



REAL AUTOMÓVIL CLUB  
VASCO NAVARRO

# RAC

Movilidad  
Motor  
Viajes  
Servicios

Nº 208 / MARZO 2026  
[www.racvn.net](http://www.racvn.net)  
902 343 435



**ENTREVISTA  
EXCLUSIVA CON  
JOSU JON IMAZ**  
CONSEJERO  
DELEGADO DE  
REPSOL

**BALANCE 2025  
MÁS FALLECIDOS  
EN LA CAV Y NAVARRA**

**CANTÁBRICO:  
FAROS Y GASTRONOMÍA  
RUTA GASTROMARINERA**

**SOCIOS ORO  
50 AÑOS DE  
FIDELIDAD**

# Kia EV3.

Fiabilidad de serie.



Movement that inspires

Cuando buscas el coche eléctrico más fiable con hasta 773 km de autonomía\*, todos los caminos te llevan al Kia EV3. Disfruta de un Kia EV3 con **fiabilidad de serie**.

Emisiones CO<sub>2</sub> combinadas WLTP (g/km): 0. Consumo combinado WLTP (kWh/100km): 14,9-16,2. \*Autonomía en ciudad en modo eléctrico - dependiendo del modo de conducción, condiciones meteorológicas, climatización, batería -.





**EDITOR**

REAL AUTOMÓVIL CLUB VASCO NAVARRO  
PASEO DE LOS FUEROS, 4.  
20005 SAN SEBASTIÁN-DONOSTIA  
TEL.: 943 43 08 00

**PRESIDENTE**

PEDRO MARTÍNEZ DE ARTOLA

**DIRECTOR GERENTE**

EDUARDO MARTÍNEZ

DEPÓSITO LEGAL BI-788-1987

ESTE EJEMPLAR SE ENTREGA GRATUITAMENTE A TODOS LOS SOCIOS DEL RAC VASCO NAVARRO. LA REVISTA CLUB NO COMPARTE NECESARIAMENTE LAS OPINIONES FIRMADAS POR LOS COLABORADORES. PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN LITERARIA O GRÁFICA POR EL MEDIO QUE SEA, SIN LA AUTORIZACIÓN EXPRESA DEL RACVN.

**OFICINAS DEL CLUB:**

**ÁLAVA-ARABA**

MICHAELA PORTILLA, 2.  
01008 VITORIA-GASTEIZ.  
TEL.: 945 14 65 90

**GUIPÚZCOA-GIPUZKOA**

FUEROS, 4.  
20005 SAN SEBASTIÁN-DONOSTIA.  
TEL.: 943 43 08 00

**NAVARRA-NAFARROA**

SANCHO EL FUERTE, 29.  
31007 PAMPLONA-IRUÑA.  
TEL.: 948 26 65 62

**VIZCAYA-BIZKAIA**

HURTADO DE AMÉZAGA, 3. BILBAO-BILBO.  
TEL.: 944 10 66 22

**HORARIOS OFICINAS:**

DE SEPTIEMBRE A JULIO, DE 9:00 A 18:30 Y  
LOS VIERNES DE 9:00 H A 14:30 H. AGOSTO,  
DE LUNES A VIERNES DE 8:30 A 14:30 H.



TIRAJE DE ESTE NÚMERO:  
11.230 EJEMPLARES  
(A LA ESPERA DE  
CONFIRMACIÓN CONTROL  
OJD)

**WWW.RACVN.NET**

INFORMACIÓN GENERAL  
**902 34 34 35**

ASISTENCIA 24 HORAS  
**943 358 880**

CONSULTAS O SUGERENCIAS  
**racvn@racvn.net**

Síguenos en:



# SUMARIO MARZO 2026

**04** Editorial

## Panorama

- 06** Nuestro carnet de socio, años de fidelidad al Club
- 07** Socio del mes, Federico González "Freddy"
- 08** Coche del mes, "Txema" Mata y su Ford Focus RS MKIII

## Movilidad

- 10** El peligro invisible del invierno: el hielo negro – Las claves
- 12** Qué hacer en caso de hundimiento – Consejos prácticos
- 14** Autohelp vs. V16, el RACVN adelantado en medidas de protección
- 16** Entrevista exclusiva con Josu Jon Imaz - Una conversación en profundidad sobre movilidad, industria, energía y futuro

## Motor

- 24** Hyundai Ioniq 6
- 26** KGM
- 30** Gala Federación Navarra de Automovilismo – Corella reunió a la afición
- 31** Gala Federación Vasca de Automovilismo – Los mejores pilotos recogieron sus galardones
- 32** Entrevista con Gorka Antxustegi – Una temporada para el recuerdo
- 34** Entrevista con Gorka del Cid – Toda una vida entre coches
- 36** Calendario Motor – Una temporada que se presenta emocionante
- 37** MotoGP - Lo que cobran los pilotos
- 38** XVI Travesía Don Bosco – Crónica de una travesía ya consolidada en el calendario

## Viajeros

- 40** Cantábrico: faros y gastronomía – Un viaje entre faros, mar y sabores del norte
- 44** Ruta del txakoli – Descubrimos una ruta con identidad y tradición

## Servicios RACVN

**48** Club de Ventajas **50** Descuentos para el socio **54** Homenaje a nuestros Socios Oro **58** Últimas noticias del Club **60** Informe RACVN: Balance 2025. El año 2025 en cifras **64** Seguro y Rincón del Seguro: Como completar un pate amistoso **66** Nuevos casos de "A quien corresponda"



**PEDRO MARTÍNEZ  
DE ARTOLA**  
PRESIDENTE / LEHENDAKARIA

Estimado consocio/a:

A finales del mes de febrero de 2026 publicó la prensa que el conglomerado empresarial STELLANTIS (fabricante de los vehículos Peugeot, Citroën, Fiat, Opel, etc...) había sufrido en el año 2025 una pérdida de 23 mil millones de euros. Así como suena, 23 mil millones de euros.

Según una de las notas que acompañaba a noticia de tal importancia, la desmesurada pérdida provenía de las desgraciadas inversiones realizadas en su política de automóviles eléctricos.

Son miles las personas que trabajan en el sector automovilístico y miles de millones de euros los que se mueven en él, constituyendo el soporte económico de la economía de muchísimos países, entre ellos el nuestro, y muy especialmente País Vasco y Navarra.

Tales cifras demuestran una crisis abismal del sector, que yuxtapuesta a las diversas que se observan en el mundo - y que son de todos conocidas - ponen de manifiesto una profunda crisis sistémica de la Sociedad que se viene agravando desde principios del año 2000.

Las últimas noticias, el conflicto en Oriente Próximo por los ataques a Irán y el estado de guerra generalizada nos presentan un mundo convulso y un horizonte que parece carecer de esperanza.

Mi generación -y la que nos precedió- se ha esforzado durante muchos años en conseguir un mundo mejor; y en algún momento llegamos a creer que lo habíamos alcanzado.

Hoy en día estamos ya agotados y esperamos que las nuevas generaciones recuperen la sensatez que otras han perdido y vuelvan a llevar al mundo a un camino de progreso.

No debemos perder la esperanza.

Quedo siempre con Ud., con afecto y reconocimiento.

Bazkide estimatua:

2026ko otsailaren amaieran prentsan argitaratu zenez, STELLANTIS enpresa-multzoak (Peugeot, Citroën, Fiat, Opel eta beste ibilgailu-marka batzuen fabrikatzailea) 23 mila milioi euroko galera izan zuen 2025ean. Bai, bai, 23 mila milioi euro.

Albiste garrantzitsu horretan jasotako ohar baten arabera, automobil elektrikoen politikan egindako zoritzarreko inbertsioek eragin zuten galera izugarri hori.

Milaka pertsonak egiten dute lan automobil-sektorean eta milaka milioi euro mugitzen ditu; hala, herrialde askotako ekonomiaren oinarria da, baita gure herrialdean ere, batez ere, Euskadin eta Nafarroan.

Zenbateko horiek ikusita, bistakoa da krisi sakona bizi duela sektoreak, eta munduan dauden gainerakoen (guztiok ezagutzen ditugu) ondoan jarrita, gizartearen krisi sistemiko handi bat geratzen da agerian, zeina larriagotzen ari baita 2000. urtearen hasieratik.

Azken albisteek, Iranen aurkako erasoen ondoriozko Ekialde Hurbileko gatazkak eta gerra-egoera orokorrak mundu asaldatua eta itzaropenik gabekoa dirudien etorkizuna erakusten dizkigute.

Nire belaunaldiak —eta aurrekoak— lan handia egin du urte askoan mundu hobea baten alde, eta lortu genuela sinetsi genuen uneren batean ere.

Gaur egun neka-neka eginda gaude dagoeneko, eta belaunaldi berriek beste batzuek galdutako zuhurtzia berreskuratzeko itzaropena dugu, aurrerapenaren bidean sar dadin mundua berriro.

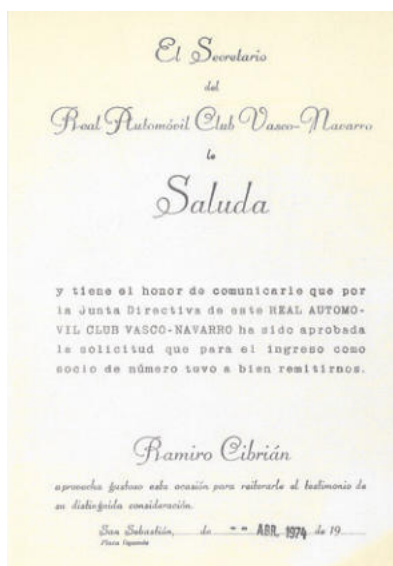
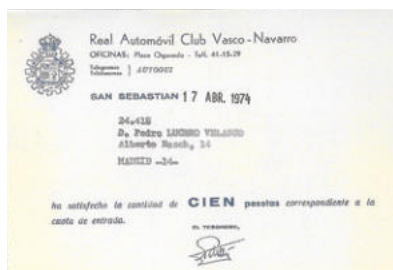
Ez dugu etsi behar.

Estimuz eta esker onez agurtzen zaitut, beti bezala,

# Una historia de fidelidad y servicio

LA HISTORIA DE NUESTRO CLUB CENTENARIO ESTÁ COMPUESTA POR RELATOS QUE REFLEJAN LA FIDELIDAD, LA PASIÓN POR EL AUTOMOVILISMO Y LA LEALTAD A NUESTROS COLORES. ESTAS VIVENCIAS, AUNQUE INDIVIDUALES, CONTRIBUYEN AL PERFIL DE UN CLUB AUTOMOVILISTA CON ARRAIGO Y RECONOCIDO COMO MODELO EN UNA SOCIEDAD MARCADA POR LO TRANSITORIO.

Un ejemplo destacado es el de nuestro Socio Oro, Pedro Lucero Velasco, quien conserva la documentación entregada al incorporarse al Club, testimonio que hoy compartimos por su significado de compromiso, integridad y principios éticos. Estos valores representan los 102 años de trayectoria de nuestra institución.





## “Quizás sea un afortunado por haberme tocado vivir los años dorados de los rallyes”

**FEDERICO GONZÁLEZ MEDRANO ‘FREDDY’** (SAN SEBASTIÁN 1948) SIEMPRE HA SIDO UN AFICIONADO A LAS CARRERAS DE COCHES. CON DIEZ AÑOS, SU PADRE -SOCIO DEL RAC DE GUIPÚZCOA- LE LLEVÓ AL PRIMER RALLYE GUIPÚZCOA (PRUEBA DE REGULARIDAD), Y LUEGO A ALGÚN VASCO NAVARRO DE LOS INTERNACIONALES. EN 1965 LE MARCÓ PROFUNDAMENTE EL PORSCHE 904 GTS DE JUAN FERNÁNDEZ. SIN DUDA, LE GUSTABAN LOS COCHES. TEXTO: J. IGNACIO VIEDMA. FOTOS: SARA SANTOS.

### J. Ignacio Viedma. ¿Cuándo empezó a competir?

**‘Freddy’ González.** Empecé como copiloto en 1968, en el III Rallye Guipúzcoa, siguiéndole otras varias pruebas entre ellas ese mismo año, el II Rallye Internacional Firestone que duraba dos días. Seguí corriendo de acompañante con varios pilotos de la zona siempre que me era posible, y colaborando con el Club como comisario en las pruebas que organizaba en nuestra región. Al acabar mis estudios me compre mi primer coche para correr, que fue un Simca 1000 Rallye 2. A finales de 1976 comienzo mi andadura como piloto participando en subidas en cuesta, y mi primer rallye sería el Vasco Navarro de 1977 donde terminé séptimo.

### J.I.V. Usted se ‘especializó’, de alguna manera, con los Simca 1000, ¿cuál fue la razón?

**F.G.** Fueron dos motivos: su precio contenido, y las prestaciones que ofrecía por su costo, siendo un coche ligero y fácil de conducir. Además, en Francia había muchos especialistas en su preparación y puesta a punto, y aprendí a conocerlo y conducirlo bien, y saber sus virtudes y sus puntos débiles.

### J.I.V. Un conocidísimo copiloto de su época dijo: “Con su Simca Rallye 3, “Freddy” era el terror de las máquinas más potentes, ganador del Vasco-Navarro de 1981 con Roland Holke, y uno de los pilotos punteros de su época”. ¿Qué nos puede comentar?

**F.G.** El Rallye 3 fue la última evolución que salió al mercado del Simca 1000 Rallye y ya venía preparado de



**CON ESTE SIMCA RALLYE3,** EL EQUIPO FORMADO POR ‘FREDDY’ Y ROLAND HOLKE SE PROCLAMÓ VENCEDOR DE LA XXII EDICIÓN DEL RALLYE INTERNACIONAL VASCO NAVARRO. DEMOSTRÓ QUE, SEGÚN EN QUE CONDICIONES, ERA UN VEHÍCULO GANADOR SABIÉNDOLO LLEVAR HASTA SUS LÍMITES.

fabrica con especificaciones de Grupo1. Daban sobre 110 CV de serie, pesaba 800 kilos, tenía cambio de relación cerrada, y muchas cosas que hacían de él una pequeña bomba.

### J.I.V. Vd. Recibió el reconocimiento del CLUB por sus 50 años de pertenencia, ¿Qué le parece la labor que desarrolla el RAC?

**F.G.** Como socio del club desde hace más de 50 años he conocido diversas épocas y tres presidentes. Para mí los mejores años fueron cuando el club organizaba muchas pruebas de rallyes y subidas en cuesta en las cuatro provincias, finales de los sesenta, setenta, y hasta mediados de los ochenta. El club ha crecido y ofrece cada vez más y mejores servicios a sus socios, y por otro lado las pruebas automovilísticas son cada vez más complicadas y difíciles de organizar por lo que se han reducido mucho. |

# Amante de los Ford más deportivos, disfruta a tope con su última adquisición

**JOSÉ MANUEL (TXEMA) MATA SANZ** (SAN SEBASTIÁN 1965) DESDE MUY JOVEN SINTIÓ PREDILECCIÓN POR LA MARCA FORD Y SUS VERSIONES MÁS DEPORTIVAS. SOCIO DESDE 1990, ESTÁ MUY ORGULLOSO DE ESTE MODELO CUYA ÚLTIMA UNIDAD SALIÓ DE FÁBRICA EL 6 DE ABRIL DE 2018 AL LLEGAR UNA NUEVA GENERACIÓN DEL FOCUS. TEXTO: J. IGNACIO VIEDMA. FOTOS: SARA SANTOS.



**MODELO**

FORD FOCUS RS MKIII PERFORMANCE PACK

**AÑO**

FEBRERO 2018

**MOTOR**

4 CILINDROS Y TURBO

**POTENCIA**

350 CV

**PROPULSIÓN**

TRACCIÓN 4X4

**CAMBIO**

MANUAL DE 6 VELOCIDADES

No hay ninguna duda de la querencia de Txema por las versiones deportivas de la marca americana pues por sus manos han pasado modelos como el Fiesta XR2, la saga del Escort para pasar al Sierra Cosworth, y finalizar con los Focus MKI, y esta montura MKIII Performance Pack con el que disfruta actualmente.

Nos comenta que “nada más que se empezó a comercializar el RS MKI (2002/215 CV), me fijé en él... pero desistí al aparecer algunos problemitas de motor. Después apareció el MKII (2009/305 CV), y ya me decidí por el MKIII (2016/350 CV) con el pack Performance que incluía una serie de extras muy interesantes”.

Dadas sus prestaciones (Ficha Técnica), le preguntamos qué tal es su comportamiento, señalando que “está concebido para disfrutar ya que cuenta con modos de

conducción ajustables mediante un botón “Drive Mode”: Normal, Sport, Track (Circuito) y Drift (Derrape), además del Control de Arranque (Launch Control), que ajustan dirección, acelerador, suspensión (con amortiguadores adaptativos), tracción total y sonido de escape para adaptarse a la carretera, o a un circuito”.

Sobre la estética piensa que “el coche impone por su prominente parte delantera con un musculado paragolpes y pasos de rueda. El alerón trasero también ayuda; y las dos salidas de escape de gigantesco diámetro situadas a ambos lados de un difusor posterior bonito y llamativo.

Como anécdota nos contó que “tuve que ir a buscarlo a Madrid pues lo tenían en Ford España, y a la vuelta, al repostar, al abrir la tapa cuál fue mi sorpresa que no llevara tapón, pensé que lo había perdido”. ■

# SEGURO DE EMBARCACIONES

CONDICIONES  
ESPECIALES PARA  
SOCIOS DEL  
**RACVN**

¡Disfruta de tu  
pasión por el mar  
con tranquilidad!

¡INFÓRMATE!

racvn@racvn.es | 943 430 800



DESCARGA LA GUÍA  
DE EMBARCACIONES

**FIATC**

**METROMAR**



**RAC**  
VASCO NAVARRO

# El peligro invisible del invierno: El hielo negro

EL DENOMINADO HIELO NEGRO, TAMBIÉN CONOCIDO COMO HIELO INVISIBLE, ES UNA CAPA EXTREMADAMENTE DELGADA DE HIELO QUE SE FORMA SOBRE LA CALZADA CUANDO LA HUMEDAD O EL AGUA LÍQUIDA SE CONGELA. **SU PRINCIPAL PELIGRO RADICA EN QUE RESULTA MUY DIFÍCIL DE DETECTAR VISUALMENTE:** A DIFERENCIA DEL HIELO CONVENCIONAL O LA NIEVE, NO PRESENTA COLOR BLANCO Y SE CONFUNDE CON EL ASFALTO, DANDO UNA FALSA APARIENCIA DE SUPERFICIE SECA O SIMPLEMENTE HÚMEDA.

REDACCIÓN IMPULSO MOBILITY



Su formación se ve favorecida por temperaturas cercanas o inferiores a 0 °C, el descenso térmico nocturno o en las primeras horas del día y la presencia de alta humedad, llovizna, niebla o precipitaciones recientes. En estas condiciones, **los neumáticos fríos reducen significativamente su adherencia**, aumentando de forma notable la distancia de frenado.

Las áreas con mayor probabilidad de aparición de hielo negro, donde se recomienda extremar la precaución, son los puentes y pasos elevados —que se enfrían antes que el resto de la calzada—, las áreas de sombra persistente como bosques o zonas montañosas, los tramos cercanos a cursos de agua y las vías secundarias o rurales con escaso tránsito, y recordemos que la detección temprana resulta clave para prevenir siniestros viales.

La Dirección General de Tráfico ofrece información actualizada en tiempo real sobre carreteras afectadas a través de boletines radiofónicos, redes sociales (@DGTes y @informacionDGT), su web institucional y el teléfono 011.

## Algunos indicios de alerta

**1. Clima propicio.** Temperaturas cercanas o por debajo de 0 °C, especialmente por la noche y a primera hora de la mañana.

**2. Reflejos extraños en el asfalto.** Reflejos de la luz de los faros o el sol de manera distinta a una superficie seca.

**3. Comportamiento del vehículo.** Sensación de volante “suave”, ruedas que giran sin tracción o que el coche se desplaza lateralmente con facilidad.

**4. Entorno húmedo sin razón aparente.** Si se observan partes de la carretera “mojadas” cuando no ha llovido recientemente, puede ser hielo negro.■

Durante la temporada invernal, las condiciones meteorológicas inciden significativamente en el índice de siniestralidad de las carreteras españolas, que la convierten en un periodo especialmente relevante para la seguridad vial.

El **hielo negro**, cuya presencia resulta difícil de detectar y puede ocasionar incidentes graves en cuestión de segundos, incluso durante desplazamientos habituales.

# Tu alquiler *100% protegido*

ARAG

Asegúrate ante los impagos



Tu alquiler,  
más sencillo.



Para más información:

Consulta en tu oficina habitual de RACVN

RAC

943 430 800 | [www.RACVN.net](http://www.RACVN.net)

# Qué hacer en caso de hundimiento en el agua

LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (DGT) ADVIERTE DE QUE, ADEMÁS DE LOS FACTORES METEOROLÓGICOS, EXISTEN OTROS ELEMENTOS QUE INCREMENTAN EL RIESGO DE AHOGAMIENTO, COMO EL PESO DEL VEHÍCULO, LA ALTURA DE LOS BAJOS, LA VELOCIDAD DE LA CORRIENTE, LA PROFUNDIDAD DEL CAUCE O LA INCLINACIÓN DEL TERRENO. POR PONS MOBILITY



Cuando el agua alcanza la mitad de la altura de las ruedas, el vehículo pierde adherencia con el firme. Si supera la mitad de la carrocería, puede ser arrastrado sin control por la corriente. Por ello, ante una entrada inminente en el agua, se recomienda intentar enderezar la dirección del vehículo para minimizar riesgos. Si la caída se produce desde cierta altura, es importante colocar las manos en los laterales del volante, en la posición 9:15, para evitar lesiones en caso de activación del airbag. Siempre que sea posible, se debe llamar de inmediato a los servicios de emergencia para comunicar la ubicación y la situación. Mantener la calma es fundamental: el pánico acelera el consumo de oxígeno y dificulta la toma de decisiones. **El vehículo suele tardar entre 30 segundos y 2 minutos en hundirse por completo**, por lo que es vital actuar con rapidez.

