

Motocicletas y ciclomotores chinos: impacto en la peritación, la reparación y el coste de los recambios

Índice

1. Abstract	4
2. Estudio	6
2.1. Recursos y materiales	6
2.2. Mercado, distribución y consecuencias para la peritación	7
2.3. Ensayos realizados en Cesvimap	8
3. Conclusiones	14

Por Rodrigo Yuste González
Técnico del departamento de Carrocería

01

Abstract

La irrupción de marcas de motocicletas chinas en el mercado español entre 2020 y 2025 constituye una realidad ya consolidada. Durante este periodo, el volumen de matriculaciones ha crecido de forma sostenida, superando las 50.000 unidades acumuladas y reforzando la presencia de estos fabricantes en segmentos estratégicos como los scooters urbanos, las motocicletas trail de media cilindrada y los vehículos eléctricos equivalentes a 125 cc. Marcas como Zontes, Voge, QJMotor, CFMoto, Yadea y Keeway se sitúan actualmente entre las de mayor volumen de ventas en España, mientras que otras como Kove, Mitt, Macbor, Lvneng y Velca comienzan a ganar relevancia en nichos concretos del mercado.

En el ámbito asegurador y pericial, esta expansión plantea una nueva necesidad técnica: conocer con precisión las particularidades de estas marcas a la hora de valorar daños, estimar costes de reparación y gestionar recambios. La percepción tradicional de que las motos de origen chino presentan una calidad claramente inferior no se sostiene de forma generalizada a la vista de los datos analizados. Los resultados obtenidos por Cesvimap muestran que, en muchos casos, la calidad constructiva de fabricantes como Zontes, Voge y CFMoto resulta equiparable a la de marcas tradicionales, mientras que sus precios de adquisición son entre un 15 % y un 40 % inferiores, según el segmento. Además, en varios casos el coste del recambio también se sitúa por debajo del de competidores consolidados.

Este paper pretende exponer, a partir de la información obtenida por Cesvimap, cuáles son las implicaciones reales de la irrupción de las motocicletas chinas en España. El análisis demuestra que el principal reto no reside tanto en la calidad estructural de los vehículos como en factores operativos ligados a la posventa: falta de disponibilidad en plataformas como Solera Auto o DAT, carencia de despieces de recambio, lentitud en la comunicación entre concesionarios e importadores y, en determinados casos, plazos de entrega prolongados. Aun así, los ensayos de dañabilidad y las comparativas de recambio indican que estas motos representan ya una alternativa técnicamente competitiva en el mercado nacional.



Fuente: Cesvimap

The emergence of Chinese motorcycle manufacturers in the Spanish market between 2020 and 2025 has become a well-established reality. During this period, registration volumes have grown steadily, exceeding a cumulative total of 50,000 units and strengthening the presence of these manufacturers in strategic segments such as urban scooters, mid-capacity adventure motorcycles, and electric vehicles equivalent to the 125 cc category. Brands such as Zontes, Voge, QJMotor, CFMoto, Yadea and Keeway are currently among the highest-volume sellers in Spain, while others, including Kove, Mitt, Macbor, Lvneng and Velca, are beginning to gain prominence within specific market niches.

From an insurance and loss-adjusting perspective, this expansion has created a new technical requirement: achieving a precise understanding of the characteristics of these brands when assessing damage, estimating repair costs and managing spare parts procurement. The traditional perception that Chinese-manufactured motorcycles are markedly inferior in quality is not generally supported by the data analysed. Findings obtained by Cesvimap indicate that, in many cases, the build quality of manufacturers such as Zontes, Voge and CFMoto is comparable to that of established brands, while their purchase prices are between 15% and 40% lower, depending on the market segment. Furthermore, in several cases, spare parts costs are also lower than those of well-established competitors.

This paper aims to present, on the basis of information gathered by Cesvimap, the real implications of the rise of Chinese motorcycles in Spain. The analysis demonstrates that the principal challenge lies not so much in the structural quality of the vehicles as in a range of operational factors associated with the aftermarket sector: limited availability within estimating platforms such as Solera Auto and DAT, the absence of detailed spare parts catalogues and exploded-view diagrams, delays in communication between dealerships and importers, and, in certain cases, extended parts delivery lead times. Nevertheless, damageability testing and spare parts benchmarking indicate that these motorcycles already represent a technically competitive alternative within the Spanish market.

