la innovadora plataforma STLA Medium, desarrollada por Stellantis pensando especialmente en optimizar las prestaciones de la movilidad eléctrica. Gracias a sus avances técnicos y tecnológicos y el uso de materiales más ligeros, la autonomía del Nuevo Peugeot E-5008 da un gran paso adelante en el segmento SUV, sin afectar a las prestaciones o a un mayor consumo de energía. Más bien al contrario.

En la gama del nuevo Peugeot E-5008



El 5008 tiene tres filas de asientos que pueden acoger cómodamente hasta siete pasajeros, y un maletero de 748 litros



CONDUCCIÓN ÚNICA E INMERSIVA

Su habitáculo destaca por su diseño acogedor y la espectacularidad de sus tecnologías avanzadas, que se ponen de manifiesto en el original Peugeot i-Cockpit panorámico, que ofrece una experiencia de conducción única e inmersiva. Las tres filas también ofrecen asientos con Isofix.



ALTA CAPACIDAD ELÉCTRICA

En materia de autonomía cero emisiones, el nuevo Peugeot 5008 ofrece hasta 668 kilómetros en la motorización eléctrica Long Range, 82 en sus versiones híbridas enchufables y la posibilidad de realizar la mitad de los trayectos urbanos en modo eléctrico en el Nuevo 5008 Hybrid.

se incluyen versiones Long Range de 230 CV con 668 kilómetros WLTP de autonomía. Junto a esta versión de largo alcance, su catálogo incluye de alternativas eléctricas de 210 CV y, próximamente, de 320 CV con tracción total.

A bordo del nuevo Peugeot 5008, la tecnología Hybrid ofrece una potencia de 145 CV. Gracias a la recarga automática de la batería durante las deceleraciones puede llegar a circular con cero emisiones durante más del 50 % de los trayectos en ciudad. En el apartado de los motores híbridos enchufables, el nuevo Peugeot 5008 estrena una nueva cadena de tracción que da la máxima prioridad a la autonomía.





EL BMW iX3 VE Y OYE

El nuevo sistema de conducción autónoma Snapdragon Ride Pilot, desarrollado por Qualcomm Technologies y el constructor alemán, ha sido validado para su uso por fabricantes de automóviles en más de 60 países.

Por **Javier Armesto**

Qualcomm Technologies y BMW presentaron en el salón del automóvil de Múnich Snapdragon Ride Pilot, un nuevo sistema de conducción autónoma resultado de una colaboración de tres años. Diseñado para cumplir con los más altos estándares de seguridad, es compatible con niveles de conducción automática que van desde el programa de evaluación de automóviles nuevos NCAP hasta las capacidades de navegación urbana y en carretera de nivel 2+ en piloto automático.

Snapdragon Ride Pilot debutará a nivel mundial en el nuevo BMW iX3, el primer vehículo de producción de la Neue Klasse de BMW, y ha sido validado para su uso en más de 60 países, con una expansión prevista a más de un centenar a lo largo del 2026.

Una de las claves de este software es la percepción de 360 grados. El sistema utiliza una tecnología basada en cámara para la detección de objetos, la visión del entorno, el reconocimiento de carriles, la interpretación



de señales de tráfico, la asistencia al aparcamiento, la monitorización del conductor y la cartografía. El rendimiento de la percepción se mejora utilizando la arquitectura de vista de pájaro y nuevos métodos de extracción de información de cámaras de ojo de pez. La percepción de bajo nivel entre la cámara y el radar está diseñada para reducir la latencia de seguimiento, optimizar el rendimiento del sistema en escenarios de seguridad activa y detectar intersec-

ciones urbanas complejas.

Snapdragon Ride Pilot cumple las últimas normativas de seguridad, como NCAP, FMVSS127 y DCAS, e incorpora sólidas medidas de ciberseguridad, con cifrado multicapa y detección de amenazas. Admite actualizaciones inalámbricas y es totalmente personalizable, lo que da a los fabricantes de automóviles la flexibilidad de adaptar soluciones a todos los segmentos de vehículos.