Hay que desabrochar el cinturón de seguridad y asegurarse de que los demás pasajeros hagan lo mismo. Si hay niños, conviene liberar primero a los mayores para que ayuden a los pequeños y trasladarlos al asiento delantero. Si se puede, lo mejor es salir por la puerta. Si la presión del agua lo impide, debe intentarse por la ventanilla o por la puerta opuesta a la corriente. **El sistema eléctrico suele funcionar durante los primeros minutos.** Si no es posible bajar el cristal, habrá que romper una ventanilla lateral con un objeto contundente, un martillo de emergencia, la barra metálica del reposacabezas o la hebilla del cinturón. Nunca debe intentarse con el parabrisas, ya que es mucho más resistente. En caso de hundimiento, conviene recordar la regla del **POGO**: *Pop seat belt, Open the window, Get Out of the car* (**desabrocha el cinturón, abre la ventana y sal del coche**). ■

Para utilizar un martillo de seguridad de vehículo en una emergencia, libera el cinturón usando la cuchilla incorporada, luego golpea con fuerza una esquina de las ventanillas laterales (no el parabrisas) con la punta metálica, ya que son más frágiles y romperán el cristal de seguridad fácilmente



# VANGUARDIA E INNOVACIÓN EN **SALUD**



CON **CONDICIONES ESPECIALES** PARA LOS SOCIOS DE RACVN

LA **MEDICINA** DEL  
**FUTURO HOY**, SOLO CON  
**ACUNSA**, SEGUROS DE SALUD



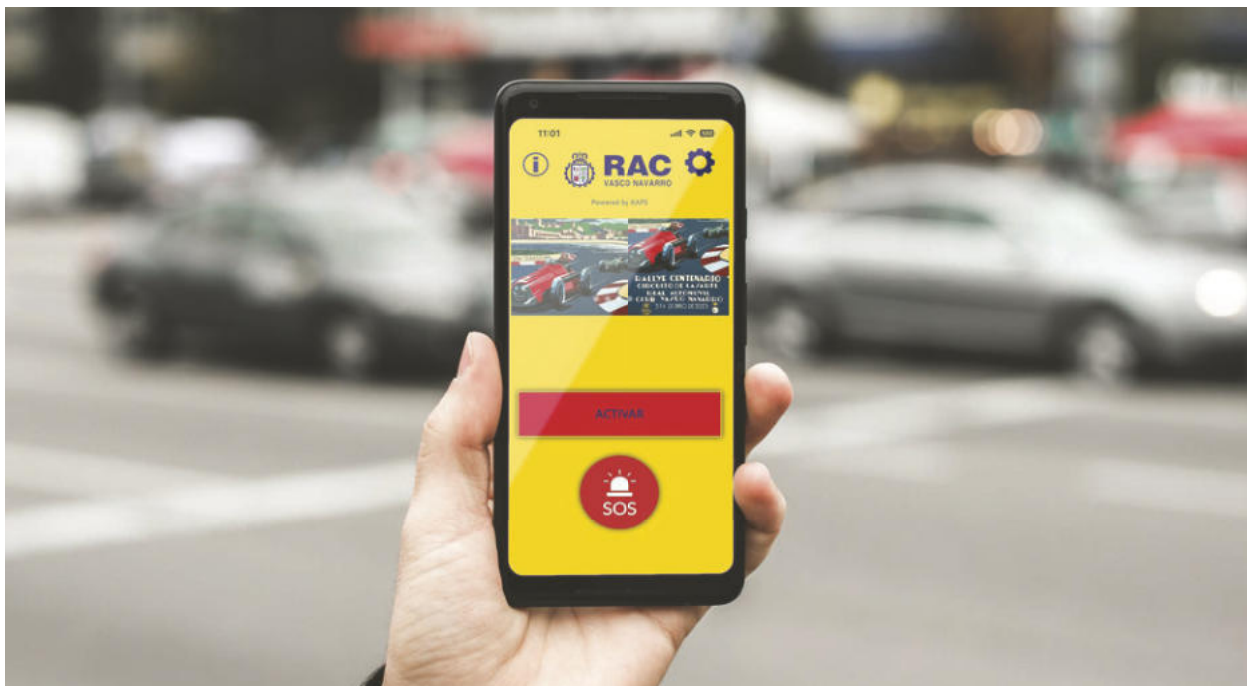
**RAC**  
VASCO NAVARRO



SEGUROS DE SALUD  
**ACUNSA**  
CLÍNICA UNIVERSIDAD  
DE NAVARRA

# Autohelp del RACVN, pionero en la geolocalización en caso de accidente

LA GEOLOCALIZACIÓN REDUCE EL TIEMPO DE RESPUESTA PORQUE PERMITE IDENTIFICAR CON PRECISIÓN EL PUNTO DE LA INCIDENCIA (ESPECIALMENTE EN TRAMOS INTERURBANOS, TÚNELES, ZONAS SIN REFERENCIAS CLARAS O CUANDO EL USUARIO ESTÁ DESORIENTADO). EL RACVN FUÉ PIONERO EN INCORPORAR GEOLOCALIZACIÓN, LO QUE SUPONE RECONOCER UN AVANCE OPERATIVO IMPORTANTE: LA UBICACIÓN LLEGA DESDE EL INICIO, DISMINUYENDO LLAMADAS DE VERIFICACIÓN Y ACELERANDO LA MOVILIZACIÓN DE RECURSOS. REDACCIÓN RACVN



**A**utohelp es un diminuto dispositivo exclusivo para socios titulares que funciona junto con la aplicación del RACVN diseñada para proteger al socio en todo momento. Conectada al móvil, siempre que el socio lo desee, se activa en caso de una brusca deceleración e intuyendo la posibilidad de un accidente, envía un aviso a nuestra central de alarmas, que llama al socio. De no recibir respuesta en 2/3 minutos y tras un segundo intento sin respuesta, llama al 112, quien determina el envío de la policía o una ambulancia.

Cómo utilizar Autohelp

**Acceda a la app o sitio web del RACVN**, mediante el menú de asistencia o emergencias.

**Seleccione el tipo de incidencia:** accidente, avería, asistencia médica, etc., según las opciones disponibles.

**Complete la información básica:** descripción de lo sucedido, número de personas afectadas, riesgos visibles (humo, fuga, vía cortada) y un teléfono de contacto.

**Active o autorice la geolocalización (GPS)** para compartir su ubicación. Si no es posible, introduzca manualmente una referencia: carretera y punto kilométrico, municipio, sentido de la marcha, salida más cercana o punto de referencia.

**Envíe la solicitud** y espere la confirmación (pantalla de “enviado/recibido” o número de caso).

**Mantenga el canal disponible** (aplicación/teléfono) en caso de que el

operador requiera ampliar datos o confirmar la ubicación.

**Reducción del tiempo hasta el aviso efectivo:** evita la explicación de ubicaciones complejas.

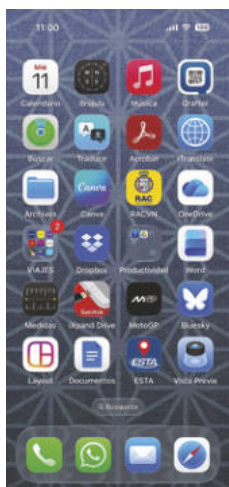
**Mejor coordinación:** facilita la derivación de la incidencia al recurso adecuado (asistencia, emergencias, grúa), proporcionando datos consistentes.

**Mayor precisión:** minimiza errores frecuentes (sentido equivocado, salida incorrecta, nombres similares de calles).

**Seguimiento:** permite actualizar el caso si el vehículo se traslada a un punto seguro, en caso de que la herramienta lo contemple.

Adelantados respecto a la V16 La V16 se utiliza para **geolocalizar y**

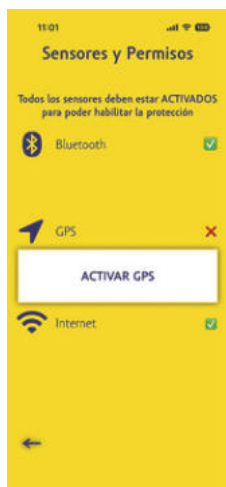
## AUTOHELP Y BALIZA V-16, NECESARIOS Y COMPLEMENTARIOS



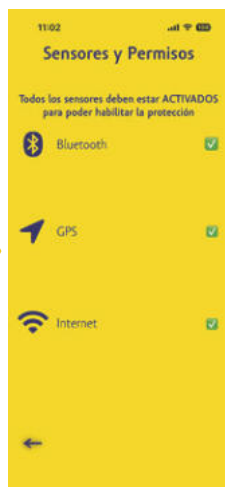
**DESCARGA LA APP.**  
UTILIZA PARA ELLO TU  
DISPOSITIVO MÓVIL.



**ACTIVAR Y COORDINAR**  
CON EL DISPOSITIVO  
INSTALADO EN  
EL COCHE.



**ACTIVAR GPS. SIGUE**  
LAS INSTRUCCIONES  
DE LA PANTALLA.



**COMPROBAR**  
**SENSORES. TODO**  
LOS SENSORES HAN  
DE ESTAR ACTIVADOS.



**LISTO PARA UTILIZAR.**  
DETECTA DE MODO  
AUTÓNOMO SI ESTÁS  
CONDUCIENDO.

**señalizar** posibles incidencias en conexión con la DGT. La aplicación del RACVN junto al sistema Autohelp, mediante la App instalada en su teléfono móvil y funcional siempre que el socio lo desee, solo se activa en caso intuya la posibilidad de un accidente. Por tanto, la recomendación es utilizar el enfoque AUTOHELP + V16.

**Ventaja diferencial:** RACVN fue pionero en la incorporación de la geolocalización en los procesos de solicitud de asistencia, logrando que la ubicación se transmita desde el primer contacto.

Esto reduce significativamente los tiempos de verificación y mejora la precisión, especialmente en tramos sin referencias claras. Este avance puede comunicarse como un ejemplo de anticipación tecnológica y compromiso con la respuesta rápida ante accidentes.

**Complementamos la V16:** además de señalar, facilitamos la activación, mediante el uso de nuestra app, de la asistencia y la coordinación entre recursos.

**Geolocalización inmediata:** mayor precisión desde el inicio, disminución de llamadas innecesarias y agilización de la atención.



### Notas y limitaciones:

La precisión de la ubicación depende de la cobertura, los edificios, túneles y el GPS. La privacidad está garantizada, ya que la geolocalización solo se activa en el momento necesario. iPhone o Android, ambos soportan nuestra app y el sistema Autohelp. Autohelp no requiere instalación: basta con disponer del sistema y vincularlo a la app. ■

### AL SERVICIO DEL CONDUCTOR

EL RACVN, EN SUS 102 AÑOS DE HISTORIA, HA ESTADO SIEMPRE A LA VANGUARDIA DE SEGURIDAD Y PREVENCIÓN AL SERVICIO DE SUS ASOCIADOS.



# “Al automóvil lo hemos demonizado socialmente y eso no es bueno”

**JOSU JON IMAZ** JOSU JON IMAZ ESTÁ DE RABIOSA ACTUALIDAD, DADOS LOS ÚLTIMOS ACONTECIMIENTOS QUE SACUDEN AL PLANETA, Y SUS OPINIONES CLARAS Y DIRECTAS HACEN, COMO ÉL MISMO DICE, SUBIR EL PAN. AUGURA QUE EL FUTURO DEL VEHÍCULO SERÁ DE COMBUSTIÓN PERO COMPARTIDO CON VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, HÍBRIDOS Y NUEVOS COMBUSTIBLES SINTÉTICOS. POR REDACCIÓN RACVN.

**JOSU JON IMAZ SAN MIGUEL** GUIPUZCOANO DE ZUMÁRRAGA (1963) ES DOCTOR EN CIENCIAS QUÍMICAS POR LA UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO Y EJERCE COMO CONSEJERO DELEGADO (CEO) DE REPSOL DESDE ABRIL DE 2014. PRESIDÓ EL PARTIDO NACIONALISTA VASCO (PNV) ENTRE 2004 Y 2008. CONSEJERO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO DEL GOBIERNO VASCO (2001-2004). EN REPSOL DESDE 2008: HA OCUPADO POSICIONES DE RESPONSABILIDAD EN EL ÁREA DE EXPLORACIÓN Y PRODUCCIÓN Y, DESDE ABRIL DE 2014, ES CONSEJERO DELEGADO (CEO).

**Recibimos a Josu Jon Imaz, el CEO de Repsol. Josu Jon, le agradecemos que venga al Real Automóvil Club Vasco Navarro, esta entidad que tiene más años que su empresa. Aquí estamos ya, hemos superado los 102 años.**

Bastante más años que nuestra empresa, el Real Automóvil Club Vasco Navarro es toda una institución y lo he conocido prácticamente desde niño en muchos entornos. Nuestra empresa tiene 40 años, fue la unión de muchas pequeñas empresas, refinerías, etc, de las que alguna de ellas tiene 75 u 80 años, pero no llegamos a la antigüedad del RACVN, ni a su fuerza institucional. **Hoy usted es protagonista en la revista del RACVN, una revista que también es toda una**

**institución. ¿Alguna revista habrá caído en manos del actual CEO de Repsol?**

Sin género de dudas y además, es mi caso, tengo la suerte de conocer a Juan Mari Mañero -aquí presente- vinculado a esta revista y a la comunicación del Real Automóvil Club desde hace muchas décadas, con lo cual es un auténtico placer saludarle.

**Hemos compartido muchos momentos en nuestra etapa vital. Químico y político, permita que se lo pregunte ¿volverá a la política?**

Yo creo en la permeabilidad entre, digamos, mundo profesional y política. En estos días estoy cumpliendo 40 años de vida profesional desde que entré como investigador y

# “Menos restricciones y más subvenciones”



antes de ser enviado a Francia en un centro tecnológico.

De éstos 40 años, he pasado 27 en el mundo privado y 13 en el mundo público -En lo público desde el año 94 hasta el año 2007-. Por lo tanto, dos tercios de mi vida en el mundo privado y un tercio en el público. Y yo cumplí, con aciertos y errores, esta etapa de servicio público, pero ya estoy en otra fase de mi vida. Yo creo que es bueno el que la experiencia del mundo privado se traslade al mundo público y viceversa. Lo que pasa es que vivimos en un momento en el que los dos mundos se están diferenciando mucho y la política se está convirtiendo en algo muy polarizado en todo el mundo occidental, muy duro desde el punto de vista, hasta reputacional, y más para un joven profesional de 30-35 años como yo lo era en su momento. Personalmente estoy muy contento de la etapa que viví, pero esa carpeta, con mucho orgullo de haberla vivido, está cerrada.

**No importa el tema de que se trate, las declaraciones de Josu Jon Imaz, nunca pasan desapercibidas.**

Pues sí, sí. Soy consciente; no sé si es una virtud o un defecto; es una característica, así que cada uno puede opinar lo que quiera. Con mis aciertos y con mis errores; porque nadie es perfecto; tiendo a hablar claro, a decir lo que pienso, aunque lógicamente con

filtros, si dijésemos lo que pensamos en todos los momentos esta sociedad sería una jungla y hay que moderar un poquito las expresiones y lo que pensamos unos de otros. Pero yo creo que la lealtad no está reñida con la franqueza. Con instituciones a las que aprecio, con las que soy muy leal, tiendo a ser muy franco, porque en una sociedad abierta y democrática es bueno expresar lo que pensamos y generar buenos debates ayuda en la toma de decisiones.

En un mundo en el que mucha gente tiende a hacer declaraciones como muy estándar, sin ofender a nadie, sin que nadie se enfade, yo tiendo a querer hacerlo muy claro.

**Bueno, pues hablemos claro de los vehículos de combustión y de la Unión Europea que, donde dijo digo, ahora dice Diego. ¿Por qué la Unión Europea ha cambiado ahora de opinión? ¿Lo ha hecho tarde? ¿Era lo esperado? ¿Volverá a cambiar de opinión?**

Quizás tenemos que pensar que la movilidad y el transporte tienen varias facetas. Por un lado, es un medio de libertad. Yo soy de Zumárraga, aunque llevo desde los 17 años en Donosti; desde que me fui allí para cursar mis estudios; 45 años de mi vida y la de una generación para la que el vehículo era libertad, era poder salir del pueblo, poder ir a las fiestas, ir a una discoteca. Está

asociado a la libertad, está asociado a la movilidad. Yo creo que es una componente personal que hay que respetar, con el estricto cumplimiento de las reglas que tiene que haber en la sociedad. Por otra parte, tiene que ver con la industria. España es el segundo país de Europa, tras de Alemania, con más fabricación y por encima de Francia, del Reino Unido o de Italia, y el peso económico del sector es muy importante. Por ejemplo, en la Comunidad Autónoma Vasca o Navarra, el PIB asociado al automóvil está en torno al 20% de todo el PIB, muy presente en la cuenca de Pamplona, en Guipúzcoa, en Vizcaya o Vitoria. La industria es tanto un Mercedes, un Volkswagen, como la gran cantidad de empresas que se dedican a los componentes, como CIE Automotive, Gestamp (estampadores de chapa), fabricantes de bloques de motor y fabricantes de piezas de plástico para el automóvil o los fabricantes de piezas de aluminio para automóviles, etc, que conforman todo un tejido industrial fuertemente dependiente del automóvil. Y es verdad que el transporte y la movilidad tienen una componente medioambiental que hay que cuidar y, por tanto, respetar. ¿Qué nos ha pasado en Europa desde mi punto de vista? Que nos hemos olvidado de la primera. Al automóvil lo hemos



## “Nos hacemos trampa, medimos. El CO<sup>2</sup> en el tubo de escape”

demonizado socialmente y eso no es bueno, porque tiene que haber reglas, pero es un elemento de uso personal, de libertad personal, de desplazamiento, de acceso a calidad de vida.

Siendo yo niño, mi padre pudo comprarse el primer coche en el que íbamos de Zumárraga a la playa en coche; era el ascenso de las clases medias, era la libertad. Sin olvidar, como ya he mencionado, la componente industrial que trae aparejada.

### **Dicen que tú estás contra el vehículo eléctrico.**

Me tocó dirigir la primera empresa de recarga del vehículo eléctrico que hubo en España, y fue en Euskadi, IBIL, creada en Repsol (PETRONOR), desde la unidad que en aquel momento dirigía yo con el Ente Vasco de Energía, la creamos en Baracaldo y en Bilbao en el año 2011. Por tanto, el vehículo eléctrico es un vehículo más. Lo que no puede ser es que sea el único.

Y yo creo que aquí Europa ha cometido un grave error: Se han parado presuntamente en un aspecto medioambiental; del cual luego discutiremos; lo que está poniendo en grave amenaza es al sector de automoción europea.

### **Desgraciadamente estamos ya viendo cierres de empresas. ¿Por qué?**

Pues porque nos hemos puesto en manos de una tecnología, la china, quizás porque Europa no invirtió a tiempo en una joya de la corona industrial que era el motor de combustión. Europa ha dado un paso, yo diría positivo, rompiendo ese muro que decía que en 2035 se prohibirían las ventas del motor de combustión. La medida todavía tiene mucho recorrido, porque si el 10% van a poder ser ventas de vehículos que puedan tener emisiones directas en el tubo de escape y usted es un fabricante de automóviles de componentes, con esa limitación ¿Va usted a invertir en los próximos años? ¿Qué señal le estamos dando al sector de automoción? ¿Estamos dando una señal de crecimiento y de competitividad? No. Por tanto, yo diría que es un paso positivo. Se rompe el muro. Yo creo que van a venir muchos más, pero tienen que venir de forma acelerada. Porque todo esto está además amparado en algo que es falso y es que el vehículo eléctrico no emite CO<sup>2</sup>. Es falso. Cuando tomamos el ciclo de vida de un vehículo eléctrico vemos que se fabrica con los metales raros de la minería china, que usa carbón

y gasoil para su fabricación, medir el CO<sup>2</sup> tiene un efecto negativo en la medida que su concentración en la atmósfera favorece un calentamiento de la Tierra. Pero el CO<sup>2</sup> que se emite en Shanghái o en el centro de Donostia es exactamente lo mismo. Nos hacemos trampa, medimos el CO<sup>2</sup> en el tubo de escape, claro, pero el vehículo eléctrico no tiene tubo de escape y el CO<sup>2</sup> que se emite en China para su fabricación es notable.

Yo diría que Europa ha dado un paso, se ha roto un tabú gracias a la presión, sobre todo de Alemania, que está viendo que se le cae su sector de automoción. Esto tiene que ser el comienzo de un movimiento muy rápido.

Hace un año o dos, algunos nos decían: ¿por qué insistes en esto del vehículo de motor de combustión? Si esta es una batalla perdida, si se va a prohibir en el 35. Bueno, ahora ya está claro que no se va a prohibir en el 35. Mas libertad y respeto medioambiental, reducción de emisiones, sí, por supuesto, pero dentro de un marco claramente definido. Que el ciudadano, el conductor elija su forma de motorización.

### **Ahora, sin embargo, te compras un coche, pagas una pasta, el que sea, incluso si el coche es eléctrico y te señalan con el dedo. Dicen: ¿cómo te has podido comprar un coche?, mucho mejor una bicicleta.**

Yo respeto mucho a los ciclistas, es una opción vital y deportiva. Tengo muchos amigos que andan en bici y que tienen coche, o sea, es perfectamente compatible. Creo que no tenemos que dividir y polarizar a la sociedad, pero reitero que el vehículo es libertad, dentro de unas reglas porque esto no es la selva, nuestra sociedad no es la selva. Yo quiero que haya reglas, que haya una movilidad regulada, como tiene que ser, como ha sido siempre.

### **Efectivamente el vehículo era distintivo del ascenso de las clases medias**

Nosotros a veces mostramos síntomas de ser una sociedad muy acomodada, pero cuando miramos a los países emergentes, vemos que afortunadamente hay cientos de millones de per-



EL VEHÍCULO ELÉCTRICO ES UNA OPCIÓN... PERO NO LA ÚNICA



EN DETERMINADOS ENTORNOS, LA MOVILIDAD ELÉCTRICA PUEDE SER LA MEJOR OPCIÓN

sonas que han salido de la pobreza a lo largo de los últimos 20-25 años en el mundo, países como China, Indonesia, Vietnam, India... Familias con la ilusión de que, como nosotros, sus hijos vivan mejor que ellos y para estas personas, el acceso a la clase media tiene una determinada simbología, el vehículo.

Y están accediendo a muchos otros elementos que mejoran la calidad de vida de la clase media.

**Por supuesto, mejorando, cuidando el medioambiente, como no puede ser de otra manera.**

Pido perdón anticipadamente, porque aquí sale mi alma de químico, creo que hay un problema que hay que entender. Estamos mezclando conceptos en materia de contaminación ambiental -yo soy de Zumárraga y sé de lo que hablo- y recuerdo mi primer trabajo en el verano que terminé la carrera, sobre la contaminación por metales pesados de los ríos guipuzcoanos e hidrocarburos en la Bahía de Pasaia. Es decir, conozco la materia. Y esto es la contaminación. Porque recuerdo cuando tenía 20, 21 años, estudios sobre la afección a las vías respiratorias de personas de varios barrios de Zumárraga por la contaminación del aire. Ciertamente que hemos mejorado mucho desde la época en la que el río Oria ostentaba el triste honor de ser el río más contaminado del mundo, pero este es un problema y luego está el problema del CO<sup>2</sup>, que tiene que ver con la descarbonización y que no tiene nada que ver con esto. Porque si mañana en el centro de Bilbao, de Pamplona, de

Vitoria o de San Sebastián soltamos todo el CO<sup>2</sup> que se emite en el mundo, no pasaría nada. Viviríamos igual o mejor. Porque el CO<sup>2</sup> es el gas que permite el crecimiento vegetal. Otra cosa es el efecto muy dañino global, porque provoca el calentamiento de la tierra, pero no tiene ningún efecto local.

**Es importante entender el problema y cómo lo queremos solucionar. ¿Cómo se ataja el problema a nivel local? ¿Cuáles son hoy en día los principales problemas que tienen las emisiones de un coche, de un motor de combustión?**

Básicamente dos: partículas y oxígeno. Mal, desde el punto de vista de salud, para la respiración en las grandes ciudades, aunque creo que esto en pequeñas ciudades no es un problema, digamos, muy visible como Madrid o Barcelona, lo que le llaman el problema de la boina, que en esos días de inversión térmica, hace más visible esa especie de nube que se genera, y estamos hablando de esto, partículas y óxidos de nitrógeno.