02

Estudio

2.1. Recursos y materiales

El estudio ha sido llevado a cabo por departamento de Carrocería de turismos y motocicletas de Cesvimap. El objetivo ha sido proporcionar una perspectiva clara y actualizada sobre cómo las nuevas marcas chinas de motocicletas y ciclomotores afectan al trabajo pericial y al sector asegurador en España. Se identificaron las marcas más relevantes presentes en el país, analizando sus características técnicas y de reparación, y evaluando aspectos como la red de distribución, la disponibilidad de recambios y el comportamiento de modelos representativos en situaciones de siniestro. Para ello se utilizaron recursos como las plataformas de valoración Solera Auto y DAT, documentación técnica de fabricantes, las instalaciones de Cesvimap y cuatro motocicletas adquiridas para el estudio, elegidas teniendo en cuenta su relevancia en cuanto a sus cifras de venta en nuestro país durante 2025:



Voge 900 DSX



CFMoto 450 MT



Yadea C1S PRO



Zontes 368 G

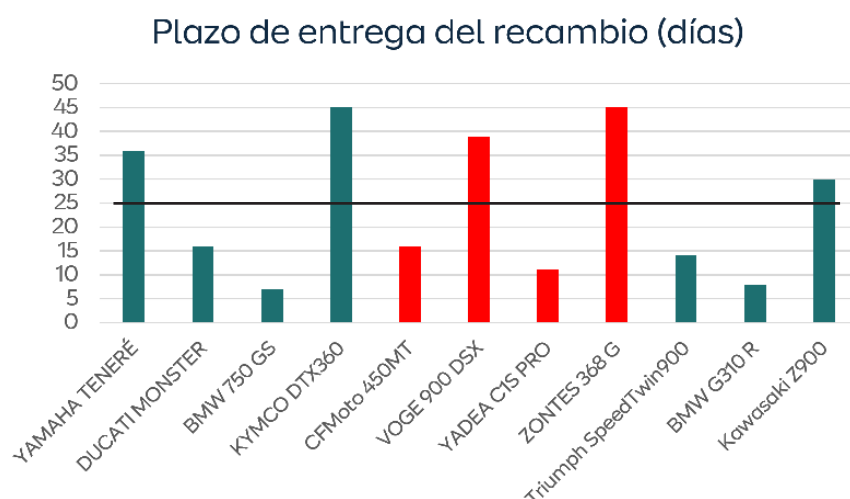
2.2. Mercado, distribución y consecuencias para la peritación

En los últimos años, el mercado español de ciclomotores y motocicletas ha experimentado una transformación marcada por la irrupción de fabricantes de origen chino o con producción en China. Actualmente, estos fabricantes se han convertido en actores relevantes capaces de competir con marcas japonesas y europeas tanto en motos de combustión de acceso A1 y A2 como en scooters eléctricos urbanos. Entre ellas destacan Zontes y Voge, que ya figuran entre las más vendidas del país, junto con otras como CFMoto, QJMotor, Yadea y Keeway. Esta expansión se apoya en una estrategia basada en precios competitivos, equipamientos de serie muy completos y redes comerciales cada vez más amplias.

En términos de distribución, la mayoría de estas marcas operan a través de importadores y redes oficiales ya estructuradas. Voge, Zontes, Mitt, CFMoto y QJMotor se apoyan en distribuidores como Onetrón o Jets Marivent, mientras que Yadea lo hace a través de Mobilitus S.L. y Keeway, mediante su propia estructura de importación.