El sistema ADAS (ayudas a la con-

ducción) del nuevo BMW iX3 se basa en Snapdragon Ride y ofrece funciones avanzadas como cambio de carril y adelantamiento contextuales (el sistema inicia maniobras basándose en sutiles señales del conductor, como miradas al retrovisor o toques de dirección). El asistente activo de cambio de carril y autopista facilita la conducción manos libres en carreteras homologadas. El ecosistema también proporciona ayuda al estacionamiento con detección de huecos basada en IA y monitorización en el habitáculo mediante cámaras.

El denominado Supercerebro de la Conducción Automatizada de BMW es un ordenador inteligente central impulsado por Snapdragon Ride con una potencia de procesamiento veinte veces mayor que la generación anterior. Emplea una arquitectura unificada que incluye un conjunto de cámaras de alta definición de 8 y 3 megapíxeles y sensores de radar, lo que permite una cobertura de 360 grados.

El BMW iX3 también está equipado con el chipset V2X 200 de Qualcomm Technologies para soportar comunicaciones V2X, que permiten a los vehículos ver y oír más allá de la línea de visión de los sensores ADAS. Esto ayuda a reducir las colisiones al detectar riesgos ocultos mediante la comunicación directa entre los vehículos y su entorno, como la infraestructura vial, los peatones y otros usuarios de la vía.



BREOGÁN OCASIÓN

La más amplia gama de vehículos de ocasión de todas las marcas,
con la confianza y garantía de Grupo Breogán.

HÍBRIDOS SEMINUEVOS
+400 VEHÍCULOS EN STOCK
HASTA 15 AÑOS DE GARANTÍA
OFERTAS INSUPERABLES



Tu concesionario de confianza en Galicia:

A Coruña, Carballo, Narón, Lugo, Barreiros, Santiago, Pontevedra, Vilagarcía y Vigo.

📞 669 847 387

☎ 900 815 915

GRUPO
BREOGÁN 30 años

Visita nuestra nueva web
www.grupobreogan.com

GALICIA TIENE OTRAS PREFERENCIAS

A nivel de matriculaciones de coches nuevos, las cuentas en Galicia salen diferentes a las del resto de España, salvo en que los líderes siguen siendo los mismos, con Toyota en marcas y el Dacia Sandero en modelos destacados sobre el resto, en un mercado que no crece tanto como el nacional.

Por Juan Ares

Este año el mercado español ha crecido hasta agosto un 14,6 %, vendiendo 769.452 vehículos, pero esta cifra se encuentra *dopada* por el efecto de la dana, que destruyó tantos vehículos en Valencia que, cuando llegaron las ayudas, las cifras se dispararon hasta 95.000 vehículos matriculados, muy por encima de Cataluña o Andalucía.

Por eso las cifras de Galicia, con 18.819 vehículos matriculados, indican un crecimiento moderado de solo el 5,7 % respecto al año anterior, conservando una cuota de mercado a nivel nacional del 2,4%.

En Galicia, salvando el dominio de Toyota y del Dacia Sandero, las preferencias van por otros derroteros. A nivel de marcas, Kia, Dacia y MG están por encima de sus números en el resto de España, en parte también por el problema que ha tenido Volkswagen en Galicia con su concesionario en A Coruña, ahora ya operativo, que ha hecho que desapareciese del top ten gallego.

MG encuentra terreno abonado en el noroeste y se convierte en la primera marca china, mientras, en el sentido contrario, tres fabricantes *premium* como Audi, Mercedes y BMW se meten entre los cinco primeros.

Entre los modelos más vendidos, el Dacia Sandero arrasa con su nueva imagen mejorada, y sorprende el MG ZS, un modelo chino con motores de combustión que ha conseguido colarse por delante de la legión de Toyotas, con el Corolla, el Yaris y el C-HR haciendo fuerte a la marca japonesa. Seguramente, la ausencia de mercado de alquiladores hace que tampoco sobresalgan modelos como el Renault Clio, los Seat Ibiza y Arona o el Peugeot 208, que están entre los más vendidos de España.