**De esto también tenemos que hablar, porque ¿dónde está el problema? ¿Lo genera el coche diésel o el coche de gasolina?**

Lo generan los coches viejos. Porque si tomamos un coche diésel con motorización Euro 1, del año 2000, 2001, 2002 -hay muchos en esas condiciones- y los comparamos con un Euro 6 del año 2017, 2018 o 2019, las partículas que éstos últimos bajan en un 93-94%, es decir que 10 vehículos diésel Euro 6 emiten como uno del Euro 1. Por tanto, el problema de las partículas queda reducido a su mínima

expresión simplemente con el cambio y la renovación del vehículo.

**¿Qué quiere decir esto?**

Que con las medidas que estamos tomando desde las instituciones -en las que el coche eléctrico es la única solución- si usted es un ciudadano con un coche diésel de 25 años y quiere renovarlo, pero tiene lógicamente una situación económica media comprometida, en la que tiene que mirar sus gastos; unido al aumento en el precio de los coches por la inflación de estos últimos años; no puede realizar esa compra si no tiene algún tipo de ayuda. Si además le dicen que quieren que usted tenga un coche eléctrico. ¿Qué hemos conseguido?

**Claro, estos son discursos, pero hay que medir los hechos por los datos.**

En el año 2008, cuando estábamos iniciando la crisis financiera, España tenía un parque móvil de vida media de 8 años. Hoy es prácticamente 15 años, 14,8 por ser exactos. ¿Qué quiere decir esto? Que el parque no se renueva. ¿Por qué? Porque hay incertidumbre. La gente, en muchos casos, no compra coche porque no sabe qué coche comprar.

**¿Le piden consejo para comprar coche?**

Me ha sucedido en Donosti, sí. Mi consejo es que compren el que realmente necesiten. Esta incertidumbre conlleva una demora en la decisión de compra, pero hay otro grupo de ciudadanos que sencillamente no pueden acceder a estos vehículos. Siendo consejero de Industria en Vitoria calculábamos durante los Plan Renove que, si se ayudaba a la gente a cam-



LAS CHIMENEAS Y EL CASTILLO DE MUÑATONES SON EL SÍMBOLO DE PETRONOR, LA MAYOR EMPRESA DEL PAÍS VASCO

biar el coche, con lo que se recaudaba por el concepto IVA en los cuatro territorios forales que representa el Club Vasco Navarro, esas ayudas se recuperaban rápidamente por parte de las instituciones.

**¿Y qué efectos se consiguen?**

Si es diésel o gasolina, se reducen a una sexta parte las emisiones de NOx, a un 16%. las emisiones de partículas, se reactiva el tejido industrial, se generan más impuestos, se mejora el medio ambiente y la vida de los ciudadanos mejora.

Por tanto, es parte de la solución, sí, pero quien decida optar por el eléctrico que lo compre, por supuesto que sí, puede ser la mejor opción en determinados ámbitos de uso. Pero dejemos a la gente que elija y apoyemos ésta transformación, apoyemos la renovación y la compra de un coche nuevo, porque esto ayuda al ciudadano a elegir, es libertad que incide en nuestro tejido económico, porque en definitiva la empresa de estampación de Azcoitia o la de bloques de motor de Mondragón o de Arechavaleta, pueden aumentar su actividad.

**En el Real Automóvil Club Vasco Navarro defendemos la utilización de todo tipo de combustión, de energía, de coches eléctricos, de híbridos; me consta que en Repsol están dedicando mucho tiempo, esfuerzo e inversión; del**

**hidrógeno y el combustible sintético. ¿Cuándo esto va a ser una realidad? ¿Qué tendremos que hacer quienes no tenemos un coche preparado para que lo podamos utilizar con un combustible aparentemente mucho mejor y no tengamos que cambiar de coche?**

Nuevamente voy a diseccionar la respuesta. Tenemos la respuesta tecnológica. ¿Qué es el combustible renovable? Combustible renovable que básicamente viene de nuestras plantas, nuestras refinerías. Ya tenemos desde hace año y medio en marcha una planta en Cartagena que utiliza aceites vegetales, aceites reutilizados, productos de pirólisis o de tratamiento de plásticos como materia prima, grasas animales y con todo esto hacemos una molécula de diésel que es indistinguible de lo que es el diésel mineral que se produce en el refinado del petróleo. Esto está disponible. Nosotros tenemos hoy 1. 550 aproximadamente estaciones de servicio en España, que viene a ser un 40-45% del total que tenemos, en las que vamos a repostar un diésel 100% renovable.

**Es algo más caro**

Depende de los momentos, pero 9, 10, 11, 12 céntimos más, según las situaciones de servicio, según los sitios, por lo tanto, la cifra es orientativa, pagando el mismo impuesto que el

resto de hidrocarburos. Entonces, si al conductor se le permitiese beneficiarse de una fórmula fiscal similar a la del vehículo eléctrico, que no paga nada de impuestos por el tema de emisiones, podría perfectamente utilizarse y esto lo que hace es reducir las emisiones de CO<sup>2</sup>.

**Cada vez que usted habla sube el pan**

Eso dijeron cuando hace unos meses, además fué en San Sebastián en el mes de junio, comenté que un coche con combustibles ineficientes, utilizando combustibles renovables emite en su ciclo de vida menos CO<sup>2</sup> que un eléctrico actual. A veces los medios no recogen con exactitud mis palabras. ¿Lo quiere discutir? Nosotros le decimos ¿qué inconveniente tiene usted en el año 2035 para que un motor de combustión pueda llevar un combustible renovable, si esto no tiene emisiones de CO<sup>2</sup> ?

Se trata de una guerra ideológica contra el motor de combustión, no contra el CO<sup>2</sup>. Y esto es la apuesta tecnológica actual. Y luego hay apuestas de futuro como la planta que estamos construyendo en Músqiz, en Petronor, pionera a nivel europeo para combustibles sintéticos.

**¿Cómo se produce combustible sintético?**

El combustible sintético es una apuesta más de futuro. Comenzare-



mos a producir unos pocos miles de toneladas al año ahora en esta planta, pero sí somos capaces de avanzar en su desarrollo tecnológico, va a poder escalar en una década. Por lo tanto, es una apuesta tecnológica que tiene, como cualquier otra, probabilidades de avance o de quedarse en el camino. Pero éste es el itinerario a seguir.

Lo que hacemos es que tomamos una corriente de CO<sup>2</sup>; por ejemplo de una acería, una planta de aluminio, de una papelera; y lo combinamos con el hidrógeno que se obtiene con electricidad, con electrólisis de agua, y esa combinación, por un proceso de nombre complejo pero muy conocido desde hace 80 años, que es el Fischer-Tropsch -que ya usaban los alemanes en la Segunda Guerra Mundial para producir gasoil- Esto nos da un diésel, una molécula de diésel exactamente igual que la otra, absolutamente neutra en CO<sup>2</sup>, porque cuando la quemamos en el avión o en el coche, lo que va a emitir ese diésel en CO<sup>2</sup> es exactamente la misma cantidad de CO<sup>2</sup> que previamente tomamos de una corriente o una acería y por lo tanto es neutro.

**Luego está el hidrógeno, una apuesta tecnológica a estudiar en su evolución.** Nosotros estamos haciendo una tímida apuesta con algunas hidrogeno-

neras con hidrógeno que se carga en el coche y luego se descompone nuevamente en electricidad, que mueve un motor eléctrico del coche. Claro que esto puede ser o no la movilidad dentro de 10, de 15, de 20 años, pero con todas las tecnologías que tenemos ahora, que están disponibles, y los combustibles renovables disponibles, utilizarlas para bajar las emisiones de CO<sup>2</sup> parece lo más lógico.

**O sea que, hasta hace un rato antes de escucharle, parecía que solo había dos tipos de coches, los de combustión y los eléctricos, pero en la realidad hay muchas más variables que hacen que el futuro siga siendo incierto. De cara al usuario, me refiero, a la hora de pensar en qué coche me voy a comprar, como decía usted.**

Los ciclos son muy largos aquí, estamos hablando de la vida media de un coche hoy en España, que es de 14 años y 8 meses. Es decir que, para los próximos 15 años, el bloque de ventas creo que va a ser motor de combustión, en sus variables combustión o híbrida. Que tiene sentido, ya que la hibridación al final es una forma de eficiencia, utilizando la energía que se genera en el coche para tener una acumulación de electricidad que complementa el impulso del motor de combustión. Una oferta absolutamente razonable.

### ¿Le gusta conducir?

A mí me gusta conducir. Hoy en día puedo hacer 50.000 kilómetros al año conduciendo yo, que no está mal. Pero ha habido momentos hace 6, 7 años en los que llegaba a 70, 75 mil kilómetros al año conduciendo yo. A mí me gusta desde siempre, toda mi vida, desde que empecé con un gasolina porque se lo compré a mi hermana, hasta que tuve dinero para comprarme mi primer coche, nuevecito. Fue el año 92, un Volkswagen Golf GTD, 2. 400. 000 pesetas de la época.

**Un vehículo eléctrico, tiene sus ventajas, en algunos casos, para movilidad urbana, tiene ventajas indudables.**

Llevamos años, años y años en los que los fabricantes de coches ya no invierten en la eficiencia del motor. Cuando nosotros éramos un poco más jóvenes que ahora, un coche podía tener un consumo de 10, 11 litros, incluso he llegado a conducir uno -no mío- con 13-14 litros cada 100 kilómetros. Los fabricantes fueron invirtiendo fuertemente durante años en reducir ese consumo y, por ende, reducir las emisiones de CO<sup>2</sup> de ese coche. Llevamos una década estancados. Depende del tipo de coche, en los 6, 7, 8 litros cada 100 kilómetros. No baja, ni va a bajar ya. ¿Y por qué no baja? Porque los fabricantes de coches, como les dicen, esto no va a seguir, ya no tienen ningún incentivo para invertir en un motor de combustión eficiente. Y alguno dirá, claro, tú eres Repsol, ¿qué vas a decir? Pero lo que estoy diciendo va en contra de Repsol. Si para Repsol que a la gente le consume 10, 11 litros, teóricamente le beneficia, pero hay que ser responsable en esta vida, hay que tener un punto de responsabilidad con el consumidor y responsabilidad social. ¿Cuánto CO<sup>2</sup> de más se ha emitido por estas señales regulatorias que tenemos?

Pero como decía antes, demos al consumidor, demos al automovilista la libertad de hacer sus números y de elegir.

**Además, está el tema de la autonomía de los vehículos.**

Durante muchos años, cuando tenía que comprar mi Golf y cuando compré el siguiente, que fue un Laguna,

“En un mundo en el que mucha gente tiende a hacer declaraciones como muy estándar, sin ofender a nadie, sin que nadie se enfade, yo tiendo a querer hacerlo muy claro”



siempre me compraba todas las revistas de automoción. Las comparativas, los consumos, la aceleración, cuántos segundos necesita para alcanzar los 100 km/h, fue fantástico. Pasar en 8 ó 9 segundos, de 0 a 100 km/h, era la gloria. No estoy seguro, pero yo creo que mi Golf andaría en esas cifras y me parecía fantástico. A día de hoy le diría que se centre en la autonomía, que lea revistas, que hable con gente que tenga ese coche. Tal vez se ha de plantear una parada si va de Donostia a Madrid ida y vuelta.

**Es decir, un clásico para los guipuzcoanos, parar a mitad de camino entre San Sebastián y Madrid en ese sitio tan especial, con platos tan grandes.**

Podría ser el Landa o no, no sé, pero aquí puedo hablar por experiencia propia, porque mi amoña tenía un restaurante en el Alto de Echegarate, el famoso Buenos Aires. Y yo, todos los veranos de mi juventud, trabajé de camarero allí y aquello era una maravilla, porque claro, todos los que venían de Madrid hacia Donostia o Zaráuz, paraban, comían.

Todo el tráfico que iba hacia Marruecos, Portugal en verano, paraban. Además, el puerto hacía que los motores se calentasen, la gente lógicamente paraba arriba.

Cuando hicieron la autovía, que es un gran avance social para los ciudadanos y los automovilistas, aquel negocio cambió radicalmente. En aquella época, dormíamos en la carretera, tres horas de conducción y luego descan-

samos, o hemos salido tarde, dormimos y vamos a Madrid a primera hora en coche. Esas cosas ahora ya han cambiado, hay que parar, primero porque es recomendable cada dos horas parar un poquito, estirar las piernas, ir al baño en una estación o comprar unos chicles, eso es bueno, pero esas paradas largas...

**No me puedo sentir más identificado con casi todo lo que ha contado. Modelos de coche, épocas, estudios, revistas, viajes. Es la edad. Y en esto que llegan los ayuntamientos y se inventan la zona de bajas emisiones. Bilbao, media ciudad es zona de bajas emisiones. San Sebastián, ciudad que usted conoce muy bien, con una playa preciosa en la que se ha bañado muchas veces, Ondarreta, La Concha, La Zurriola. Justo en ese entorno, la zona de bajas emisiones, para que no pasen unos determinados coches, los coches de los pobres, porque los ricos sí pueden comprarse un coche para pasar por esas zonas. ¿Qué opinión tiene el CEO de Repsol sobre tal y como están construidas las famosas zonas de bajas emisiones?**

Vamos a ver, yo tengo un coche que lleva ya ciento setenta y algo mil kilómetros. Al anterior le hice doscientos setenta o una cosa así. Un diésel, no voy a dar la marca, pero es una buena motorización. Hago mucho Madrid-Donostia por circunstancias profesionales. Me puedo comprar un coche así, no espectacular, no llamativo, pero un buen coche. Con

respecto a las regulaciones de los ayuntamientos y, como decía antes, cada uno tiene que regular su movilidad, lo que creo es que hay que diseccionar el problema e implementar las mejores soluciones para ello.

¿De qué estamos hablando? ¿Estamos hablando de contaminación local, o estamos hablando de CO<sup>2</sup>? Si estamos hablando de CO<sup>2</sup>, olvidemos zonas de bajas emisiones porque el CO<sup>2</sup> no tiene ningún impacto local. Por tanto, el vehículo eléctrico que se produce en China emite CO<sup>2</sup>. Sí, emite. No tiene sentido. sería utilizar una regulación de zona de bajas emisiones fijándonos en el CO<sup>2</sup>. ¿Tiene sentido regularlos en base a otros contaminantes? Yo entiendo que un ayuntamiento tenga la vocación de reducir las partículas contaminantes NOx para que la gente de esa ciudad respire mejor y reducir la contaminación.

Esto en grandes ciudades como, decía antes, Madrid, Barcelona es un problema. Y ahí entramos en un terreno que es discutible. Y aquí mi planteamiento es controvertido, pero puedo aceptar que exista esta regulación, sin embargo ¿no sería socialmente mucho más justo que la persona que, con un diésel de 20-25 años, viene desde Móstoles y entra todos los días en la ciudad de Madrid, o desde Santa Coloma de Gramanet entra todos los días en la ciudad de Barcelona, porque tiene que trabajar, darle una ayuda para que pueda comprarse un

diésel nuevo? Es decir, no solo al del vehículo eléctrico, porque acabaríamos con el problema de las emisiones y de partículas NOx en el centro de Madrid, en el centro de Barcelona y en el centro de Donosti. Yo creo que esta solución sería industrialmente mejor y sería más justa socialmente. Porque estamos tomando los impuestos de la gente que no tiene recursos y se los estamos dando al que gana 90.000, 100.000 euros al año o tiene un patrimonio elevado para que se compre el coche de la mejor gama.

Deberíamos explorar todas las alternativas porque lo que hay es un hecho indudable: Hoy el mercado más dinámico en España es el del diésel de segunda mano, los diésel antiguos. Tenemos que tomar medidas para esto. Y por tanto para mí, si fuese decisión pública, la solución prioritaria sería, antes que la restricción, el apoyo a los conductores para que puedan cambiar de coche, porque sí resuelvo el problema en un 30, el 40 o 50% de estos coches y somos capaces de renovarlos, el problema prácticamente se habrá acabado o reducido drásticamente.

**El Real Automóvil Club Vasco Navarro ha recurrido en los tribunales las zonas de bajas emisiones de las tres capitales vascas. ¿Qué le parece?**

Lo respeto. Como decía antes, yo no soy un experto, no conozco a fondo el urbanismo de Vitoria, de Bilbao, de Donosti, como para sentar cátedra en esta materia. Lo que sí digo es que, si yo fuese decisor político, mi alternativa prioritaria sería la renovación del parque frente a la restricción, porque creo que es socialmente más justo y creo que tendría el mismo impacto en La Peña, o en el propio Bilbao.

**La ciudad está llena de cámaras multando continuamente y resulta caro entrar en las ciudades**

**Francia ya ha reulado, es decir, Francia pone en marcha la zona de bajas emisiones, saca unas etiquetas, la gente va por las etiquetas para poder entrar al País y Francia dice, "Nos hemos equivocado, reulamos, volvemos al punto de partida"**

Lo he seguido en la prensa, el Sud Ouest, que es el periódico que más se



LAS ZBEs CONTINUAN GENERANDO POLÉMICA

vende en la zona. Creo que también tenía que ver mucho con el debate sobre el turismo, porque al final se está restringiendo también los elementos de accesibilidad turística. Y esto es lo que provocó la marcha atrás. Las emisiones son una preocupación, sí, deben de serlo para los gestores de lo público, lo que tenemos que estudiar es la mejor forma de atajarlo. En ese sentido ha sido muy positivo el paso del Gobierno Vasco, ha sido bastante atrevido el departamento de industria en este tema. Creo que ha tomado una medida muy positiva y no conozco ninguna otra administración que lo haya hecho en los últimos años. Que el plan de renovación de los coches contemple ayudas también a las motorizaciones de gasolina. Ha sido bastante valiente en esta materia. Lo cierto es que hay una enorme confusión, es que la industria lo está pasando muy mal, es que hay muchísimos mensajes contrapuestos, es que para entrar a Barcelona hay que hacer un cursillo, para ir a Bilbao más de lo mismo. Y esto, en el fondo, lo que hace es complicar la vida del ciudadano. Así que esperemos y deseemos que las administraciones algún día se pongan de acuerdo para que, en el futuro, no tengamos las dudas que teníamos en el pasado, porque en la actualidad yo creo que tenemos más dudas que nunca.

**Se avecinan elecciones municipales y este es un asunto clave**

Hay que preguntar a los partidos y candidatos ¿Cómo va a ser su polí-

tica de movilidad? ¿Qué va a hacer usted en esta materia? ¿cuáles son sus propuestas y cuáles sus soluciones? y que lógicamente el ciudadano, el ciudadano conductor, analice, valore y decida. Yo quiero que las campañas municipales se conviertan en entornos en los que se hable de políticas democráticas y que los políticos sean claros y cumplan, porque no siempre pasa.

**Por supuesto, así debe de ser. Josu Jon Imaz, muchísimas gracias por su tiempo en nombre de esta casa, en nombre del Real Automóvil Club Vasco Navarro y hasta siempre.**

Muchísimas gracias y lo que espero es que el RACVN, no solo sea centenario, sino que sea bicentenario, porque el vehículo siga jugando un papel preponderante en nuestra vida, siga siendo un activo importante en la vida de las personas porque, como decía antes, es un signo de libertad, pero regulado con cabeza, combinando esta libertad con el impacto industrial y el respeto al medio ambiente por el que todos apostamos, los primeros, los conductores.

Eskerrik asko, muchas gracias.



## NUEVO HYUNDAI IONIQ 6

# 100% eléctrico, atractivo y muy eficiente

DESDE SU PRESENTACIÓN EN 2022 SE HA GANADO LA REPUTACIÓN POR SER UNO DE LOS MODELOS MÁS AVANZADOS, ELEGANTES Y EFICIENTES DE SU SEGMENTO, Y POR OFRECER HASTA 680 KM DE AUTONOMÍA. AHORA CUENTA CON UNA IMAGEN MÁS AFILADA, ESPECIALMENTE EN EL FRONTAL Y LA ZAGA. DESDE 34.340€ FINANCIANDO.



La berlina eléctrica se ha actualizado con unos pequeños faros en forma de tira de led que sustituyen a los anteriores, adoptando una imagen algo más deportiva, y la zaga dice adiós al anterior alerón de doble ala para estrenar un spoiler tipo “cola de pato”. También hay nuevas llantas y retrovisores digitales, todo ello sin penalizar su gran argumento técnico: un coeficiente aerodinámico

de solo 0,21, que sigue estando entre los mejores del mercado y es clave para sus cifras de consumo y autonomía.

Por dentro, su planteamiento sigue siendo uno de sus grandes aciertos: sorprendentemente amplia. La actualización introduce un nuevo volante de tres radios, una consola central más intuitiva con más mandos físicos, y el ya conocido conjunto de dos pantallas panorámicas de

12,3 pulgadas para instrumentación y sistema multimedia. La sensación general es de coche bien hecho, con una presentación cuidada y claramente por encima de la media generalista.

### Hasta 680 km de autonomía

La gama mecánica evoluciona con dos baterías de 63 y 84 kWh, y potencias desde 170 a 325 CV con tracción trasera o AWD (4x4). La autonomía

**1. LA IMAGEN QUE OFRECE** ES MUY AFILADA, TANTO POR DELANTE COMO POR DETRÁS, LOGRANDO UN CONJUNTO MUY EFICIENTE.

**2. LATERALMENTE,** GRACIAS A SU DISEÑO, CUENTA CON UN COEFICIENTE AERODINÁMICO (CX) DE SOLO 0,21. **3. EL INTERIOR APORTA** UN NUEVO VOLANTE, MÁS BOTONES FÍSICOS, Y UNA DOBLE PANTALLA. **4. LOS RETROVISORES DIGITALES** (DIGITAL SIDE MIRRORS) SUSTITUYEN LOS ESPEJOS CONVENCIONALES POR CÁMARAS GRAN ANGULAR QUE PROYECTAN IMÁGENES EN PANTALLAS INTERIORES OLED.



## N-Line, más deportividad

Este acabado se distingue por su carrocería bitono, siendo la parte inferior de color negro brillante que llega hasta unos pilotos traseros diferentes. Con pedales deportivos de aluminio, carga inalámbrica o apertura manos libres del maletero incorporados, lleva espejos tradicionales en lugar de cámaras. Sustituye el volante interactivo por el volante N, con levas para controlar la retención al levantar el pie del acelerador, además de cuero Alcántara con respaldos rojos en los asientos. Viene equipado con llantas de 20 pulgadas al igual que en el acabado Energy, si bien con llantas de 18 pulgadas se reduce ligeramente el consumo y aumenta la autonomía. La versión de 228 CV homologa hasta 680 km de autonomía en ciclo WLTP.

máxima alcanza hasta 680 kilómetros, una cifra que coloca al IONIQ 6 entre las berlinas eléctricas más capaces del momento.

Otro de sus puntos fuertes es el sistema eléctrico de 800 voltios, que permite cargas muy rápidas: del 10 al 80% en unos 18 minutos, o recuperar hasta 100 kilómetros de autonomía en apenas cinco minutos en condiciones ideales. A esto se suma la función Vehicle to Load (V2L),

que permite alimentar dispositivos externos directamente desde la batería del coche.