Su red comercial, sin embargo, presenta cierto retraso respecto a fabricantes tradicionales debido al corto tiempo que llevan implantadas en España

Por otro lado, desde la perspectiva pericial, el principal inconveniente no reside en la inexistencia de red comercial, sino en la escasa disponibilidad de estos modelos en plataformas de valoración como Solera Auto o DAT. Esta situación obliga, en muchos casos, a realizar la peritación de forma manual, anotando referencias directamente sobre las piezas o solicitando ayuda a concesionarios oficiales. El problema se agrava porque, a menudo, existe ausencia de referencias claras, exceso de códigos alfanuméricos o falta total de despieces accesibles incluso para algunos concesionarios. Como consecuencia, el tiempo necesario para identificar correctamente las piezas dañadas, valorarlas y gestionar su pedido aumenta de forma notable. En cuanto a los plazos de entrega, suelen ser similares a los de marcas tradicionales. No obstante, hay ocasiones en las que la inmadurez de la red de distribución se hace presente, provocando ciertos contratiempos. Cabe destacar que actualmente es común que incluso las marcas bien asentadas tengan periodos de entrega dilatados.



2.3. Ensayos realizados en Cesvimap

En Cesvimap, se han analizado cuatro modelos pertenecientes a segmentos estratégicos por su relevancia en el mercado español: en el segmento con mayor crecimiento, el trail, se eligió la Voge 900 DSX como trail de gran cilindrada y la CFMoto 450 MT como trail de cilindrada media, la Zontes 368 G, como scooter, y la Yadea C1S PRO como scooter eléctrico urbano. Los resultados muestran diferencias entre fabricantes. Zontes, Voge y CFMoto buscan competir directamente con marcas tradicionales y presentan altos niveles de calidad de chasis, motor y componentes. En cambio, en Yadea se detectan componentes y detalles no tan cuidados, especialmente en elementos como tijas sin mecanizar y la calidad de la tornillería. A pesar de ello, las motos chinas no presentan, en términos generales, una calidad significativamente distinta a la de marcas tradicionales. Cabe señalar que muchos de estos fabricantes tienen acuerdos con fabricantes europeos bien asentados y reconocidos, llevando a cabo la producción de alguno de sus modelos, tal como ocurre con BMW y Voge (LONCIN) o KTM y CFMoto. En algunas situaciones, los modelos de ambas marcas, tanto europeas como chinas, se ensamblan en una misma línea de montaje, compartiendo componentes clave como el motor. Por este motivo, los estándares de calidad se mantienen en niveles elevados.

En cuanto a costes de adquisición, los modelos chinos analizados, a excepción de la Yadea, se sitúan entre un 15 % y un 40 % por debajo de fabricantes tradicionales equivalentes. La Voge 900 DSX se comercializa en torno a 9.192 €, claramente por debajo de su prima hermana (sus motores se fabrican en la misma línea de montaje), la BMW F 900 GS (14.210 €); la Zontes 368 G parte desde 5.592 €, por debajo de una Honda ADV350 (6.740 €); la CFMoto 450 MT se sitúa en 6.495 €, por debajo de la KTM 390 Adventure R (6.999 €); no obstante, la Yadea C1S PRO, con un precio de 4.890 €, está encuentra por encima de motos de marcas tradicionales como la Honda CUVe (4.000 €). En muchos casos, esta diferencia de precio se acompaña de un equipamiento de serie especialmente amplio, lo que explica buena parte del éxito comercial de estas marcas.



Fuente: VOGÉ



Fuente: BMW Motorrad

El análisis comparativo de recambios confirma, además, que el coste de las piezas suele ser inferior a la de los fabricantes tradicionales, aunque con diferencias según marca. En la Voge 900 DSX, el precio medio del recambio se sitúa, aproximadamente, un 45 % por debajo de la media de sus competidoras; en Yadea, alrededor de un 28 % por debajo; mientras que en Zontes y CFMoto los valores se mantienen más cercanos a la media del mercado. El estudio concluye que el coste del recambio depende principalmente del fabricante concreto y no tanto del segmento. También se observa que el índice que relaciona el coste del recambio con el valor del vehículo nuevo resulta más favorable en las motocicletas chinas, lo que sugiere un menor impacto económico relativo ante una colisión similar.

A continuación, se muestra el coste medio de las piezas más susceptibles de daño para cada tipología de moto ante una caída (que se explica tras las tablas comparativas).