TOYOTA ES LA MARCA PREFERIDA DE LOS GALLEGOS

Con tres modelos como el Corolla, el Yaris y el C-HR y una imagen de coches fiables, familiares y ecológicos, la japonesa Toyota se afianza como la marca preferida de los gallegos, con más de 2.200 coches vendidos en nuestra comunidad hasta el mes de agosto.



EL IBIZA RESISTE

El veterano Ibiza continúa muy vivo en el mercado español y también en el gallego, pese a que aquí no hay tanto negocio de alquiler y es menor también el número de empresas. Pero el Ibiza siempre gozó de predicamento entre los jóvenes gallegos.



Marcas más vendidas en Galicia

	Marca	Unidades
1º	Toyota	2.220
2º	Kia	1.534
3º	Dacia	1.469
4º	Renault	1.187
5º	Hyundai	1.122
6º	MG	1.032
7º	Seat	913
8º	Audi	839
9º	Mercedes	838
10º	BMW	804

De enero a agosto 2025

Modelos más vendidos en Galicia

	Modelo	Unidades
1º	Dacia Sandero	981
2º	MG ZS	621
3º	Toyota Corolla	552
4º	Toyota Yaris Cross	476
5º	Toyota C-HR	441
6º	Kia Sportage	373
7º	Toyota Yaris	367
8º	Kia Niro	356
9º	Seat Ibiza	355
10º	Hyundai Tucson	349

De enero a agosto 2025



MG ZS, LA BAZA DEL PRECIO

Hay un refrán gallego que reza «a vaquiña polo que vale» y eso se puede aplicar a este modelo chino, el segundo más vendido.

KIA SPORTAGE

Un SUV compacto que goza de buena acogida entre el público gallego, con Kia marcando territorio en la comunidad.

DACIA SANDERO, LÍDER SÓLIDO

Aunque el Sandero ya no es el coche de bajo coste de antaño, y su aspecto y equipamiento han mejorado mucho, sus precios siguen siendo imbatibles y los gallegos valoran su relación precio/calidad.



NUEVO TERRAMAR

HÍBRIDO



OLVÍDATE DE REPOSTAR
CON HASTA 123 KM DE AUTONOMÍA ELÉCTRICA
Y 900 KM DE AUTONOMÍA COMBINADA

DESDE 33.800 €

Sujeto a financiación*



CUPRA

*PVP recomendado en PyB para un CUPRA TERRAMAR 1.5 eHYBRID 150 kW (204 CV) (IVA, Impuestos de Matriculación, Transporte, descuento de marca y concesionario y bonificaciones de SEAT Financial Services incluidos en el precio). Oferta válida hasta el 30/09/2025 para clientes particulares que sean actuales propietarios de un vehículo de marca CUPRA y entreguen un vehículo de ocasión de más de 3 años de antigüedad, y 6 meses de pertenencia, a nombre del comprador del vehículo nuevo, que financien a través de SEAT Financial Services según condiciones actuales con un capital mínimo de 23.000 € con una duración y permanencia mínima de la financiación de 60 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. SEAT Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Bank GmbH S.E. Consumo medio combinado con gama CUPRA TERRAMAR de 0,4 a 8,8 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 9 a 199 g/km (Valores WLTP). Imagen acabado CUPRA TERRAMAR con opcionales. El precio incluye la ayuda del programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES III) que puede no estar disponible en tu Comunidad Autónoma y sujeto a aprobación. El incentivo de plan MOVES (7.000 €) es aplicable a particulares que compren un vehículo híbrido enchufable, entregando un vehículo con un mínimo de 7 años de antigüedad para achatarramiento, y acreditando al menos 12 meses de titularidad.