Respecto a la seguridad, se reafirma como un berlina muy segura, destacando por sus avanzados sistemas de asistencia a la conducción Hyundai Smart Sense. Incorpora de serie 7 airbags, incluyendo uno central. IONIQ 6 apuesta por un diseño trabajado, tecnología contrastada, autonomía competitiva y precio ajustado. ■

## KGM TORRES ACTYON

# SUV de calidad, muy bien acabado y prestacional

CONTINUANDO CON EL ASPECTO ROBUSTO Y MUSCULOSO DEL KGM TORRES, EL ACTYON ES UN COCHE MÁS GRANDE, CON UN DISEÑO AÚN MÁS MODERNO, REFINADO Y ELEGANTE, SIN DEJAR DE LADO LAS PRINCIPALES LÍNEAS MAESTRAS DEL TORRES: ELEVADO Y ROBUSTO FRONTAL CON TOQUES MODERNOS DE LA MANO DE ESTILIZADOS FAROS SUPERIORES Y UNA FINA PARRILLA. DESDE 33.500€



No cabe duda que este KGM Torres Actyon es muy contundente y tiene una imagen exterior excelente. Sus líneas musculosas se marcan con los pasos de rueda, falzones y paragolpes, mantiene las agarraderas del capó e incluye una línea de techo que desciende ligeramente y una luneta trasera tendida. La zaga incorpora unos estilizados pilotos traseros unidos, junto a un marcado spoiler trasero.

Dentro se mantiene también el estilo del Torres, con un aspecto mucho más tecnológico gracias a sus dos pantallas de 12,3 pulgadas, incluido un cuadro de mandos bastante más grande, aunque renunciando al display inferior para ajustes de climatización y confort. El volante también es nuevo, con un formato achatado y dos botones satélites para accesos directos.

La consola central también es nueva, casi flotante, y aloja un nuevo selector de cambios con estilo de cristal, sen-

sación premium, junto a una oferta de acabados ya conocida que incluye cuero con inserciones en tela en color negro y rojo beige y marrón para la tapicería e inserciones en símil de fibra de carbono o madera. Todo esto se acompaña además de una nueva base de carga inalámbrica, y un completo arsenal de ADAS adaptado a la normativa actual. Por supuesto, el espacio y el confort es una de sus grandes bazas, ya que dispone de gran amplitud delante y detrás, con un maletero de 668 litros ampliable a 1.568 litros. A ello se suma un dato clave para quienes buscan algo más que estética: 20 centímetros de altura libre al suelo. No es solo un SUV urbano; tiene argumentos para afrontar pistas y caminos con gran solvencia. Aparece con ocho airbags y 23 sistemas avanzados de asistencia a la conducción.

Y en cuanto a garantía, el modelo tiene 100.000 km o 5 años y la batería hasta 160.000 km u 8 años. ■

## Dos motorizaciones, una electrificada

En el aspecto mecánico se cuenta con el conocido motor de gasolina GDI de cuatro cilindros turbo de 1.5 litros que ofrece 163 CV y 280 Nm de par máximo, en esta ocasión asociado únicamente a una caja de cambios automática de seis velocidades y, de momento, solamente con tracción delantera.

Más eficiente es la alternativa híbrida (HEV) con un tren motriz compuesto por un propulsor de combustión de cuatro cilindros y un motor eléctrico de 130 kW, además de otro motor eléctrico más pequeño pensado para generar electricidad y un paquete de baterías de 1,84 kWh. En total, se obtienen 204 CV y un par máximo de 300 Nm, digeridos exclusivamente por el tren delantero. Anuncia hasta 1.350 kilómetros de autonomía, cifra que no está nada mal.



# evoluciona a onLygal



## Activa la protección legal para tu movilidad

onLygal Conducción + onLygal  
Vehículo de Sustitución, el  
mejor complemento para tu  
seguro de auto

- Reclamamos y defendemos tus derechos frente a posibles incidencias legales mientras estés al volante
- Ponemos a disposición un coche de sustitución en caso de accidente o robo



Solicita información en tu oficina  
RACVN o en el 902 34 34 35

# onLygal

Activamos soluciones legales  
para vidas reales



## SEAT León e-HYBRID

### UNO DE LOS HÍBRIDOS ENCHUFABLES MÁS INTERESANTES DEL MERCADO

El SEAT León añade la última generación híbrida enchufable con el nuevo motor 1.5 e-HYBRID de 204 CV (150 kW) y una batería de mayor tamaño, que aporta más de 133 km de autonomía eléctrica, y permite carga rápida en sólo 26 minutos.

Entre sus novedades tecnológicas destacan los faros Matrix LED de serie, una interfaz HMI rediseñada y mejorada con pantalla de info-entretenimiento de 12,9" con navegador, y cargador inalámbrico refrigerado con

15 W de potencia.

Por dentro cuenta con un cuadro digital (Digital Cockpit) mejorado con pantalla de 10,25" pulgadas que va muy bien.

Se mueve con la combinación de un motor de gasolina 1.5 TSI de 150 CV otro eléctrico de 85 kW (115 CV). El resultado, es una potencia combinada de 204 CV y un par máximo de 350 Nm que llegan a las ruedas delanteras a través de una caja de cambios automática DSG de seis marchas. De ali-

mentar el motor eléctrico se encarga una nueva batería de 19,7 kWh de capacidad netos, suficiente para que homologue una autonomía de hasta 133 km en ciclo combinado WLTP, que cubre con creces, los desplazamientos diarios de la mayoría de conductores españoles.

Es un coche agradable de conducir, rápido y con una buena calidad de rodadura, tanto con la carrocería de cinco puertas como en su alternativa Sportourer de enfoque familiar. En ciudad, la autonomía eléctrica da mucho juego, por la entrega de potencia instantánea, la ausencia de ruido y vibraciones, y la suavidad total de marcha. Desde 26.150€ con todos los descuentos posibles, o 180€ al mes con SEAT Flex.

## Gama Hyundai TUCSON

### ÉXITO DE VENTAS DESDE SU LLEGADA A LOS MERCADOS MUNDIALES



Potentes elementos de diseño se combinan con las dinámicas formas geométricas, y las luces paramétricas ocultas le hacen un modelo muy llamativo en carretera. Lo más destacable del exterior, en la parte frontal, es la parrilla, que recorre este espacio de extremo a extremo. Integra unas luces diurnas LED actualizadas para dar al modelo un aire renovado, sin perder su esencia. La tecnología de corte por láser, las luces LED parecen muy modernas.

El skid plate trasero de mayor tamaño está integrado en la moldura del parachoques, lo que refuerza la imagen de amplitud.

Dentro aparece un habitáculo configurable y totalmente digital, con una pantalla horizontal de 10,25" como elemento más destacado, acompañado también por la instrumentación digital, apoyada en una pantalla también de 10,25" y de diseño muy simplificado y visual.

Mecánicamente, en diésel está el 1.6 CRDi con dos niveles de potencia: 115 CV con cambio manual, o 136 CV híbrido ligero, con cambio automático o manual, además de con tracción a las cuatro ruedas.

La versión híbrida va con el motor 1.6 T-GDi de gasolina y un propulsor eléctrico y una batería de 1,5 kWh para ofrecer 215 CV. Es automático, y puede ser con tracción a las cuatro ruedas. La híbrida enchufable tiene tracción total y una potencia de 252 CV, la mayor en toda la gama de este SUV. Además, ofrece más de 70 km de autonomía eléctrica, lo que permite circular sin utilizar el motor térmico ni gastar combustible.



## Kia EV2

### EL DURO RIVAL APARECERÁ MUY PRONTO EN EL MERCADO

El eléctrico más pequeño de Kia -4,06 metros- mantiene la tecnología, diseño y calidad de acabados de un EV3. Con formas arriesgadas en los faros, y luces diurnas divididas en dos láminas, y unos pilotos muy pequeños. El salpicadero es similar al del Kia EV3 por diseño y acabados, con un sistema de infoentretenimiento de tres pantallas, la de la instrumentación y la central multimedia de 12,3", y entre las dos una de 5,3" para la climatización. Cuenta con dos versiones y dos baterías distintas, de 42,2 kWh (Estándar) o 61,0 kWh (Larga distancia), con 317 y 448 km de autonomía respectivamente. Con arquitectura de 400V, permite carga rápida en CC, en más o menos 30 minutos. En CA podrá cargarse tanto a 11 como a 22 kW. Llegará en breve.

## Kia EV5

### FUNCIONAL, VERSÁTIL Y MUY CONFORTABLE CON HASTA 530 KM DE AUTONOMÍA

Aporta una versatilidad excepcional a la gama de SUV 100% eléctrica de Kia. Constituye una solución adaptada a las diversas necesidades de los usuarios actuales. Señalan en Kia que "El EV5 ofrece la comodidad de un 'hogar lejos del hogar' combinada con una conectividad avanzada y una dinámica experiencia de conducción, lo que proporciona a las familias jóvenes una solución ideal adaptada a su estilo de vida". Equipado con una batería de 81,4 kWh y un motor de 160 kW (218 CV), ofrece una autonomía máxima WLTP de hasta 530 km, lo que proporciona la confianza y la comodidad necesarias para el uso diario y los viajes de larga distancia. Tecnologías clave como el frenado regenerativo, el avanzado sistema de bomba de calor de Kia, y la capacidad de carga rápida (del 10 al 80 % en solo 30 minutos) mejoran aún más la eficiencia y usabilidad en condiciones reales.



El interior, espacioso, luminoso y bien ventilado, ofrece funciones de infoentretenimiento y conectividad de última generación. El elemento principal es la pantalla panorámica, que combina una instrumentación de 12,3 pulgadas, un sistema de infoentretenimiento de también de 12,3", y un monitor de control de climatización de 5". Desde 38.530€



## Ebro S900

### 4,81 METROS Y 425 CV MUY TECNOLÓGICOS

En el segmento de los SUV grandes, híbridos enchufables, con más de 400 CV de potencia y siete plazas ha aparecido un modelo que presentará mucha batalla comenzando por un precio de 46.990€. Aparece una enorme parrilla delantera que le da una presencia robusta y espectacular, remarcada por los faros LED y las luces diurnas 3D. Detrás aparece un difusor inferior, con grupos ópticos que cruzan de lado a lado del portón del maletero, y se remata por un alerón integrado. Dentro, El puesto de conducción está dominado por una pantalla de 10" para el cuadro de mandos, una pantalla central para el sistema de infoentretenimiento de 15", y un head-up display. Ofrece un motor de combustión 1.5 TGD I de gasolina con dos motores eléctricos, y otro que hace de generador y una batería de 34,5 kWh, con lo que puede recorrer 140 km en modo 100% eléctrico o hasta 170 km circulando solo por ciudad.



## Omoda 7 SHS

### PARA ROMPER EL MERCADO

Desde la opción de acceso Pure, el habitáculo presenta un gran despliegue digital. El puesto de mandos cuenta con un panel de instrumentos de 8,88" frente al conductor, y una segunda pantalla táctil de 15,6" para el sistema multimedia. Bajo el capó delantero se aloja un propulsor de gasolina 1.5 TGD I con turbo. Además, dos motores eléctricos adicionales están integrados dentro de la transmisión DHT. La suma de fuerzas de estos tres elementos permite disponer de una potencia conjunta de 279 CV. Gracias a esta configuración, el vehículo homologa, en modo eléctrico, más de 90 kilómetros. En total, ofrece 1.200 km de autonomía, 8 años de garantía y un precio de 32.990€ antes de ayudas.

## ENTREGA DE PREMIOS DE LA FEDERACIÓN NAVARRA DE AUTOMOVILISMO

# Corella acogió a los deportistas del motor

EL SÁBADO 17 DE ENERO EN LA POBLACIÓN DE LA RIBERA DE NAVARRA, EN SU CENTRO DE CULTURA, TUVO LUGAR LA GALA DE ENTREGA DE PREMIOS A LOS EQUIPOS MÁS DESTACADOS DEL AUTOMOVILISMO NAVARRO. SE VIVIÓ UN AMBIENTE JOVIAL Y RELAJADO DONDE EN MUCHOS CORRILLOS SE CONTARON ANÉCDOTAS DE LO QUE FUE LA TEMPORADA PASADA DE CARRERAS.

TEXTO: J. IGNACIO VIEDMA. FOTOS: AITOR MARTÍNEZ GOIENETXE "PELI".



Un año más, la Federación Navarra de Automovilismo organizó, con la inestimable colaboración del Ayuntamiento de Corella y de Ribera Motor (organizadores de los Tramos de Tierra de Cintruénigo y Corella), el evento en el que se reconoce el esfuerzo, la constancia y la pasión de pilotos, copilotos y equipos que han hecho vibrar cada prueba de la temporada. Estuvieron presentes Ignacio Sobejano (concejal de Deportes del Ayuntamiento de Corella), Enrique Zabala (Presidente de la Federación Navarra de Automovilismo), Fernando Torrecilla y Daniel Carrillo (Ribera Motor), e Iñigo Cuesta (Director del Área Deportiva del Real Automóvil Club Vasco Navarro), que se

sumaron al agradecimiento a todos los deportistas, oficiales, organizadores, patrocinadores y aficionados por formar parte del crecimiento del automovilismo navarro. Por cierto, se homenajeó a Xabier Arzamendi por su jubilación tras muchos años al frente del Área Deportiva del RACVN.

### Copa RAC Vasco Navarro de Rallyes de Tierra

Esta especialidad cada vez cuenta con más adeptos, en gran parte gracias a la presencia, dentro del Campeonato Navarro, de una consolidada Copa de Promoción como es la Copa RAC Vasco Navarro, cuya participación en la pasada temporada estuvo en torno a los 40 equipos inscritos, de hecho,

para esta temporada 2026 ya han formalizado su inscripción 42 equipos. Estamos ante una auténtica escuela de formación para pilotos y copilotos, y en una de las principales puertas de entrada al mundo de los rallyes de tierra. Competitividad, igualdad mecánica y un gran ambiente deportivo han sido, una vez más, las señas de identidad de una copa que sigue creciendo y fortaleciendo el automovilismo navarro.

Así las cosas, recibieron su merecido galardón los tres equipos que coparon el podio: Gorka Antxustegi/Xabat Urresti, segundos Gorka del Cid y Nerea Campos, siendo terceros Igor Villaran y Alex González.

Como mejores Junior, se alzaron con el trofeo Gorka Del Cid y Nerea Campos. ■

## ENTREGA DE PREMIOS DE LA FEDERACIÓN VASCA DE AUTOMOVILISMO (EAF-FVA)

# Los mejores pilotos recibieron sus galardones

LA GALA DE ENTREGA DE PREMIOS DE LA TEMPORADA 2025 DE LA FEDERACIÓN VASCA DE AUTOMOVILISMO (EAF-FVA) SE CELEBRÓ EL DOMINGO 18 DE ENERO DE 2026, A LAS 12:00 HORAS, EN EL BAZTARTXO ANTZOKIA DE AZKOITIA (GUIPUZCOA). EN ESTE EVENTO SE RECONOCIERON A LOS CAMPEONES DE LAS DISTINTAS DISCIPLINAS VASCAS DE LA TEMPORADA 2025. TEXTO: J. IGNACIO VIEDMA. FOTOS: PELI AVM.



Si siguiendo con la buena costumbre de celebrar este acto festivo y de reconocimiento a los equipos más rápidos de la temporada por la geografía vasca, la Federación Vasca eligió Azkoitia (Gipuzkoa), concretamente el Baztartxo Antzokia (Baztartxo Antzokia es un teatro y casa de cultura municipal, diseñado para albergar cine, teatro y diversos espectáculos culturales). Cuenta con un aforo de 604 personas y un escenario de 14x10 metros, ofreciendo también salas de danza, canto y música. La programación se centra en teatro, en su mayoría en euskera, como lugar

idóneo para un acto de este tipo. Se entregaron los premios a los mejores en la modalidades de slalom, autocross, rallyes de tierra, rallysprint, montaña y rallyes, que patrocina el RAC Vasco Navarro, además de la 206 Kopa y la Copa Pirelli, y a los pilotos que han logrado diferentes trofeos fuera de nuestras fronteras. Ángel Gurrutxaga presidente de la EAF-FVA, junto a María Dolores Etxano (senadora PNV), Marije Fullaondo (diputada EH Bildu), Iñigo Cuesta (Responsable de Deportes de RACVN y Presidente de la Federación Guipuzcoana), Ricardo Pérez

(presidente de la federación bizkaína) Antonio Ortuño (presidente de la federación riojana), Enrique Zabala (presidente de la federación navarra), Pablo Basaldua (RACVN), y Saúl Robles (Pirelli) fueron los encargados de repartir los diferentes premios. Recordamos que el podio del Cº Vasco de Rallyes, que estuvo por compuesto por el equipo formado por Gorka Antxustegi/Xabat Urresti (Renault Clio Williams), seguidos de Garikoitz López/Haizea Txoperena (Citroën Saxo VTS), y de Aitzol Apalatz/Alain Agirre, a bordo de un Skoda Fabia EVO Rallye 2. ■



## “Hemos estado muy ‘finos’ en los dos campeonatos”

**GORKA ANTJUSTEGI GARITAGOITIA** (1986) Y **XABAT URRESTI OLAIZOLA** (1988), AMBOS NACIDOS EN MARKINA-XEMEIN-BIZKAIA-, HAN FIRMADO UNA TEMPORADA 2025 PARA EL RECUERDO PUES HAN CONSEGUIDO VENCER EN EL Cº VASCO DE RALLYES DE ASFALTO Y EN LA COPA RAC VASCO NAVARRO DE RALLYES DE TIERRA DE NAVARRA, UN HITO HASTA AHORA NO VISTO. NOS CUENTA XABAT QUE EMPEZÓ COMO COPILOTO EN 2008 Y, SIEMPRE FUE FIEL SEGUIDOR DE GORKA, ÉSTE LE LLAMÓ PARA MONTARSE JUNTOS EN 2011 PARA EL RALLYSPRINT DE LAKUNBERRI. Y HASTA AHORA. TEXTO: J. IGNACIO VIEDMA. FOTOGRAFÍAS: CEDIDAS

### **GORKA ANTJUSTEGI GARITAGOITIA Y XABAT URRESTI OLAIZOLA**

A DÍA DE HOY, ES LA PAREJA DE MODA DENTRO DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO DE NUESTRA ZONA. SON MUY RÁPIDOS EN CUALQUIER TIPO DE TERRENO, Y SU ‘SECRETO’ ES PREPARAR A CONCIENCIA CUALQUIER TIPO DE PRUEBA.

**J. Ignacio Viedma. Ganar el Cº de asfalto de Euskadi, y la Copa RAC Vasco Navarro de Tierra, no lo ha logrado nadie desde que están instaurados ambos certámenes, ¿Cómo te sientes?**

**Gorka Antxustegi.** La verdad es que me siento muy satisfecho por el trabajo realizado durante la pasada temporada pues resulta bastante complicado acudir a todas las pruebas de dos certámenes tan diferentes. Además, hay que añadir la enorme competencia que hay y el gran nivel que exhiben todos los equipos.

Como participante habitual en los rallyes de asfalto, me hacía mucha ilusión correr la Copa RAC Vasco Navarro de Rallyes de tierra de Navarra y puedo decir que me lo

han puesto muy difícil. No es muy normal participar el primer año y ganar. El éxito del campeonato de asfalto se ha debido a que hemos sido muy rápidos y regulares, venciendo en dos carreras, haciendo dos segundos puestos, y con un solo abandono.

**J.I.V. ¿Qué es lo más difícil de asimilar mentalmente: ¿el cambio de asfalto a tierra, o viceversa?**

**G.A.** La verdad es que no me afecta mucho este cambio de superficie. Siempre que preparo una carrera la estudio la estudio en todos los aspectos: tipo de tramos y terreno, climatología, temperatura... y esto no cambia siendo asfalto o tierra. Evidentemente, a la hora de conducir si hay diferencias muy apreciables. En tierra hay

“Hemos estado muy centrados en ambos certámenes, y la clave ha sido ser más rápidos que los difíciles contrincantes que hemos tenido en los dos campeonatos”.



que anticipar más las maniobras porque al tener menos agarre, si te pasas en apurar ya no entras en la curva. En asfalto, la conducción es más técnica y fina.

**J.I.V. ¿Hubo algún momento en que sentiste que podrías ganar los dos campeonatos?**

**G.A.** La clave, aparte de tener algo de suerte, es trabajar mucho cada prueba, y eso lo hacemos a conciencia. En tierra, cuando empezamos, vi que teníamos ritmo y podíamos hacerlo muy bien... pero en la misma situación estaban nuestros contrincantes y podría pasar cualquier cosa. En asfalto fuimos carrera a carrera, pero a mitad de campeonato si vi la opción de ganarlo dados los buenos resultados obtenidos. Si tengo claro que no se nos pasó por la cabeza ganar ambos campeonatos.

**J.I.V. ¿Hay algún rallye, de ambos campeonatos, que te haya marcado?**

**G.A.** En asfalto tuvimos una bonita lucha en el Goilurrak, pues tuvimos que ‘jugar’ con la climatología y los neumáticos, con

el estrés que eso conlleva, y cuando sale bien... se disfruta mucho. En tierra nos gustó mucho el tramo de Ultzama y cómo lo afrontamos para ganar.

**J.I.V. ¿Qué título te costó más ganar?**

**G.A.** Para ser sincero, ninguno de los dos títulos han sido fáciles, pero, por la situación en que estábamos, el de tierra. Teníamos el campeonato muy bien encaminado y en la última carrera se rompió la caja de cambios. Ya las cosas no estaban en nuestras manos, pero al final lo conseguimos por 1 punto.

**J.I.V. ¿Qué le parece el papel del RAC Vasco Navarro con el deporte del motor?**

**G.A.** Sin duda es muy importante pues patrocina campeonatos y da premios en metálico. Si me gustaría comentar que en los rallyes de tierra la organización y los colaboradores son de quitarse la txapela, hacen una Copa increíble, y está todo organizado a la perfección. El reglamento técnico se cumple de arriba abajo y eso hace que funcione muy bien y sea muy seria. **I**

**TANTO EN TIERRA COMO EN ASFALTO** EL EQUIPO HA DEMOSTRADO ESTAR EN PERFECTA FORMA, Y SE HA ADAPTADO PERFECTAMENTE A LAS DIFERENTES CONDICIONES DE TERRENOS TOTALMENTE DISTINTOS.

# “Me gustaría cambiar de programa la siguiente temporada”

NUESTRO JOVEN PROTAGONISTA, **GORKA DEL CID ODRIOZOLA** (AZPEITIA 2003), ES MECÁNICO Y CONOCE MUY BIEN AL FOCUS QUE CONDUCE. CON LA DE 2026 SERÁN CUATRO LAS TEMPORADAS QUE LLEVA PARTICIPANDO EN CARRERAS Y ESTÁ ENCANTADO CON SEGUIR EN ESTE MUNDILLO DE LA COMPETICIÓN. HABITUALMENTE PARTICIPA CON NEREA CAMPOS. TEXTO: J.I. VIEDMA. FOTOS: CEDIDAS



Nos señala que “Llevo toda la vida entre coches ya que mis padres también han corrido rallies y, de hecho, de vez en cuando me suele copilotar mi madre”. ‘De casta le viene al galgo’.

**J. Ignacio Viedma.** Además del éxito de Navarra, ha sido el segundo de la clasificación general en el Cº vasco de rallies de tierra. ¿Se le da bien este terreno?

**Gorka del Cid.** La verdad es que es en el único terreno que he corrido, ya que desde siempre ha sido el que más me llamaba la atención, y el que más me gustaba. Yo me siento cómodo en este terreno.

**J.I.V.** ¿Cuál fue el rally más complicado del calendario y por qué?

**G.del C.** No hemos tenido ningún rallye fácil con el ritmo que ha llevado la Copa, con lo que este año han sido complicados todos. Pero si tuviera que remarcar uno

podría ser el Rallye Rioja Alta, dado que era el doble de kilometraje de lo que solemos correr y hubo un ritmo altísimo por parte de los ganadores, que nos llevaron a todos los demás al límite

**J.I.V.** ¿Qué piensa hacer esta temporada?

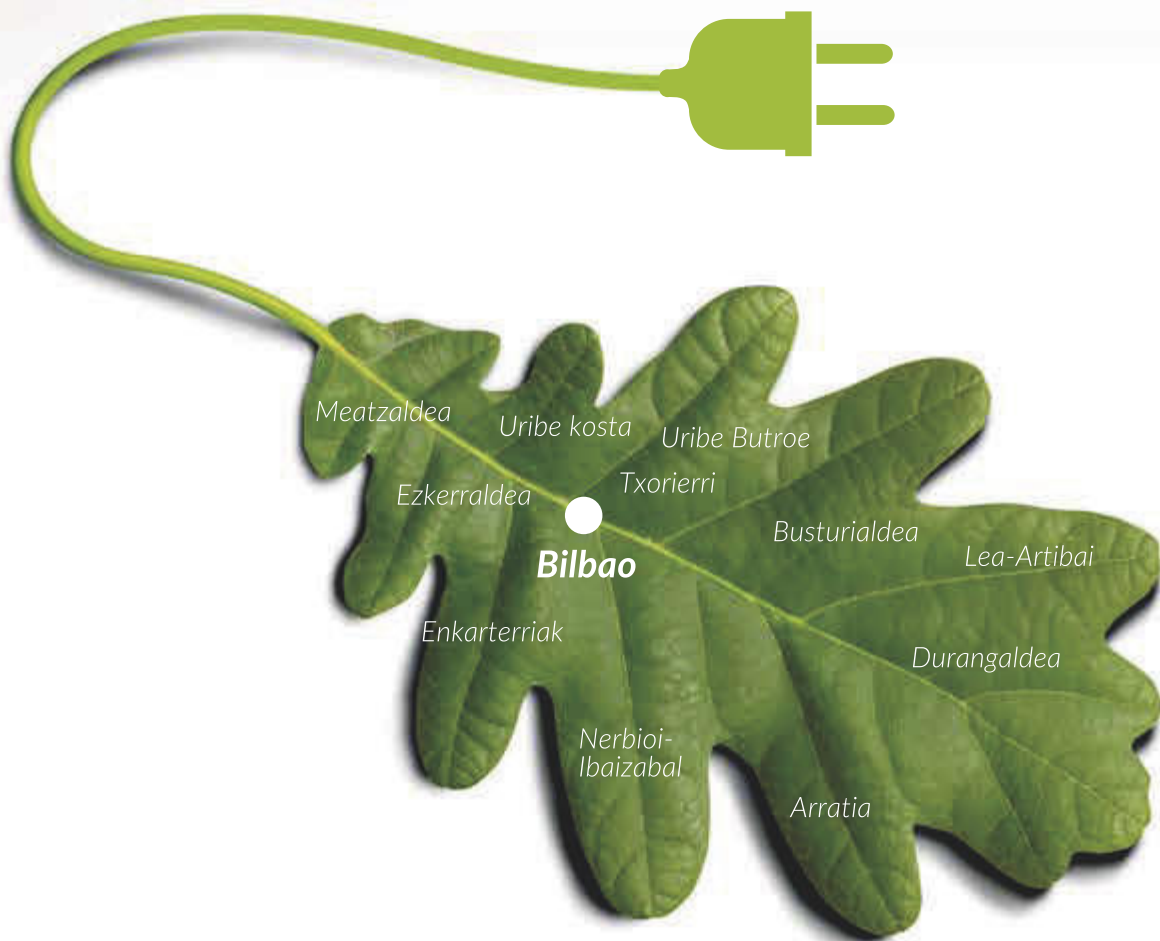
**G.del C.** Volveremos a repetir la Copa, e intentaremos correr alguna prueba fuera del certamen con el Focus. Estaría genial poder cambiar de programa la siguiente temporada.

**J.I.V.** ¿Qué le parece el papel del RAC Vasco Navarro apoyando al automovilismo?

**G.del C.** Es genial que instituciones como el RAC apoyen el automovilismo y le den visibilidad. Es de agradecer. Es impresionante que hacen los organizadores de esta copa con el apoyo de todos los patrocinadores, se ve en los resultados como los 43 participantes de esta temporada. Enhorabuena. |

**LA TEMPORADA PASADA,** TAMBIÉN PARTICIPÓ EN UNA CARRERA CON EL COCHE MÁS ‘RACING’, DE LA ORGANIZACIÓN. POR SER EL MEJOR JUNIOR

Bizkaian zehar ibiltzeko modurik **naturalena**  
El medio **más natural** para moverse por Bizkaia



**Bizkaibusek** gure lurraldea egituratzen laguntzen du, eta, aldi berean, ingurumena eta etorkizuneko belaunaldien bizi-kalitatea zaintzen du. Energia garbiagoak erabiltzen dituzten ibilgailuak eskuratzen jarraitzen dugu, errepide bidezko garraio publikoa gero eta jasangarriagoa izan dadin.

**Bizkaibus** contribuye a vertebrar nuestro territorio, cuidando el medio ambiente y la calidad de vida de las futuras generaciones. Seguimos incorporando vehículos con energías más limpias para que el transporte público por carretera sea cada vez más sostenible.

[bizkaia.eus](http://bizkaia.eus)

94 612 55 55



 **Bizkaia**  
bizkaibus



# Empiezan las carreras

YA ESTAMOS EN PLENA PREPARACIÓN DE LO QUE SERÁ LA TEMPORADA 2026. LAS ORGANIZACIONES YA ESTÁN PLANIFICANDO LOS RECORRIDOS DE LAS PRUEBAS QUE VAN A CONFIGURAR UN CALENDARIO QUE SE PREVÉE DURO, EMOCIONANTE Y ESPECTACULAR. POR REDACCION RACVN.



Esta nueva edición del **Campeonato Vasco de Rallyes de Asfalto** que organiza la **Federación Vasca de Automovilismo (EAF – FVA)**, arranca con ganas renovadas para el automovilismo regional tras un buen 2025. Este campeonato ofrece a los pilotos una plataforma competitiva sobre asfalto donde desarrollar todo su talento para luchar por el título, premio siempre difícil de alcanzar, pues la mayoría de los tramos com-

binan espectáculo, técnica, meteorología cambiante y, muy importante, afluencia de público.

También se pone en marcha la **XIII Copa RAC Vasco Navarro de Rallyes de Tierra** -organizada por el Real Automóvil Club Vasco Navarro (RACVN) en colaboración con la Federación Navarra de Automovilismo- arranca su temporada 2026 con una propuesta deportiva renovada, un buen plan- tel de pruebas variadas, para seguir

consolidándose como una cita clave para pilotos y equipos que compiten sobre tierra en la zona de influencia del CLUB. La Copa RAC Vasco Navarro es una competición de promoción dentro del mundo de los rallyes de tierra, caracterizada por su accesibilidad económica y su enfoque en pilotos que buscan experiencia competitiva en superficies de tierra sin afrontar costes de campeonatos de mayor nivel. |

## CALENDARIO 2024 RACVN DEPORTIVA

Mes	Día	Cpto. Rallyes EAF FVA	Copa RACVN Tierra FNA	Clásicos regularidad	Otros
Febrero	7-8			26 Travesía Don Bosco	
Marzo	14-15				15 Curso Copilotos Copa RACVN Tierra FNA (Los Arcos)
	27-28	27-28 Rallye Urdaibai	28 Rallye de Almajano		
Abril	18-19		18 Tramo de Cintruenigo		
Mayo	2-3	1-2 Rallye Lea Artibai			
Junio	13-14	12-13 Rallye Goilurrak			
Agosto	1-2		1 Tramo de El Villar		
Septiembre	19-20		19 Tramo de Baños de Rioja		48 Subida a Jaizkibel (19/20-09-26)
Octubre	17-18		XXVII Rallye VNH (17-10-26)		
	24-25	23-24 Rallye Cobrecos			
Noviembre	7-8		7 Tramo de Corella		
	21-22	20-21 Malerreka			

## BAILE DE CIFRAS

# Ranking de los pilotos mejor pagados de motogp en 2026

CON LA TEMPORADA 2026 DE MOTOGP A MENOS DE UN MES DE COMENZAR, PRESENTAMOS UN ANÁLISIS DETALLADO DEL RANKING DE LOS PILOTOS MEJOR PAGADOS DE LA CATEGORÍA REINA. LOS SALARIOS DE LOS PRINCIPALES PROTAGONISTAS SE HAN VISTO MODIFICADOS EN FUNCIÓN DE LOS RESULTADOS COSECHADOS DURANTE LA TEMPORADA ANTERIOR. TEXTO Y FOTOS: RAFA MARRODÁN.



**M**arc Márquez: El Mejor Pagado; a pesar de que en 2025 llevaba varios años sin lograr un título mundial; el piloto de Ducati era el mejor remunerado de la competición. Tras proclamarse campeón, Márquez ha revalidado esta posición de privilegio del ranking de pilotos mejor pagados. Actualmente, Marc Márquez encabeza la lista de salarios con unos ingresos totales de 17,2 millones de euros. Su contrato con el equipo italiano le garantiza 12 millones de euros anuales, cantidad que ha aumentado gracias al elevado número de victorias en carreras y sprints durante el último año. En segundo lugar se sitúa el piloto francés Fabio Quartararo, piloto de Yamaha, quien percibe **12 millones de euros**. Le sigue Pecco Bagnaia, compañero de

equipo de Márquez en Ducati, con un salario de **7 millones de euros**, menos de la mitad que el piloto español. Entre los antiguos campeones destaca Jorge Martín. El piloto madrileño ha vivido una temporada especialmente difícil debido a lesiones y operaciones. Esto ha afectado su rendimiento en la pista. Jorge Martín se mantiene en la cuarta posición del ranking, con un contrato de **4,2 millones de euros** en Aprilia. Cerrando el top cinco de los pilotos mejor pagados se encuentra Maverick Viñales. Maverick Viñales percibe **4 millones de euros**, una cifra ligeramente inferior a la de Martín. Por último, el resto de los pilotos que conforman la parrilla de MotoGP reciben salarios que oscilan entre los 4 millones de euros y los 300.000 euros. |

### JACK MILLER DIXIT

"HAY ALGUNOS NOVATOS QUE HAN FIRMADO POR 60.000 DÓLARES AUSTRALIANOS. ESTO NO PUEDE CONTINUAR ASÍ". FUERON LAS PALABRAS DE MILLER EN EL PODCAST GYPSY TALES. EL PILOTO AUSTRALIANO ASEGURA QUE ALGUNOS NOVATOS DE MOTOGP COBRAN ALGO MÁS DE 2.500 EUROS AL MES.

PARA MILLER UNA DE LAS CLAVES ES QUE "AHORA SE APUESTA POR LA MÁQUINA, NO POR QUIEN LA CONDUCE".

## XVI TRAVESÍA DON BOSCO

# Joyas de coches clásicos por carreteras guipuzcoanas

ORGANIZADO POR EL CIFP DON BOSCO LHII DE ERRETERIA Y EL REAL AUTOMÓVIL CLUB VASCO NAVARRO (RACVN), LA NUEVA EDICIÓN DE LA TRAVESÍA DON BOSCO, QUE SE CELEBRÓ EL PASADO 7 DE FEBRERO, CONTÓ CON LA PARTICIPACIÓN DE 115 EQUIPOS (56 EN LA MODALIDAD DE REGULARIDAD Y 59 EN LA MODALIDAD DE PASEO). RESULTÓ UNA EXCELENTE JORNADA PARA DISFRUTAR DE MODELOS CLÁSICOS. TEXTO: J. IGNACIO VIEDMA. FOTOS: JOSEBA UNDIANO Y MARIO GARCÍA.



La automoción en general, y los coches en particular, siempre ha atraído a la mayoría de las personas dadas las posibilidades de movilidad y libertad que ofrecía desde sus inicios. Lógicamente, los avances han sido enormes y la tecnología actual poco tiene que ver con la que tenían en los inicios. Quizás esta sea una de las razones por las que eventos como la Travesía Don Bosco, concentración de vehículos clásicos, suma adeptos en cada nueva edición. Tan es así

que participaron un total de 115 equipos, 56 en la modalidad de rallye y 59 en el modo paseo. Por cierto, el vehículo más antiguo era un Volkswagen Escarabajo de 1957 descapotable.

Con una meteorología excelente para disfrutar de la conducción y de hermosos paisajes por donde discurría el recorrido, por carreteras guipuzcoanas de los municipios de Erreterria, Donostia, Orio, Aia, Asteasu, Alkiza, Anoeta, Irura, Villabona, Andoain, Urnieta y Hernani-. Los tramos de esta edición

son Igeldo, Aia y Alkiza para todos los participantes. El recorrido de la modalidad de rallye sumó un cuarto tramo (el de Xoxoka). Los equipos de la modalidad de rallye hicieron un total de 91,12 km, con cuatro tramos regulados, mientras los del modo paseo o travesía, hicieron 85,83 km, y tres de los cuatro tramos. Todos aquellos que se inscribieron en la modalidad de rallye -56 vehículos- tenían un tiempo de dos horas y treinta y cinco minutos para recorrer el kilometraje señalado por la organización, además de

**1. UN PEUGEOT 309 GT DE 1988**, DEL EQUIPO COMPUESTO POR IGNACIO GARCÍA DE EULATE Y TANIA RIPA, SE LLEVÓ EL TRIUNFO SUMANDO UN TOTAL DE 64,4 PUNTOS. **2. LOS SEGUNDOS CLASIFICADOS** CON UN VOLKSWAGEN GOLF GTI DE 1990 Y UN TOTAL DE 72,4 PUNTOS DISFRUTARON DE UNA ESTUPENDA JORNADA. **3. EN EL VEHÍCULO MÁS 'VIEJO' DE LA CITA**, VW ESCARABAJO DESCAPOTABLE, LOS 'VIAJEROS' LO PASARON EN GRANDE **4. COMO LLEVA OCURRIENDO** EN LAS ÚLTIMAS EDICIONES, LOS PATIOS DE DON BOSCO SE LLENARON DE 'CLÁSICOS'. **5. EL CARACTERÍSTICO 'ARCO'** DEL RAC VASCO ACOMPAÑÓ A LOS PARTICIPANTES EN EL INICIO DE LA PRUEBA



## Resultados del modo "rallye"

Tras completar los cuatro tramos, el equipo compuesto por Ignacio García de Eulate y Tania Ripa (Escudería Tierra Estella Classic) fue el primer clasificado (el que menos puntos ha sumado en el conjunto de los cuatro tramos), con su Peugeot 309 GT de 1988, sumando un total de 64,4 puntos. Tras ellos, se clasificaron Iñaki y Aitor Garmendia (Escudería RACVN), con un Volkswagen Golf GTI de 1990 (72,4 puntos). La tercera posición fue para Ion de la Loma y Lander Gurmendi (Bidasoa Clásicos) con un Volkswagen Polo de 1991 (75,8 puntos), a tan solo 3,4 puntos de los segundos.

Como suele ocurrir habitualmente, todos quieren ganar, la prueba fue muy disputada y, una vez acabada la misma, los participantes señalaron que disfrutaron mucho.

que ajustar mucho para pasar en tiempo por los cuatro tramos controlados. Del total de kilómetros realizados, 47,86 fueron tramos regulados (el 52,52% del recorrido completo).

La organización de la prueba la califica como "un rallye escuela" que posibilita que muchos aficionados y propietarios de vehículos clásicos se animen, den el salto de la modalidad paseo a la de rallye, y se inicien así en el mundo de regularidad, muy fascinante a decir de los participantes más asiduos.

Recorrido con novedades  
 Habría que reseñar que este evento de vehículos clásicos volvía a pasar por Donostia-San Sebastián, después de doce años, y lo hacía por todo lo alto. Además, con un bonito tramo regulado por Igeldo, -empezaba en la estación del Funicular en Donostia-San Sebastián y terminaba en el pueblo de Orío, todo ello con la estampa del mar de fondo- siendo la primera vez que la Travesía incluía este bonito tramo en su recorrido. ■



# Cantábrico: Faros y gastronomía

A LO LARGO DE LOS SIGLOS, LOS VASCOS HAN TENIDO UNA RELACIÓN PROFUNDA CON LA MAR QUE HA DEJADO SU MARCA EN LA COSTA. LOS FAROS, SÍMBOLOS DE GRANDEZA Y CORAJE, GUIABAN A LOS NAVEGANTES DE REGRESO A SU HOGAR Y RINDEN HOMENAJE A QUIENES SE ENFRENTARON A LA MAR CON VALENTÍA. TE INVITAMOS A DESCUBRIR LOS MÁS EMBLEMÁTICOS DE NUESTRA COSTA Y LA GASTRONOMÍA TÍPICA DE LA REGIÓN. TEXTO Y FOTOGRAFÍA RAFA MARRODÁN

## El Faro de Biarritz (1834).

De 47 metros de altura, ofrece vistas de 360° tras subir sus 248 escalones. Inaugurado por Augustin Fresnel, automatizado desde 1980, con lente de Fresnel y alcance de 60 km. Es visitable y muy popular al atardecer. Dispone de zona de aparcamiento, es visitable y muy popular al atardecer.

## El Faro de Socoa

En Ciboure, cerca del Fuerte de Socoa, es una casa insignia de 1844 sobre acantilado. Automatizado en 1970, emite luz blanca y sector rojo cada 1,2 segundos, con alcance de 10 millas náuticas. No es visitable, pero destaca por sus vistas desde el camino de ronda, un paseo muy recomendable. un paseo cultural y gastronómico muy recomendable.

## El Faro de San Juan de Luz (1936)

Obra de André Pavlovsky en estilo art déco vasco blanco y rojo, señala el puerto junto con el faro de Ciboure mediante sistema de luces verde y roja. Está al final del paseo marítimo, con vistas a la bahía, aunque no es visitable por dentro.

## El Faro de Higer (Fuenterrabía)

Sobre el cabo homónimo, fue inaugurado en 1881 tras la destrucción del anterior por las guerras carlistas. Diseñado por Francisco Lafarga, electrificado en 1937 y renovado en 1957. Está en el monte Jaizkibel, a 65 metros sobre el mar, con alcance de 23 millas náuticas y rodeado de naturaleza, camping y restaurante. Es punto de senderismo (Talaia Bidea).

### 1. EL FARO Y LA TORRE DE SOCOA,

FIELES ESCUDEROS DE LA TRADICIÓN MARINERA DE LA ZONA

### 2. EL FARO DE BIARRIZ,

BLANCO, ESBELTO TE PERMITE CONTEMPLAR EL CANTÁBRICO, MAJESTUOSO Y BRAVO.

### 3. LOS FAROS DE SANTA CLARA E IGUELDO

SON ELEMENTOS FUNDAMENTALES FRENTE A LA BRAVURA DEL CANTÁBRICO

2



### El Faro de la Plata

Inaugurado en 1855 en el monte Ulía, guía la entrada a Pasajes. De diseño almenado tipo castillo, electrificado en 1934, forma parte de la ruta de senderismo San Sebastián-Pasajes y el Camino de Santiago. Su luz sigue activa y el edificio está incrustado en la roca.

### El Faro de Senokozulua

Inaugurado en 1909 en Pasajes, complementa al Faro de la Plata y facilita la entrada al puerto junto a otras luces. Electrificado en 1933 y habitado hasta 1986, es patrimonio industrial y declarado monumento en 2012. Por su situación el edificio no ve el sol en todo el invierno, lo que lo convierte en un lugar oscuro y húmedo.

### El Faro de la Isla Santa Clara (1864)

Situado en la bahía de San Sebastián, operado manualmente hasta su automatización en 1968. Durante décadas, fue hogar de los fareros. Actualmente alberga Hondalea, una escultura de Cristina Iglesias.

La isla, antes y durante la existencia del faro, sirvió como refugio de enfermos de peste, cementerio, cuartel y pastizal. Declarada Centro Histórico de Interés Nacional en 1974, el faro es hoy punto de visita cultural. >

3



## Alimento de marinos para viajeros hambrientos

**En San Sebastián** el Txangurro a la Donostiarra, un centollo desmigado y gratinado en su propio caparazón, es lo ideal. Pero unas Karrakelas y quisquillas, caracoliños de mar y pequeños camarones cocidos, son perfectos para picar mientras paseas por el puerto.

**En Pasajes** podrás gozar de sus pescados, de entre los que destacaría un buen rodaballo a la brasa de carbón. Hay restaurantes especializados en mariscos a la plancha, donde el bogavante es el rey.

**En Guetaria** no hay que dudar, los mejores parrilleros de pescado están allí y el reconocido "estilo Guetaria" de cocinarlos atrae a locales y foráneos a diario. Rodaballos, besugos, rapas llenan la calle de olor a humo. Por supuesto que bien regados con un txakolí con denominación de origen Getaria.

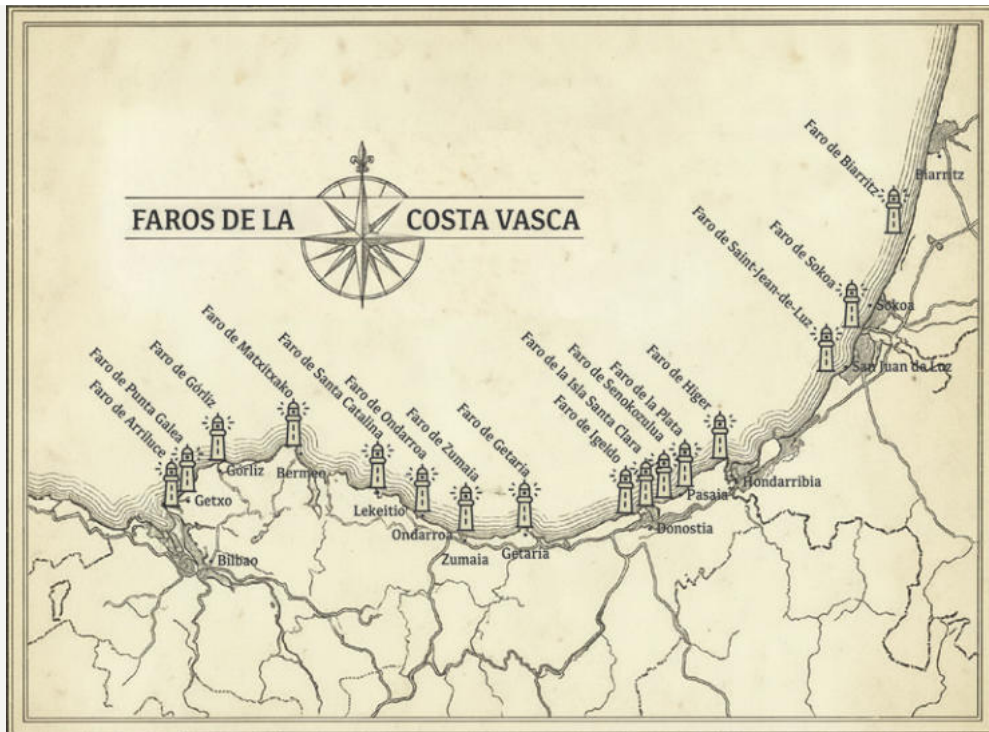
**Zumaya** te sorprenderá por sus barras de pinchos, pero hay un plato que solo podrás degustar aquí, la sopa de pulpo. Fuerte,

intenso, sabroso.

**En Vizcaya** no hay dudas, bacalao a la vizcaína o al pil-pil, sardinas asadas o kokotxas... En Lequeitio, el marmitako es el plato estrella. De Bonito -aunque los hay de rape-, destacando los chipirones en su tinta, el besugo al horno y los pintxos de pescado fresco.

**En Guecho y Algorta** existe una amplia variedad de opciones gastronómicas: tronco de bonito, magurios (caracoles de mar), tigres (mejillones de roca con salsa de tomate picante), pastel de cabracho, entre otros.

Destaca **Karola Etxea** y, aunque habitualmente nuestras guías no mencionan nombres específicos, este establecimiento es parte fundamental de la historia del puerto. Ubicado en una casa tradicional de pescadores, ofrece marisco, almejas, gambas, kokotxas y bacalao, así como pescado fresco del día, con piezas grandes poco comunes en otros restaurantes. ¡Buen provecho! On egin!



**1. EL FARO DE MATXITXAKO**, PUNTO CLAVE Y ANTIGUA ESCUELA DE FAREROS, HOY SIRENA DE NIEBLA Y OBSERVATORIO DE AVES

**2. EL FARO DE ZUMAYA** GUIA EN LA PELIGROSA ENTRADA AL PUERTO Y ES LA ANTESALA AL FLYSCH MILENARIO DEL GEOPARQUE COSTERO

**3. EL FARO DE SANTA CATALINA**, CON SU CASA MUSEO, ES EL PRIMERO VISITABLE DE LA COSTA VIZCAINA

**4. DE ESTILO NEOVASCO**, EL FARO DE ARRILUCE, CONSTRUÍDO POR IGNACIO M<sup>o</sup> DE SMITH, FUNCIONANDO ORIGINALMENTE MÁS COMO ESTACIÓN DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS Y COFRADÍA, HOY SEDE DE CRUZ ROJA DEL MAR.

### El Faro de Igueldo

En San Sebastián, fue construido tras las guerras carlistas, electrificado en 1918 y emite destellos de 26 millas.

El antiguo faro (Torreón), la estructura del siglo XVIII fue reconstruida en 1912 como mirador y hoy en día forma parte del Parque de Atracciones Monte Igueldo, ideal para una jornada en familia.

### El Faro de Guetaria

Sito en el Monte de San Antón, “Ratón de Guetaria”, se inauguró en 1862 sobre una antigua ermita destruida por los franceses en 1813 y electrificado en 1938, con torre octogonal y casa del farero.

Durante la Segunda Guerra Carlista, el faro fue bombardeado incesantemente, pero el torrero mantuvo la luz encendida cada noche. Su alcance actual es de unas 12 millas.

### El Faro de Zumaya (1870)

Reconstruido tras la guerra carlista y electrificado en 1925, destaca por su luz verde con destello blanco.

Situado en el monte de San Telmo (Punta de la Atalaya) y destruido durante las Guerras Carlistas, se reconstruyó en 1881 con su nueva óptica

### El Faro de Ondárroa

Inaugurado en 1852, construido con piedra de Durango y torre de 14 metros, operó hasta 1909 y albergó escuela de torreros. Actualmente es observatorio de aves marinas. Su luz blanca alcanzaba 23 millas y fue sustituido por uno más moderno; sirvió como estación meteorológica y sirena de niebla. En 2014 se rehabilitó como observatorio y destaca el color azul de su fachada.

### El Faro de Santa Catalina

Inaugurado en 1862 en Lequeitio, es el primer faro visitable de Euskadi y centro de interpretación. Empezó con luz fija roja de aceite, pasando a acetileno en 1935 y electricidad en los 50, ampliando su alcance a 17 millas náuticas. Fue hogar de fareros hasta su automatización definitiva en 1981. Tras mejoras, se reinauguró en 2010 como centro de navegación y los visitantes pueden conocer el interior y realizar un viaje virtual en barco.

### El Faro de Matxitxako

En la costa de Vizcaya, cuenta con dos estructuras: el Faro Antiguo (1852), construido con piedra de Durango a 79 metros sobre el mar, que operó hasta 1909 y fue escuela

2



3



de torreros (1854-1863). Hoy solo queda la torre, usada como sirena de niebla y observatorio de aves. El Faro Nuevo (1909), a 110 metros del anterior, diseñado por Rafael de La Cerda, tiene torre octogonal y luz de 35 millas náuticas con destellos cada 7 segundos. En 1926 se instaló uno de los primeros radiofaros de España y sigue siendo un punto clave de navegación en el Cantábrico.

#### El Faro de Górliz (1990)

En Cabo Villano, es el más moderno y alto de la costa vasca, con 21 metros de altura y situado a 165 metros sobre el mar. Su luz alcanza 22 millas náuticas. Es náutica, siendo accesible por un sendero panorámico. Toma el nombre de la localidad y no del cabo, ya existe otro cabo Villano en Galicia

#### El Faro de Arriluce

En Guecho, construido en 1920 con diseño neovasco inspirado en caseríos, integraba la estación de salvamento y la cofradía de pescadores. Iluminado en 1939, pasó a depender de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao en los años 40 y hoy alberga la Cruz Roja del Mar y el Club de Remo. La característica de la luz es de un grupo de dos destellos, cada 6 segundos, con sectores de luz blanca y roja.

4



#### El Faro de Punta Galea (Guecho)

Guía la entrada a la ría de Bilbao desde 1950. El emplazamiento fue atalaya en los siglos XVII-XVIII. El primer faro (1852) fue sustituido por problemas de niebla y luminosidad; el segundo (1905) por erosión del terreno. El actual (1950) emite tres destellos cada 8 segundos. Aseguran que al borde del acantilado se encendían grandes hogueras para señalar a los barcos que se acercaban la entrada al puerto, a la par que un lugar de vigilancia de ballenas -importante industria de la época- que alcanzaban las proximidades de la ría de Bilbao. Con esta historia de fondo es imposible no acercarse al Faro de La Galea para sentirlo de cerca. ■



# Txakoli, el vino de Euskadi

EL TXAKOLI ES EL VINO MÁS REPRESENTATIVO DEL PAÍS VASCO: FRESCO, LIGERO Y PROFUNDAMENTE LIGADO AL PAISAJE ATLÁNTICO. SUS VIÑEDOS, REPARTIDOS ENTRE LA COSTA Y EL INTERIOR, DAN FORMA A UNA TRADICIÓN VITIVINÍCOLA ÚNICA QUE SE DISFRUTA ENTRE PUEBLOS CON ENCANTO, GASTRONOMÍA LOCAL Y CULTURA VASCA. TEXTO Y FOTOGRAFÍA RAFA MARRODÁN

## D.O. Getariako Txakolina

Fuenterrabía marca el inicio de nuestra ruta por el txakoli. Es esencial pasear por su casco antiguo amurallado, repleto de casas blasonadas.

El viaje avanza hacia el oeste por la autopista AP-8, pasando por Rentería y San Sebastián, adentrándose en la comarca de Urola Kosta. Antes, merece la pena desviarse 45 km al interior de Guipúzcoa para descubrir los txakolis ecológicos del Goierri.

En Urola Kosta se concentran numerosas bodegas bajo la D.O. Getariako Txakolina, con la mayor parte de las 400 hectáreas de viñedos de la denominación.

Tras cruzar el río por la N-634, llegamos a Zarauz, referente internacional del surf

y con un casco histórico muy destacado: iglesia de Santa María la Real, conventos de Franciscanos y Clarisas, Palacio Narros, Torre Luzea y casas nobles. Zarauz y Guetaria han mantenido viñedos activos desde siempre.

A cinco kilómetros de Zarauz, Guetaria es la capital del txakoli guipuzcoano y el núcleo principal de bodegas; de ahí el nombre D.O. Getariako Txakolina.

Guetaria es la cuna de Juan Sebastián Elcano y del diseñador Cristóbal Balenciaga, que tiene aquí un museo dedicado en el palacio Berroeta Aldamar.

Mención especial para Asquizu y sus peculiares bancales que trepan monte arriba hasta su Iglesia de San Martín de Tours-

**1. EL POTEIO, CHIQUITEO,** UNA TRADICIÓN EN EL PAÍS VASCO INELUDIBLE

**2. BAQUIO,** ENCLAVE TRASCENDENTAL DEL TXAKOLI DE COSTA VIZCAÍNO.

**3. ASQUIZU,** BANCALES QUE TREPAN HASTA SAN MARTÍN DE TOURS, TXAKOLI Y CULTURA.

**4. PASAJES,** UNIDAS POR EL TRADICIONAL GASOLINO. UNA OFERTA ENO-GASTRONÓMICA DE CALIDAD



2



3



4

fugio de peregrinos-, cercano a Guetaria y donde el RACV colaboró activamente en la recuperación de su valioso patrimonio artístico.

La carretera entre Zarauz y Zumaya, de gran belleza, ha sido elegida entre las mejores de Europa por sus acantilados y el Geoparque de la Costa Vasca, que muestra formaciones flysch de más de 60 millones de años.

### D.O. Bizkaiko Txakolina

En Deba, la ruta gira hacia el interior por la AP-8, hasta Amorebieta, para desviarnos por la BI-635. Entramos en Vizcaya, territorio de la D.O. Bizkaiko Txakolina. Al norte de Amorebieta y Bilbao se concentran los viñedos vizcaínos, especialmente en Urdabai y Uribe.

La Reserva de la Biosfera de Urdabai, declarada por la UNESCO en 1984, es el humedal más importante de Euskadi.

Entre Autzagane y Mújica, un desvío por la Bi-3231 lleva a Ajuria, donde se ofrecen experiencias enogastronómicas y actividades en barco por la costa de >

## Bilbao, un alto en el camino obligado



La capital de Vizcaya ha ido adquiriendo nuevos brillos gracias a la recuperación de la ría y a la construcción de emblemáticos edificios como el Museo Guggenheim, obra de Frank Gehry.

Junto al Guggenheim, el estadio San Mamés y la torre de Iberdrola caracterizan el nuevo perfil de la ciudad, sin embargo, buena parte de las construcciones históricas, así como el Museo de Bellas Artes, se encuentran en la margen izquierda de la ría. En cambio, el Casco Viejo, situado en

la otra orilla, alberga la esencia tradicional y monumental de Bilbao.

Vale la pena pasear por las Siete Calles del Casco Viejo y por la plaza Nueva, además de visitar el teatro Arriaga, la catedral de Santiago y el mercado de la Ribera, considerado la mayor plaza de abastos de Europa. Bilbao suma a su histórico pasado una belleza incuestionable y es el destino ideal para disfrutar de una buena ruta gastronómica de pinchos, un "rito obligado" cuando se visita la ciudad.



**1. PLENCIA** AÚNA TRADICIÓN EN LA ELABORACIÓN DE CHACOLÍ Y LAS MAS NOVEDOSAS TÉCNICAS.

**2. GUETARIA** ES LA SEDE OFICIAL DE LA D.O. GETARIAKO TXAKOLINA Y SU MUSEO ASÍ LO ATESTIGUA.

**3. FUENTERRABÍA** ES LA PARADA IDEAL PARA EL RELAX Y EL DISFRUTE DE UNA BUENA MESA.

>Urdabai, con degustaciones de txakoli, parrillas de pescado y postres caseros. Por la BI-365 llegamos a Guernica, donde la Casa de Juntas y su árbol son visita obligada. En Cortézubi está la cueva de Santimamiñe, con pinturas magdalenenses y Patrimonio de la Humanidad desde 2008.

La ruta sigue por la Reserva de la Biosfera hasta Mundaka, en la desembocadura del río Oka. Bermeo, municipio vecino, es un destacado puerto pesquero y punto de partida hacia San Juan de Gaztelugatxe. La carretera sigue hasta Baquio, donde la geografía y el microclima favorecen los viñedos. Baquio es la capital vizcaína del txakoli y acoge el Centro de Interpretación Txakolingunea, que ofrece degustaciones y visitas a bodegas. Paseo hasta la Parroquia de Andra Mari (gótico, siglo X), Iglesia de San Pelayo

(románico rural, siglo XII) y San Juan de Gaztelugatxe (siglo X), bajo jurisdicción de Bermeo.

**Palacios de Ormaza y Eléxpuru**  
De estilo barroco (siglo XVII) cerca de la parroquia; Quinta-Torre y palacio de Feliena, con influencia parisina (siglo XIX), en Basigo; villas y palacios como Torrea e Itxas-Ondo en Bentalde, Rosario Enea y Casa Torre de Balanda en Basigo. Eneperi, museo etnográfico, ubicado en el Restaurante Eneperi. Gorrondona, museo del txakoli, situado en la Bodega Gorrondona. Museo en el Restaurante Zintziri Errota, con especialidades como la elaboración de gaseosa, exposición de grifos, instrumentos de labranza y carpintería, molino restaurado y muestra del tronco del “Pino de Elexpuru”, derribado en 2003.

## Enología propia y geología única

1



2



3

## Guía práctica

- RESERVA ALOJAMIENTO EN AGROTURISMOS O CASAS RURALES
- PRUEBA PLATOS LOCALES, ACOMPAÑADOS DE UNA COPA DE TXAKOLI.
- VERIFICA HORARIOS DE LAS BODEGAS, YA QUE ALGUNAS REQUIEREN CITA.
- CONDUCE CON PRUDENCIA EN CARRETERAS RURALES.

### LAS MEJORES WEBS INFORMATIVAS SOBRE TURISMO VASCO Y EL VINO TXAKOLI:

- [TURISMO.EUSKADI.EUS](http://TURISMO.EUSKADI.EUS)
- [TXAKOLIGUNEA](http://TXAKOLIGUNEA)
- [TXAKOLIBUS](http://TXAKOLIBUS), SI QUIERES APARCAR TU VEHÍCULO CUANDO NO VAYAS ACOMPAÑADO
- [BIZKAIKOTXAKOLINA.EUS](http://BIZKAIKOTXAKOLINA.EUS)
- [GETARIAKOTXAKOLINA.EUS](http://GETARIAKOTXAKOLINA.EUS)
- [TXAKOLIDEALAVA.EUS](http://TXAKOLIDEALAVA.EUS)

### CALENDARIO DE ELABORACIÓN DEL TXAKOLI

En invierno, se realiza la poda con el objetivo de dejar los sarmientos productivos cuyas yemas, en primavera, brotarán y desarrollarán los futuros racimos. La vendimia se realiza a últimos de septiembre o primeros de octubre cuando los racimos hayan llegado a su punto óptimo de maduración y de equilibrio entre los azúcares y la acidez.

Os deseamos un excelente viaje y recuerda ¡SI BEBES, NO CONDUZCAS!

## Plencia

Al abrigo del Golfo de Vizcaya y de origen medieval, el puerto de Plencia de Butrón nació en 1290 y se convirtió en villa en 1299 por Don Diego López de Haro.

Recomendable pasear por el casco viejo, con casas de marinos, edificios históricos, iglesias, torre Mújica-Butrón y palacetes burgueses. Tras dos incendios (1437 y finales del XVII) fue reconstruida.

Laboratorio submarino de envejecimiento de bebidas, sumergido a 15 metros, envejece vinos, txakolis y sidras de Euskadi y España.

Desde Baquío, la BI-3151 lleva al interior hasta Erbera, donde en el barrio de Butrón se encuentra el impresionante castillo Butrón, fortaleza medieval remodelada en el siglo XIX.

En Górliz y Sopelana destacan las playas y acantilados, ideales para el surf. Desde Sopelana, la BI-637 llega hasta Bilbao.

Al oeste de Bilbao, Las Encartaciones es una comarca montañosa de valles y bosques, con tradición txakolinera. De Bilbao, por la BI-636 hacia Balmaseda, y en Aranguren, la BI-3602 lleva a Ocháran para visitar bodegas locales, elaboradoras de txakoli desde el siglo XVII.

En Las Encartaciones, Balmaseda destaca por su patrimonio cultural y gastronómico, como la puchera, guiso ferroviario del siglo XIX. La fábrica de boinas, hoy museo, es otro punto de interés.

Otros municipios de referencia en el txakolí vizcaíno: Gatica, Gámiz y los del valle del Txorierri: Leza-

ma, Larrabezúa, Zamudio, Derio y Sondica.

## D.O. Arabako Txakolina

Por la carretera entre Balmaseda y Arceniega se llega al valle de Ayala (Aiaraldea). La D.O. Arabako Txakolina, abarca cinco municipios, ocho bodegas y unas cien hectáreas de viñedo. La A-624 lleva a Amurrio, capital de la D.O., sede del Consejo Regulador y cinco bodegas. Amurrio cuenta con patrimonio cultural como la iglesia de Santa María (siglo XII) y las torres Mariaca, Urrutia y Saerín. La ruta finaliza en Orduña, con un casco histórico monumental y edificios religiosos y civiles como la iglesia gótica de Santa María (siglo XV), el santuario de la Antigua, y palacios renacentistas y barrocos. ■

en una ruta para disfrutar, seamos prudentes

AHORRA CON TU  
**CLUB DE  
VENTAJAS RACVN**

Despiertan los descuentos por primavera.  
Las mejores ofertas están en tu Club.

Descuentos exclusivos solo para socios. Date de alta y empieza a disfrutar de tus ventajas.

[ventajas.racvn.net](https://ventajas.racvn.net)

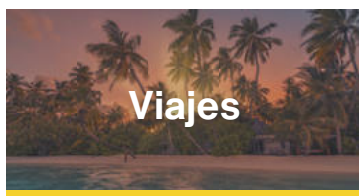




# Más de 400 marcas

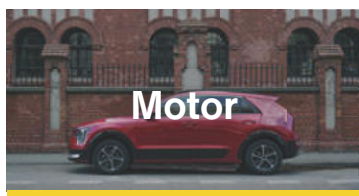
Te están esperando en el Club de ventajas del RACVN. Encuentra descuentos únicos para tus compras diarias y empieza a ahorrar como nunca. Navegando por tu Club descubrirás ofertas con **descuento directo y ofertas de reembolso** que te permitirán acumular saldo en tu hucha para disfrutarlo más adelante.

**Inspírate con las categorías más relevantes de esta primavera:**



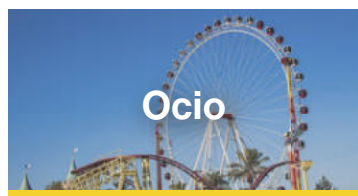
## Viajes

**Tus próximos Viajes te están esperando con hasta un 35% de descuento:** conoce los destinos y culturas más fascinantes del planeta. Viaja con **hasta un 4,5% de reembolso**.



## Motor

**Estrena coche con hasta 500€ de descuento** o ahorra con **hasta 17 cents/litro en combustible** con promociones especiales que encontrarás en **Motor**. ¡Muévete como nunca!



## Ocio

Vive una primavera maravillosa llena de experiencias y planes junto a los tuyos con **hasta un 50% de descuento** y hasta un **6,5% de reembolso en Ocio y tiempo libre**. ¡Pásalo increíble!

Todo esto y más te espera en tu Club de ventajas del RACVN.



# Descuentos directos con el carné de socio

En decenas de establecimientos de proximidad  
Solo hay que mostrar el carné de socio al pagar



Gracias al acuerdo firmado con AVIA, los socios del RAC Vasco Navarro disponen de un **4% descuento por litro** sobre el precio del carburante en la estación de servicio de Gorbea (calle Uratea, 23, de Vitoria-Gasteiz). La red de estaciones AVIA ofrece una atención personalizada y una amplia gama de carburantes de última generación, lubricantes de automoción y otros productos.

**4% descuento**

Para disfrutar del descuento es imprescindible disponer del carné de socio actualizado (el descuento se aplicará a través de la banda magnética de la tarjeta).

Más información en [www.aviaenergias.es](http://www.aviaenergias.es)



El RAC Vasco Navarro ofrece nuevas ventajas a los socios para ahorrar a la hora de repostar. Gracias al acuerdo con Repsol, los socios del Club disponen de **3 céntimos de descuento por litro en gasolina gasóleo** en las estaciones de servicio Repsol.

**3cts. descuento**

Para disfrutar del descuento, los socios deben entrar en la **zona privada de la página web del Club ([www.racvn.net](http://www.racvn.net)) y solicitar la tarjeta Repsol Más**. Se trata de una tarjeta gratuita y presencial que permite al portador obtener un descuento inmediato en los consumos de gasolinas, gasóleos y cualquier producto de las estaciones de servicio de la extensa red de Repsol.

Más información en [www.racvn.net](http://www.racvn.net)



**5% descuento**

eparkbilbao es una empresa impulsada en 2012 por un grupo de jóvenes emprendedores de Bizkaia, con el fin de ser el primer parking 'low cost' en el norte de España y dar servicio en el aeropuerto internacional de Bilbao. Cuenta con un equipo profesional muy cualificado. **5% de descuento para socios**. Para beneficiarse del descuento solo debe presentarse el carné de socio del RACVN.

[www.eparkbilbao.com](http://www.eparkbilbao.com)



**5-7% descuento**

BCD Travel es una agencia líder en viajes corporativos que ayuda al cliente en la optimización de sus viajes sin renunciar a nada, con un servicio global y, al mismo tiempo, con flexibilidad local. Gestión integral y personalizada del programa de viajes de la empresa, combinando tecnología innovadora con un servicio flexible y a la medida de cualquier necesidad. **5 a 7% descuento directo en paquetes vacacionales** de mayoristas propios. Reservas en Alameda de Mazarredo, 16 (Bilbao).

Tel. 946 05 00 05

## Ventajas únicas en el uso y mantenimiento de su vehículo

En talleres mecánicos, aparcamientos, autoescuelas...



**15% de descuento para socios** en aparcamiento San José de Vitoria-Gasteiz (junto a Hospital Vitas San José).



TALLERES JUANJO MOTOREDER

**10% de descuento en piezas de mantenimiento** (filtros, pastillas, etc.). En calle Erdikoetxe, 3 (Bilbao).



**25% dto. en sustitución de lunas** de automóvil y cambio de escobillas de limpiaparabrisas. No acumulable.

Tel. 944 759 572

[www.carglass.es](http://www.carglass.es)



**Precio especial en curso de conducción segura (60 euros)**. En Zierbena, Vizcaya. Tel. 670 84 92 44



**20% en mantenimiento y mano de obra.** Dtos. en franquicias de seguros. Consultar condiciones. En Laredo (Cantabria).



**10% de descuento para socios del RACVN.** Reportajes fotográficos, redes sociales y comunicación. Tel. 629 764 709

[www.ecvpilot.com](http://www.ecvpilot.com)

[www.becoautomocion.com](http://www.becoautomocion.com)

[rafa@absolutzero.net](mailto:rafa@absolutzero.net)



**10% de descuento en matrícula y una clase de carretera gratis** en permiso B. Centros en Bilbao y Arrigorriaga.



Reparación de chapa y pintura de automóviles. **15% en mano de obra**, sobre precio habitual. Ubicado en polígono Iturroondo.



**15% dto. en mano de obra de carrocería.** Condiciones especiales en materiales y trato preferente. Tel. 944 371 152.

Tel. 944 277 316 (Bilbao)

Tel. 948 363 304 (Burlada)

[www.autocarrocieriasretuerto.es](http://www.autocarrocieriasretuerto.es)



**Servicios funerarios:** asistencia personalizada, gestión de documentación y asesoramiento jurídico. **Condiciones especiales a socios RACVN.** [www.enalta.es](http://www.enalta.es)



**Descuentos y condiciones especiales** en la compra de neumáticos en Neumáticos Servibas. Basauri (Zuia Ibarra, 1).



**Regalo cheque descuento de 100 €** aplicable a 1ª franquicia en reparaciones de vehículo a TR Franquicia. Vehículo sustitución.

Tel. 946 611 000 (24 horas)

Tel. 944 40 70 98

Tel. 944 260 734 (Etxebarri)

**También en tiendas, formación, centros médicos...**  
Para ahorrar al máximo en los gastos cotidianos



**10 euros de descuento en mano de obra de reparaciones,** con carné de socio RACVN. Taller ubicado en Sestao (Juan XXIII, 8).

Tel. 699 060 012



**15% dto. sobre total de la factura.** Vehículo de sustitución (según disponibilidad). Ubicado en la calle Etxaun de Basauri.

Tel. 944 405 019



**15% dto. en cascos** Biltwell y Bell en stock, y 10% sobre motos en stock a la venta. Consultar condiciones. En San Sebastián.

www.caferacersspirit.com



**15% dto. en mano de obra, margen de repuestos y franquicia.** Consultar condiciones. En Vitoria-Gasteiz.

Tel. 945 13 04 47 · 945 13 76 33



**10% de descuento en mano de obra y recambios.** Además, trato preferente en el taller. En Bilbao: calle Benito Alberdi, 4 y 6.

Tel. 944 449 708



**10% sobre el precio habitual de mano de obra y recambios.** Diagnóstico gratuita y vehículo de cortesía (según disponibilidad).

Tel. 944 330 943 (Bilbao)



**10% en mano de obra.** Dtos. y condiciones especiales en piezas. En Derio (Pl. Neinver). Tel. 944 554 119.

www.elcaseriopremium.com



**100€ de descuento en mano de obra y coche de sustitución.** Taller ubicado en Polígono Betsaide, 11 (Elorrio).

Tel. 946 582 454 · 628 776 025



**10% dto. en reparaciones particulares.** Más de 40 años de experiencia. En San Sebastián (Apostolado, 36).

www.carroceriasbiyona.com



**15% dto. en mano de obra.** Vehículo de sustitución (según disponibilidad). Pol. Ind. Noain de Esquiroz (Navarra).

Tel. 948 312 726



**10% dto. en mano de obra** sobre el precio habitual, y 10% en aceites y filtros. En Pamplona (Río Ega, 19).

Tel. 948 244 225



**10% de dto. en mano de obra** y descuentos en recambios y franquicia. En Vitoria-Gasteiz (Venezuela Kalea, 1).

Tel. 945 21 34 54



**10% de descuento en reparaciones** (mecánicas, eléctricas y mantenimiento). En Iurreta (Vizcaya).

Tel. 946 20 33 48



**10% dto. en material eléctrico.** Asesoramiento gratuito en puntos de recarga de vehículos eléctricos.

Tel. 662 37 55 85 / 662 37 55 58



**10% sobre el precio habitual** al identificarse como socio del RACVN. Polígono Industrial Ibur Erreka (Eibar).

Tel. 943 204 122



**15% en sesión fotográfica de vehículo clásico** y 10% en resto de sesiones fotográficas. Tel. 605 76 84 45 (San Sebastián)

[www.ohimat.com](http://www.ohimat.com)



**10% de descuento** en tandas individuales y biplaza de karts. Ubicado en Parque Comercial Gorbeia (Vitoria-Gasteiz).

[www.bigkarting.com](http://www.bigkarting.com)



**10% sobre el precio habitual en reparaciones de carrocería.** Polígono 27 (Gipuzkoa). Tel. 943 47 29 51

[www.carroceriaserrotta.com](http://www.carroceriaserrotta.com)



**10% dto. en consultas,** compra de suplementos/complementos nutricionales y test. Consultar otras ventajas. En Pamplona.

[www.javierlarrayoz.com](http://www.javierlarrayoz.com)



Explora, sueña & descubre

**5% de descuento sobre tarifas web, con desayuno incluido** (en establecimientos colaboradores). Código dto.: RACVN.

Reservas [www.atotxarooms.com](http://www.atotxarooms.com)



**4€/hora** de 9 a 17 horas y **10% dto.** en artículos de la tienda y grupos completos de la escuela. En Vitoria-Gasteiz.

Tel. 945 357 131



**10% de juguetería y 5% en libros** en astrolibros.com. Dos tiendas en Vitoria-Gasteiz. Tel. 945 15 61 30.

[www.astrolibros.com](http://www.astrolibros.com)



**10% de descuento en servicios,** Clínica estética y terapias holísticas, en calle Hurtado de Amézaga 3, (Bilbao).

[www.masajesbilbaoholus.com](http://www.masajesbilbaoholus.com)



Primera visita preoperatoria gratuita y **precio especial en corrección visual por láser** (920 €/ojo) y en **presbicia** (1.390 €/ojo). Es necesario presentar el carnet de socio en la primera visita. Tarifas válidas hasta el 31/12/2024

Tel. 902 180 200



**10%** en revisión, accesorios y conversión a bici eléctrica. **5% en patinetes eléctricos.** Condiciones especiales en alquiler.

Tel. 943 42 95 00 (S. Sebastián)



**IBILSA**  
Centro Médico y Psicotécnico

Reconocimientos médicos para permisos de conducir, náutica, seguridad privada, etc. **10% de descuento sobre tarifa.**

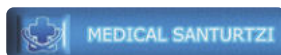
[www.ibilsa.com](http://www.ibilsa.com) (San Sebastián)



**CERTIME SA**

Centro médico y psicotécnico. **5% sobre tarifa en certificados** de conducción, armas, perros peligrosos, buceo, deportivos...

Tel. 944 42 09 99 (Bilbao)



**CRC.CFC. CAMPUS SL.**

**CENTRO DE RECONOCIMIENTOS MÉDICOS**

**5% sobre la tarifa en certificados** de conducción, armas, perros peligrosos, buceo, deportivos, oposiciones y marina.

Tel. 946 12 27 67 (Bilbao)



**15% en certificados** de armas, conducción, perros peligrosos, deportivos, marina u oposiciones. Para socios y familia directa.

Tel. 945 23 18 07



**INSTITUTO PSICOTECNICO BIZKAIA**

**10% sobre el precio habitual de la Tarifa Ordinaria.** Es necesario presentar la tarjeta de socio para acceder al descuento.

[www.psicotecnico.biz](http://www.psicotecnico.biz)

Consulte el listado completo de establecimientos con descuento en [www.racvn.net](http://www.racvn.net)

# Homenaje del Club a los Socios Oro

COMO ES TRADICIÓN EN EL RAC VASCO NAVARRO, RENDIMOS UN SINCERO HOMENAJE A LOS SOCIOS ORO, QUIENES ALCANZAN LOS 50 AÑOS DE PERTENENCIA AL CLUB, EN UNO DE LOS ACTOS MÁS NOTORIOS PARA EL RACVN, YA QUE RECONOCE LA LEALTAD Y COMPROMISO DE LAS SOCIAS Y LOS SOCIOS A LO LARGO DE ÉSTOS AÑOS. LA CEREMONIA SE DESARROLLÓ EN UN DÍA VENTOSO, EN EL HOTEL LONDRES, DE SAN SEBASTIAN, EL DÍA 9 DE DICIEMBRE, MARTES, A LAS 12:00 HORAS. POR REDACCIÓN RACVN.



**EN EL POSADO FINAL.** UNA AMPLIA REPRESENTACIÓN DE LOS HOMENAJEADOS FLANQUEARON A PEDRO MARTÍNEZ DE ARTOLA, PRESIDENTE DEL CLUB, EDUARDO MARTÍNEZ, VICEPRESIDENTE Y DIRECTOR GERENTE, Y LURDES MAIZTEGUI, MIEMBRO DEL CONSEJO DIRECTIVO

La jornada, presidida por Pedro Martínez Artola (presidente) y Eduardo Martínez (director gerente), junto a miembros de la junta directiva y representantes del Club Automovilista, se llevó a cabo en condiciones de viento, sin que ello afectara la participación activa de los socios y socias veteranos. En una ceremonia solemne, se rindió homenaje a su dedicación y sentido de pertenencia al Club Automovilista y se les hizo entrega de la placa que recuerda su largo camino juntos. Algunos socios, que por diversas razones ya no conducen —incluyendo quienes utilizan silla de ruedas—, mantienen su vínculo con el RACVN, poniendo de manifiesto

valores excepcionales en una sociedad caracterizada por lo efímero. El Club reconoce y celebra estos valores cada dos años, y los homenajeados reciben el reconocimiento con sincera gratitud.

En la presentación, el presidente Pedro Martínez Artola enfatizó la importancia de estos socios como parte esencial de la historia del Club Centenario, así como su representación de los valores fundamentales del RACVN. Tras el acto, tuvo lugar un cóctel musical que favoreció la interacción entre los socios veteranos y los representantes del Club.

A continuación, recordamos los nombres de los homenajeados, deseándoles prosperidad y longevidad. ■





## Nuevos Socios Oro del RAC Vasco Navarro

**Listado completo de los socios del RACVN que han recibido el reconocimiento como Socios Oro tras cumplir 50 años de fidelidad al Club.**

ECHEBARRIA URTIAGA, JAVIER  
DE SANTIAGO ORTUZAR, CARLOS  
ESCAURIAZA BARREIRO, MANUEL  
GUENAGA SUSTAETA, CARLOS  
BERISTAIN EIZMENDI, JOSE MARIA  
GARCIA MARTINEZ, ALBERTO  
GONZALEZ MEDRANO, FEDERICO  
IRIZAR SABORIDO, JUAN ANTONIO  
MORALES DE RADA ARIZMENDI, MAITE  
OLANO CHALMETA, JOSE GABRIEL  
SANTOS GARCIA, JOSE LUIS  
TERCEÑO GUTIERREZ, CARLOS  
VIDAURRE SANCHO, ANGEL  
ALVAREZ SANTA CRISTINA, JOSE IGNACIO  
AROCENA MANCISIDOR, JOSE MARIA  
ARREGUI MARQUIEGUI, MARCOS  
AUSAN URTIZEBERA, RAMON  
CARBALLO BRAS, JOSE MANUEL  
CRIADO OLMOS, JULIO  
GARCIA GARCIA, SEBASTIAN  
LASA SAN SATURNINO, FERNANDEZ  
LUCERO VELASCO, PEDRO  
QUINTANA ADALID, ROBERTO  
RUIZ DE ANGULO, JUAN DE LA CRUZ  
GARCIA CAMPIJO, ESTEBAN  
SESMILO BELTRAN DE HEREDIA, FCO. JAVIER  
ECHEVESTE UGARTE, JUAN JOSE  
PARIS LOPEZ, CARLOS  
ALTAMIRA TOLARECHIPÍ, ANTONIA  
LEDESMA ARTECHE, LUIS ANGEL  
LOZANO LOZANO, JOSE LUIS

LASUEN BERRIZBEITIA, JOSE LUIS  
MATAUCO VIANA, ALVARO  
ZARRABEITIA MIÑAUR, FCO. JAVIER  
TELLECHEA INDA, LINO  
AGUIRRE ARTIEDA, JOSE MARI  
ELOSEGUI LOPEZ QUINTANA, CARLOS  
DE GISBERT LAUZIRIKA, GONZALO DANIEL  
IÑIGUEZ VILLANUEVA, MANUEL M.  
ARZAMENDI SAEZ DE IBARRA, JESUS  
HERNANDEZ ANDRES, MIGUEL ANGEL  
JAUREGUI ECHAVE, FRANCISCO  
LARRAÑAGA BERASATEGUI, IMANOL  
REGUERA ALONSO, ATANASIO  
ELORZA BERGARECHE, ANTONIO  
GOROSTIDI ARRESE, HILARIO  
LOPEZ LAYA, JUAN JOSE  
LOPEZ SAENZ, MARIA JESUS  
SANCHEZ GOYENECHEA, FCO. JAVIER  
LILLY SAEZ, JOSE IGNACIO  
AGUIRREGAVIRIA ZAVALA, JOSE IGNACIO  
RAMOS ECHAVE, CARLOS MARIA  
BARBIER VILLANUEVA, ENRIQUE  
FERNANDEZ PELAZ, MIGUEL ANGEL  
BARRIO JARES, BLAS  
ETXEBERRIA UGALDE, ANTONIO  
EZPONDA INCHAUSPE, JOSE MANUEL  
IRADI DORRONSORO, MARIA CORO  
ALTUNA GOÑI, JOSE MIGUEL  
LIZEAGA ERRAZKIN, JOSE IGNACIO  
MATEOS YARZA, M. ELENA

# Construye un mañana seguro,

# hoy



#### A-V VIDA PROFESIONAL

- Defunción, por cualquier causa
- Incapacidad Permanente Total (IPT).

Y, además, puedes contratar una cobertura de Incapacidad Permanente Absoluta (IPA) de forma voluntaria y complementaria a las otras coberturas.



**CA Life**

Infórmate en:  
[www.calife.es](http://www.calife.es)

## Guía de la Automoción Española

Para los miembros del Real Automóvil Club, el automóvil ha sido siempre mucho más que un medio de transporte: representa fascinación, admiración y una parte esencial de nuestra historia. El automóvil es, en definitiva, una pasión compartida.

En esta Guía de la Automoción Española proponemos una serie de rutas con paradas cuidadosamente seleccionadas que invitan a los lectores a adentrarse en la rica historia de nuestro país y a descubrir cómo la innovación y la creatividad en el sector de la automoción han dejado una huella profunda en la sociedad.

Coches, motocicletas y todo tipo de vehículos que han contribuido a transformar la movilidad tendrán cabida en este recorrido. Un viaje por una industria que llegó a contar con más de 400 empresas en España y que convirtieron a coches y motocicletas en auténticos símbolos de libertad.

Esperamos que disfruten de esta propuesta, que nos acerca aún más a la esencia y a los valores que definen al RACVN.



## Renovación del acuerdo con FENAUTO

El RACVN y FENAUTO han formalizado la renovación del acuerdo de colaboración que une a ambas organizaciones, reforzando una relación que en los últimos años ha permitido impulsar diversas iniciativas vinculadas al deporte del motor y a la formación. Según señalaron sus representantes, esta alianza facilita el desarrollo de proyectos en ámbitos como la organización de la Copa RACVN de Rallyes de Tierra, la realización de cursos de formación para copilotos, o la concesión de becas al mejor piloto junior de la Copa.



## Concierto Solidario de los Jóvenes del Colegio Mayor Ayete

Con el patrocinio del RACVN, el 27 de febrero de 2026 se celebró el XVI Concierto Solidario de los Jóvenes del Colegio Mayor Ayete. El Orfeón Donostiarra junto con el conservatorio Francisco Escudero y el pianista Borja Rubiño interpretaron "El abrazo del Padre".

Las entidades patrocinadoras, entre las que el RACVN forma parte destacada, hacen posible la organización de éste evento.

## Cabalgata de Reyes Magos de Pamplona



La Cabalgata de Reyes Magos de Pamplona cuenta con el sello MECNA del Gobierno de Navarra por estar considerada una iniciativa cultural de interés social —sus orígenes se remontan a la década de 1920— y, un año más, volvió a contar con el patrocinio del RACVN, contribuyendo a mantener viva una tradición profundamente arraigada de celebración, solidaridad y apoyo a quienes más lo necesitan. El RACVN consolida así un compromiso singular con una cita que forma parte esencial del calendario festivo pamplonés.

## RACVN Y FUTURUSCOPE CON LOS MÁS JÓVENES

Este año 2026 el RACVN contará nuevamente con la valiosa participación de Futuroscope en un área de vital importancia para el Club Automovilista, sus miembros más jóvenes. Nuestros talentos más jóvenes que participen en el concurso anual RAC Gazte de Christmas podrán seguir disfrutando del premio y descubrir las nuevas propuestas que ofrece FUTURUSCOPE

### EL INVERNADERO DE LOS MUNDOS

Una experiencia inmersiva en Futuroscope donde la tecnología

permite a los visitantes interactuar con un universo vegetal innovador, ayudando al profesor Verdellius a descubrir plantas extraordinarias.

### T-REX

Futuroscope revive al T-Rex en una proyección láser inmersiva, experimentando de cerca la vida del Tyrannosaurus Rex en una pantalla hemisférica gigante de 900 m<sup>2</sup> en el pabellón Omnimax, uno de los cinco en Europa con estas características. Toda una experiencia inolvidable para nuestros socios más jóvenes.



## RENOVADA EXPOSICIÓN DE MINIATURAS



Continúa la exposición de miniaturas en nuestra sede de San Sebastián; en la calle Fueros 4; con piezas cada vez más sorprendentes y espectaculares. Cuando creemos que ya no se pueden superar, aparecen en nuestro escaparate auténticas joyas en miniatura. No dejen de venir a disfrutarla.

## RACVN Y FVA RENUEVAN SU COMPROMISO

Nuestra sede de la calle Fueros, 4 en San Sebastián, fue el lugar elegido para que el RACVN, representado por su director gerente, Eduardo Martínez y Ángel Gurrutxaga, presidente de la Federación Vasca de Automovilismo, continúen un año más su fructífera colaboración que tan buenos resultados vienen ofreciendo en favor del deporte del motor.



## Entrega de premios de la IV Challenge Alavesa RACVN

El semillero de empresas REFOR AMURRIO ENPRE-SALDEA acogió la entrega de premios de la IV Challenge Alavesa RACVN, que contó con la presencia de la presidenta de la Federación Alavesa de Ciclismo, Iñaki Pinedo Marigorta, el director gerente del Club, Eduardo Martínez y Venancio Ogueta. Allí mismo se presentó el nuevo y precioso maillot para éste 2026. Ambas entidades comparten su dedicación con el deporte de base y su aportación con una movilidad más sostenible.

MÁS FALLECIDOS EN CAV Y NAVARRA, Y DECRECIMIENTO DEL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA

# Se presenta el “Informe RACVN Balance del año 2025”

EL MARTES 24 DE FEBRERO SE PRESENTÓ EN LAS OFICINAS DEL RACVN EN SAN SEBASTIÁN, COMO SE HACE ANUALMENTE EN ESTAS FECHAS, EL INFORME RACVN BALANCE DEL AÑO 2025. UN INFORME DONDE DESDE EL CLUB SE ANALIZA LA MOVILIDAD, SINIESTRALIDAD VIAL, Y AUTOMOCIÓN DEL EJERCICIO ANTERIOR. POR REDACCIÓN RACVN.



Durante la rueda de prensa, a cargo del presidente del RACVN, Pedro Martínez de Artola, y el gerente del club, Eduardo Martínez, se analizaron los hechos que habían marcado el año 2025. Aplicación de Zonas de Bajas Emisiones, récord histórico de desplazamientos, parque automovilístico cada vez más envejecido, nuevas normativas implantadas desde la DGT, crecimiento de vehículos de movilidad personal en vías urbanas, análisis de las ventas de vehículos y cifras de siniestralidad en carretera fueron los temas tratados.

En lo relativo a la siniestralidad mortal en carreteras, en 2025 hubo 39 víctimas mortales en Navarra, y 42

en País Vasco; más víctimas mortales que en 2024. 15 más en Navarra, y 5 más en Euskadi. Por provincias, los siniestros mortales aumentaron en Álava (17 fallecidos, 8 más que en 2024), y descendieron en Vizcaya (con 8 fallecidos, 1 menos que en 2024), y en Guipúzcoa (con 17 fallecidos, 2 menos que el año anterior). La mayoría de los fallecidos eran hombres, viajaban en turismos, el motivo del siniestro fue la colisión frontal, y los accidentes tuvieron lugar en vías convencionales. Además, en Euskadi se registraron un total de 453 heridos graves por accidentes de tráfico.

En Navarra, se registraron un total de 39 personas fallecidas en accidentes de tráfico, 15 más que en 2024.

La mayoría de ellos eran hombres, ascendiendo la cifra a 29 varones. Las colisiones frontales fueron la mayor causa de siniestros mortales, y las vías que acumularon el mayor número de fallecidos fueron las vías interurbanas convencionales, donde se registraron el 71,8% de las víctimas mortales por siniestros de tráfico.

Y respecto a España, en 2025 perdieron la vida en vías interurbanas 1.119 personas, 35 fallecidos menos que en el ejercicio anterior. El 73% de las víctimas mortales se concentraron en vías interurbanas, y el 27% se registró en autopista y autovías.

Respecto al sector de la automoción y al parque automovilístico, en España y en los territorios donde está



presente el RACVN, aun cuando el número de matriculaciones y la venta de vehículos siguió aumentando en 2025, la producción de vehículos descendió durante el último ejercicio, y el parque automovilístico es cada vez más viejo.

Las ventas de vehículos crecieron en 2025 en todo tipo de vehículos, excepto en lo que respecta a los industriales. Las ventas de turismos siguieron creciendo respecto al año anterior, y ascendieron a 1.148.650 unidades vendidas en España, un 12,9% más que el año anterior.

Respecto a las matriculaciones, en España se matricularon 1.148.650 turismos, de los que 30.011 se matri-

cularon en el País Vasco. 15.700 se matricularon en Vizcaya (la provincia de la Comunidad Autónoma Vasca con mayor número de matriculaciones en 2025), 8.764 se matricularon en Guipúzcoa, y 5.547 en Álava. En Navarra se matricularon 7.963 turismos.

La edad del parque automovilístico es un tema que preocupa a los responsables del RACVN desde hace tiempo, ya que la edad media de los 38.213.000 vehículos que circulan en España asciende a 14,5 años, y en País Vasco y Navarra la edad media del parque es aún mayor. De 14,9 años en País Vasco, y de 15,6 años en Navarra.

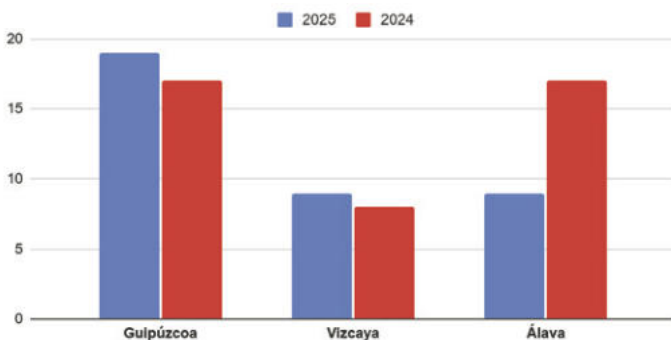
En el informe también se recoge la labor de asistencia del RACVN

durante el año anterior. Así, desde el RACVN se prestaron un total de 7.349 servicios. La mayoría de ellos, un total de 2.844, requirieron de la asistencia de una grúa. Y el segundo servicio más requerido fue la mecánica in situ, elevándose a 1.695 reparaciones en el sitio. El territorio donde se prestaron mayor número de servicios fue Guipúzcoa, que es la provincia donde más socios acumula el club. ■

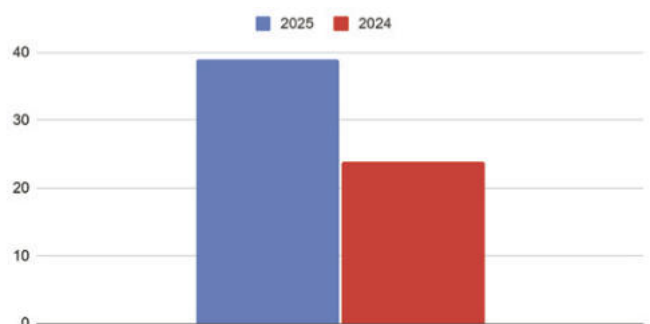


**INFORME COMPLETO.**  
DESCARGA DEL INFORME DE VERANO COMPLETO

**FALECIDOS EN LA CAV EN VÍAS URBANAS E INTERURBANAS**



**FALECIDOS EN NAVARRA EN VÍAS URBANAS E INTERURBANAS**



## En datos

### SINIESTRALIDAD VIAL

**España:** 1.119 fallecidos en vías interurbanas, 1.028 siniestros mortales, 4.936 heridos hospitalizados  
**CAV:** 42 fallecidos (Álava: 17 fallecidos; Vizcaya: 8 fallecidos; Guipúzcoa: 17 fallecidos), 41 siniestros mortales, 453 heridos graves  
**Navarra:** 39 fallecidos, 825 siniestros, 138 heridos graves

### MOVILIDAD

**España:** 478,56 millones de desplazamientos de largo recorrido  
**CAV:** 149.505.540 de desplazamientos

### AUTOMOCIÓN

Ventas totales de vehículos

**España:** 1.148.650  
**País Vasco:** 36.656  
**Guipúzcoa:** 11.316  
**Vizcaya:** 18.610  
**Álava:** 6.730  
**Navarra:** 10.336

Nuevas matriculaciones de vehículos a combustión VS electrificados

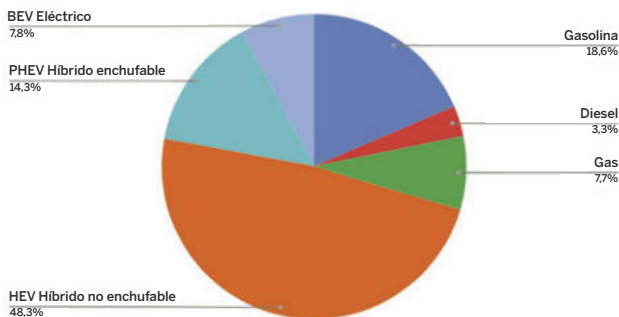
**España:** 380.789 vs 767.771  
**Guipúzcoa:** 1.913 vs 6.851  
**Vizcaya:** 3.407 vs 12.293  
**Álava:** 1.118 vs 4.429  
**Navarra:** 1.884 vs 6.079

Edad media del parque automovilístico

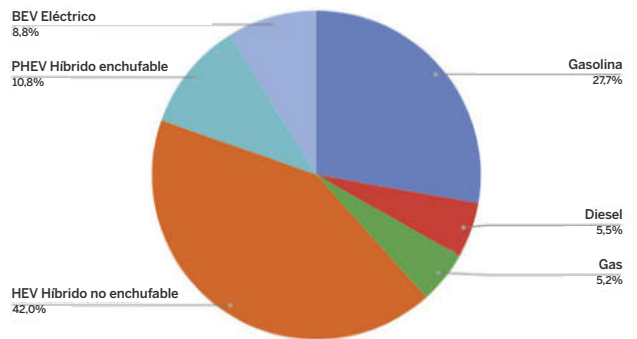
**España:** 14,5 años  
**CAV:** 14,9 años  
**Navarra:** 15,6 años

Producción de vehículos en España  
**2.274.026** unidades, un 4,3% en menos que en 2024  
**1.810.331** turismos, un 5,7% menos que 2024  
**463.695** vehículos comerciales e industriales, un 1,2% más que en 2024

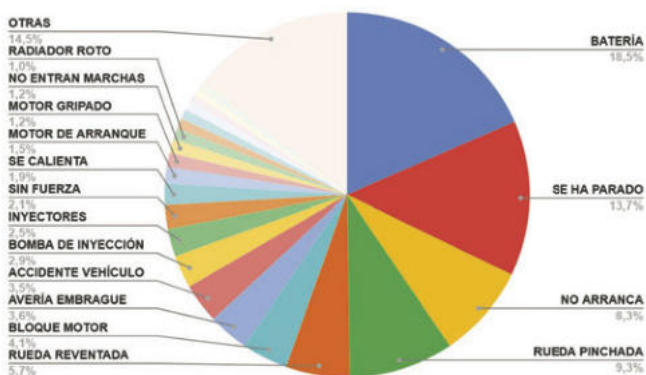
**MATRICULACIONES POR TIPO DE ENERGÍA EN PAÍS VASCO Y NAVARRA 2025**



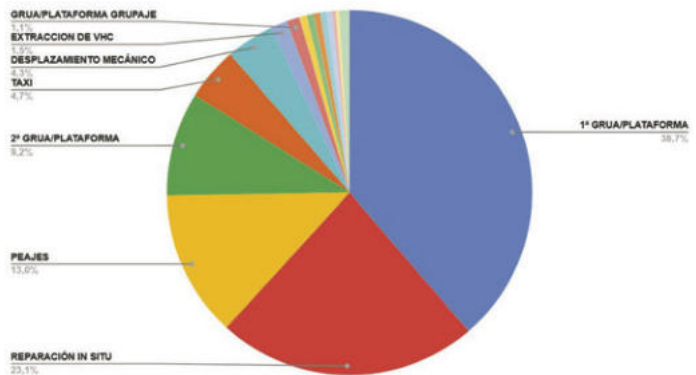
**MATRICULACIONES POR TIPO DE ENERGÍA EN ESPAÑA 2025**



**TIPO DE INCIDENCIAS ATENDIDAS POR EL RACVN 2025**



**ASISTENCIAS PRESTADAS POR EL RACVN 2025**



## Caser Hogar Integral

# Protegemos tu casa y todo lo que ocurre dentro de ella

En Caser te ofrecemos un seguro que cuida de cada rincón de tu casa, con coberturas completas y un servicio cercano, para que tu tranquilidad esté siempre garantizada.



Cobertura esencial



Daños por agua y roturas



Defensa jurídica

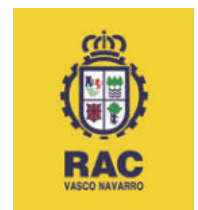


**SET COMPLETO:**  
4 CUCHILLOS DE  
ACERO INOXIDABLE  
PARA CARNE



TU VIDA | TU SALUD | TU HOGAR | TU AUTO | TUS PENSIONES | TU EMPRESA

902 011 111 | CASER.ES



DAA, EL PARTE AMISTOSO

# Cómo rellenar la declaración amistosa de accidente

SI TIENES UN ACCIDENTE EN CARRETERA, REvisa EL ESTADO DE LOS OCUPANTES Y MANTÉN LA CALMA Y RECUERDA QUE LOS SOCIOS DEL RACVN TIENEN ASISTENCIA PERSONAL Y EN CARRETERA GLOBAL EN CASO DE PROBLEMAS. POR EDUARDO MARTÍNEZ

En caso de daños físicos, será necesario aplicar el protocolo PAS (Proteger, Avisar y Socorrer). Si no se presentan lesiones y la zona es segura, podrá procederse a la elaboración de la declaración amistosa de accidente.

Revisa en tu documentación que llevas siempre un parte amistoso de accidente.

Es básico cumplimentar el parte amistoso con calma y orden. No solo agiliza los trámites

posteriores, sino que minimiza errores.

El parte amistoso, también conocido como Declaración Amistosa de Accidente de Automóvil (DAA), es un formulario similar a un cuestionario donde se completan distintos apartados para proporcionar al seguro la información clave sobre cómo ocurrió el accidente. Aquí te facilitamos un QR a través del que podrás ver un esquema sencillo para cumplimentarlo.

Es clave rellenarlo y firmarlo correctamente para resolver

el siniestro, ya que los datos e información que firmamos en dicho parte ya no podrán modificarse.

Busca un sitio seguro fuera del tráfico antes de rellenar el parte de accidente. Coloca la señal de emergencia V16

Indica con precisión la fecha, hora y lugar del accidente siguiendo el orden de los puntos del 1 al 25. Añade el número de la calle, el punto kilométrico, si es en carretera, o la ubicación exacta, si es en un aparcamiento o estación de servicio.

Incluye en el documento los datos de ambos conductores y vehículos (A y B, en columnas), sus matrículas, una explicación breve del accidente con detalles relevantes, y los daños ocasionados. Si hubo heridos, debe quedar reflejado, aunque las lesiones sean leves o solo molestias.

**El croquis:** El documento incluye un área para dibujar el esquema del accidente y señalar con flechas la dirección de ambos vehículos, A y B, para que no haya dudas de a quién

## ¿Cómo rellenar una declaración amistosa de accidente?

**1** Incluir fecha, hora y lugar en el que ocurrió el accidente.

**2** En el parte constan dos vehículos como implicados (A y B). Si hubiera más de dos, indicar si hay otros vehículos implicados (por ejemplo, si hay una colisión en cadena, si al mismo tiempo se golpea a un vehículo estacionado...). Esto sirve para relacionar este parte amistoso con otros partes que puedan derivarse del mismo siniestro. Conviene anotar si algún objeto que se encontraba en el interior del vehículo ha sufrido algún daño.

**3** Cada uno de los implicados (vehículos A y B) tiene que cumplimentar sus datos para identificarse, siempre de acuerdo con lo que aparece en su póliza.

**4** Hace referencia al número de Carta Verde: sólo se rellenará en caso de que el accidente ocurra fuera de la Unión Europea o que tengamos un accidente con una persona extranjera (fuera de la UE). La Carta Verde es un Certificado Internacional de Seguro reconocido en más de 40 países, y que acredita que se está asegurado, al menos, de acuerdo con la normativa del país adherido a este sistema. Este documento lo emite la compañía aseguradora y no es obligatorio en los países de la UE, pero al tener un formato estandarizado, conviene llevarlo porque se facilita la toma de datos en caso de accidente. Si es obligatorio en otros países cercanos, por ejemplo Marruecos.

**5** Ha de incluir los datos del conductor, que puede coincidir o no con el de la persona asegurada y/o la persona propietaria del vehículo.

**6** Es muy importante señalar con una flecha en el que ocurrió el choque inicial. Sólo el choque inicial, no todos los daños que ha sufrido el vehículo.

**7** Se detallan por escrito los datos totales del vehículo.

**8** Indicar si hay heridos o no, sean leves o graves. En caso de que los haya, anotar en un papel el nombre, apellidos, dirección y teléfono de cada uno de ellos antes de abandonar el lugar del accidente. Aunque hayamos sufrido lesiones leves, es recomendable acudir al médico lo antes posible dado que no sabemos las consecuencias futuras que podrían tener.

**9** Se rellenará en el caso de que hubiera testigos del accidente. Es fundamental que, además del nombre y apellidos, se incluyan teléfonos y/o dirección de contacto. Este apartado es muy importante dado que los testigos, si los hubiera, pueden corroborar nuestra versión del accidente.

**10** Es el más importante para determinar la responsabilidad en el accidente. Cada implicado tiene que detallar en su columna su situación en el accidente. Puede marcarse más de una casilla pero sólo se marcarán las casillas que describan fielmente la realidad del accidente, no aquellas que sean parecidas. Si no existe una casilla que describa exactamente lo que ocurrió, podemos describirlo en la casilla 12.

**11** Es un campo en el que, de forma voluntaria, se puede realizar un dibujo explicativo del accidente, indicando la dirección de los vehículos con flechas, la posición en el momento de la colisión, las señales de tráfico, pero ambas partes deben estar de acuerdo en la versión del accidente.

pertenece cada uno.

La declaración amistosa de accidente debe firmarse por ambos conductores, solo después de verificar que todos los datos estén completos y correctos. Si hay dudas, puedes acordar firmarla más tarde para asegurar precisión. Recuerda que tienes un plazo máximo de 7 días para presentar el parte.

**Revisa el documento antes de firmarlo, ya que no se pueden hacer cambios después.**

La declaración amistosa se completa por ambos lados. Antes de irte, anota en el reverso los datos de las personas implicadas y testigos.

El parte amistoso genera dos copias al rellenarlo, una para cada conductor. Se recomienda escribir en mayúsculas y con letra clara.

Si tu caso no aparece en el parte, explica lo sucedido en 'observaciones.' Marca solo las casillas que correspondan a tu accidente.

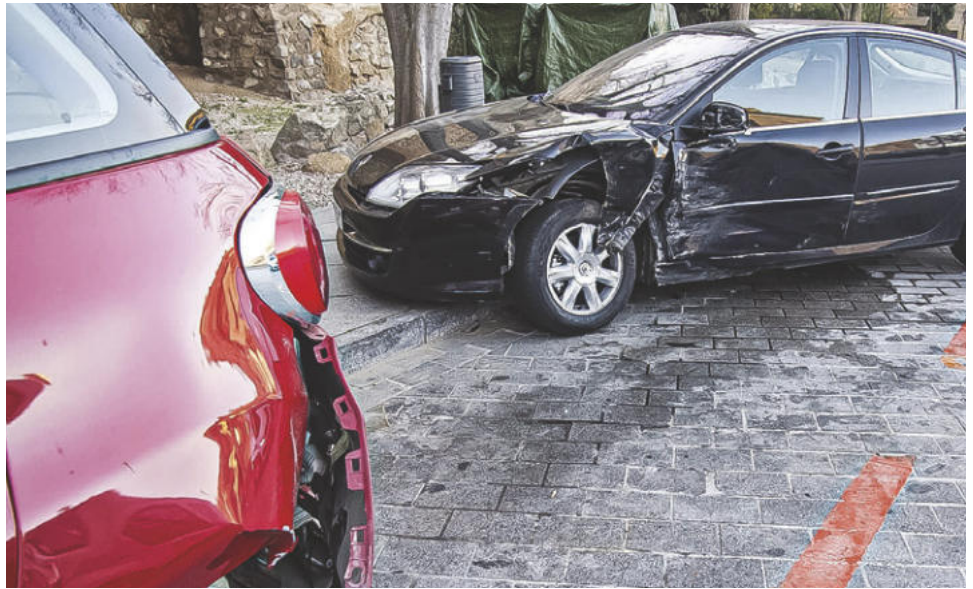
Cuanto más pruebas tengas, mejor. Haz fotos con el móvil y graba vídeos para mostrar la situación tras el choque.

Si un conductor no firma, hay que llamar a la Policía para el atestado. Los seguros pedirán la información necesaria (partes policiales, testigos, etc.).

La Declaración iDEA para dispositivos móviles permite presentar el parte amistoso de accidente de tráfico por app, siguiendo pasos similares al formulario tradicional. Tras completarla, el otro conductor recibe un SMS para aprobar o rechazar la declaración. Si ambos están de acuerdo, pueden descargar el PDF. La aplicación es gratuita para iOS y Android.

## DECLARACIÓN DE ACCIDENTE O PARTE AMISTOSO

Se trata del documento empleado por la mayoría de las aseguradoras, mediante el cual un conductor asegurado noti-



fica a su compañía los hechos relacionados con un accidente.

**Para qué sirve:** Permite un intercambio eficiente de datos entre las partes involucradas y describe tanto las circunstancias como las responsabilidades en un accidente. Además, agiliza los trámites relacionados con siniestros que incluyen daños materiales. Asimismo, simplifica el procedimiento en caso de accidentes ocurridos en el extranjero o cuando interviene un vehículo extranjero.

**Cómo complementarlo:** El parte consta de dos copias, una para cada uno de los implicados. Ambas deben estar correctamente cumplimentadas y firmadas por ambas partes. Posteriormente, cada implicado debe entregar su copia a la compañía de seguros correspondiente.

## RECOMENDACIONES

- En caso de duda al marcar alguna casilla que no refleje con exactitud la realidad del siniestro, es preferible no completar ni firmar el parte, ya que constituye un documento probatorio ante los tribunales y puede ser fundamental para defender sus derechos.

- Es esencial actuar con cautela

y prestar especial atención al momento de completar el parte, pues la consignación correcta de todos los datos facilita el trámite y la determinación de responsabilidades.

- Si la parte contraria se niega a elaborar el parte, puede enviarnos fotografías del incidente, las cuales servirán como prueba para su defensa, incluso en sede judicial.

- En caso de sufrir un accidente de tráfico en el extranjero o involucrar a un vehículo de matrícula extranjera, la gestión administrativa puede resultar más compleja; nuestro equipo agilizará el proceso para evitarle preocupaciones relacionadas con la burocracia.

- Si el responsable del accidente no reconoce su responsabilidad, será necesario contar con los datos básicos, tales como matrículas de los vehículos implicados y posibles contactos de testigos que respalden su versión de los hechos, para gestionar íntegramente la reclamación ante la compañía contraria.

**MÁS INFO EN PUNTOS DE ATENCIÓN RACVN Y TEL. 902 34 34 35.**

**EN CASO DE SINIESTRO, MANTENER LA CALMA ES BÁSICO**



A TRAVÉS DE ÉSTE CÓDIGO PUEDES ACCEDER CON MAYOR LUJO DE DETALLES A UN DAA, CONOCIDO ENTRE LOS CONDUCTORES COMO PARTE AMISTOSO O DECLARACIÓN AMISTOSA DE ACCIDENTE. NO OLVIDES QUE LO ANOTADO Y FIRMADO ES UNA DECLARACIÓN QUE COMPROMETE A AMBAS PARTES



GESTIONADO POR EL PERIODISTA JUAN MARI MAÑERO

# “A quien corresponda”: nuevos casos de interés para los ciudadanos

PRESENTAMOS UNA NUEVA EDICIÓN DE LA SECCIÓN “A QUIEN CORRESPONDA”, EL SERVICIO DE ATENCIÓN A LA CIUDADANÍA DEL RAC VASCO NAVARRO, QUE RECOGE DENUNCIAS, DUDAS O SUGERENCIAS SOBRE TEMAS DE MOVILIDAD. LA INICIATIVA SIGUE SIENDO UN ÉXITO, CON CADA VEZ MÁS CONSULTAS.

Esta sección no solo está siendo un éxito de participación, sino que se ha consolidado como altavoz de numerosas peticiones de la ciudadanía (socios y no socios del Club) y como un nuevo canal para debatir sobre aspectos que preocupan a toda la sociedad. “A quien corresponda RACVN” se basa en una fórmula ya contrastada en distintos medios de comunicación (radio, televisión y digital) y mantiene intacta su filosofía en la adaptación al RAC Vasco Navarro. En nuestro caso, se orienta a visibilizar las inquietudes, sugerencias y denuncias de los ciudadanos en cuestiones de movilidad, tráfico y seguridad vial; especialmente, en el País Vasco y Navarra.

## Dudas denuncias y abusos

La sección “A quien corresponda” de la página web y las redes sociales del Club sigue recibiendo y atendiendo las denuncias y comentarios de la ciudadanía sobre cuestiones de movilidad y seguridad vial. En esta página de la revista destacamos algunos de los asuntos más relevantes recibidos las últimas semanas: principalmente, se recogen denuncias de los ciudadanos a la situación de la movilidad en San Sebastián o Bilbao y a las actuaciones de los respectivos ayuntamientos.



**No les gusta ni los coches, ni Olabeaga.** No les gusta, excepto para hacer negocios. El semáforo, cuando se abre para ir hacia el túnel que da acceso a Olabeaga, se bloquea con tan sólo 2 vehículos hacia San Mamés Berria. Hay que salirse por dirección contraria y saltarse el semáforo para acceder al túnel, con la posible sanción y el peligro que conlleva. Cobrar sueldos para hacerlo así de mal. Enhorabuena, misión cumplida.



**San Sebastián: “El metro ha destrozado la plaza, nos han engañado”.** Así de contundente se muestra X.L. con relación al estado en que parece quedará definitivamente la plaza Xabier Zubiri tras años de obras. En enero de 2018 el ayuntamiento publicó un fotomontaje de como quedaría la plaza una vez finalizada la obra, ahora el parecido es ¿qué se sabe de la fuente? Quizá X.L. tenga razón; nos han engañado, aunque en materia de movilidad estamos acostumbrados.



**Semáforo en la salida del Parking de La Concha.** Instalado sin consulta previa ni aviso, especialmente al aparcamiento Telpark, principal afectado. Esto genera colas, estrés en una salida difícil y muchos usuarios deciden ignorarlo, lo que añade peligro para el resto. A Insausti le quedan demasiados retos en movilidad para poder olvidar y perdonar. Recuperar la ciudad para los ciudadanos así, una utopía que parece inalcanzable.



**San Sebastián sanciona por entrar a la ZBE, sin motivos.** G.Z. Escribe para decirnos que el “Ayuntamiento de Donostia – San Sebastián está multando a los vehículos catalogados por la DGT como históricos por entrar en la ZBE -estando autorizados- dado que no comprueban dicha condición, obligándote a realizar un recurso a dicha sanción. Dicen en el Ayuntamiento estar al corriente, pero no ponen solución”.

## ¿Cómo hacer llegar las denuncias?

Los ciudadanos interesados en contactar con “A quien corresponda” podrán enviar sus denuncias, preguntas o sugerencias a través del correo electrónico [aquienresponde@racvn.net](mailto:aquienresponde@racvn.net) o el número de teléfono **648 275 430**. También se puede acceder en el siguiente enlace: [https://racvn.net/a\\_quien\\_corresponda/a-quien-corresponda-llega-al-racvn/](https://racvn.net/a_quien_corresponda/a-quien-corresponda-llega-al-racvn/)

Escanea este código para iniciar un chat de Whasapp con #Aquiencorresponda



— Sastrería —  
**ALDABALDREKU**  
Aldabaldetreku viste a Juan Mari Mañero  
c/San Francisco, 5 Donostia-San Sebastián Tel.: 943 28 50 66  
[www.aldabaldetreku.com](http://www.aldabaldetreku.com) @sastreriaaldabaldetreku



Un seguro adaptado  
a las necesidades  
de tus clientes.

**pelayo**<sup>®</sup>



[pelayo.com](https://pelayo.com)

# Hyundai TUCSON Black Line

Edición especial.  
Con 5 años de mantenimiento.



Si buscas un TUCSON, líder de ventas en su categoría durante 5 años\*, Húnico se escribe con H de Hyundai. Y ahora, para que sea todavía más único, puedes llevarte un TUCSON edición especial Black Line con llantas negras de 17", asistente de colisión por ángulo muerto (BCA) y asientos delanteros y volante calefactados.

El Hyundai TUCSON Black Line, es tan único y especial como tú.

¿A qué esperas para conducirlo?

Power your world.

 **HYUNDAI**

Gama Nuevo Hyundai TUCSON: Emisiones CO<sub>2</sub> (gr/km): 137-158. Consumo mixto (l/100km): 5,2-7. Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP.

\*Datos DGT según número de matriculaciones del segmento C-SUV hasta 31/12/2025. Modelo visualizado: Hyundai TUCSON Black Line. Consulta las condiciones de oferta, mantenimiento y garantía en la red de concesionarios Hyundai o en [www.hyundai.es](http://www.hyundai.es)