Piezas	Voge 900 DSX	HONDA NC750 X	BMW 750 GS	MEDIA (€)	% Voge / MEDIA
Araña	44,70 €	480,18 €	205,28 €	243,39 €	18,37%
Chasis	509,65 €	3.816,86 €	2.594,20 €	2.306,90 €	22,09%
Disco de freno delantero	115,25 €	217,79 €	223,15 €	185,40 €	62,16%
Estribera de conductor	104,64 €	59,60 €	99,10 €	87,78 €	119,21%
Faro delantero	314,60 €	714,99 €	1.547,56 €	859,05 €	36,62%
Horquilla derecha completa	651,42 €	917,11 €	852,84 €	807,12 €	80,71%
Intermitente delantero	21,59 €	54,56 €	46,74 €	40,96 €	52,71%
Llanta de rueda delantera	678,04 €	913,91 €	929,83 €	840,59 €	80,66%
Maneta de freno delantero	41,38 €	53,13 €	97,39 €	63,97 €	64,69%
Manillar	115,28 €	58,50 €	153,20 €	108,99 €	105,77%
Retrovisor	47,91 €	47,46 €	87,91 €	61,09 €	78,43%
Silenciador	331,63 €	823,82 €	1.112,27 €	755,91 €	43,87%
Tija inferior	205,33 €	391,59 €	406,90 €	334,61 €	61,36%
Tija superior	160,74 €	277,68 €	378,60 €	272,34 €	59,02%

Piezas	CFMoto 450 MT	KTM 390 ADVENTURE R	ROYAL ENFIELD HIMALAYAN	MEDIA (€)	% CFMoto / MEDIA
Araña	97,43 €	40,05 €	73,74 €	70,41 €	138,38%
Chasis	483,88 €	1292,10 €	835,46 €	870,48 €	55,59%
Disco de freno delantero	111,27 €	166,62 €	206,52 €	161,47 €	68,91%
Estribera de conductor	53,51 €	15,67 €	15,46 €	28,21 €	189,68%
Faro delantero	342,32 €	741,13 €	235,88 €	439,78 €	77,84%
Horquilla derecha completa	466,78 €	747,05 €	326,10 €	513,31 €	90,94%
Intermitente delantero	38,96 €	32,61 €	29,68 €	33,75 €	115,44%
Llanta de rueda delantera	754,68 €	384,78 €	807,25 €	648,90 €	116,30%
Maneta de freno delantero	41,53 €	46,28 €	25,60 €	37,80 €	109,87%
Manillar	86,25 €	120,27 €	41,58 €	82,70 €	104,29%
Retrovisor	67,88 €	33,21 €	16,30 €	39,13 €	173,47%
Silenciador	292,29 €	372,68 €	670,56 €	445,18 €	65,66%
Tija inferior	147,47 €	291,73 €	251,87 €	230,36 €	64,02%
Tija superior	108,61 €	238,85 €	157,17 €	168,21 €	64,57%

Piezas	Zontes 368G	YAMAHA XMAX300	KYMCO DTX360	MEDIA	% Zontes / MEDIA
Chasis	1234,20 €	1773,03 €	1158,16 €	1.388,46 €	88,89%
Cúpula	202,46 €	153,71 €	322,24 €	226,14 €	89,53%
Disco de freno delantero	179,08 €	97,05 €	112,78 €	129,64 €	138,14%
Faro delantero	671,54 €	393,86 €	705,73 €	474,62 €	141,49%
Guardabarros delantero	125,27 €	109,46 €	38,10 €	164,94 €	75,95%
Horquilla derecha completa	450,12 €	905,14 €	302,57 €	444,33 €	101,30%
Intermitente delantero	44,53 €	39,13 €	58,39 €	182,55 €	24,39%
Llanta de rueda delantera	592,90 €	413,12 €	213,40 €	223,68 €	265,07%
Maneta de freno delantero	50,82 €	49,08 €	23,21 €	221,73 €	22,92%
Manillar	70,97 €	136,50 €	93,40 €	93,57 €	75,85%
Retrovisor	59,90 €	31,91 €	116,44 €	73,11 €	81,93%
Silenciador	589,88 €	739,30 €	648,31 €	482,50 €	122,25%
Tapa derecha de motor	49,13 €	101,05 €	182,21 €	291,05 €	16,88%
Tapa lateral derecha	163,53 €	170,09 €	32,23 €	83,82 €	195,10%
Tija inferior	288,59 €	349,41 €	113,38 €	208,77 €	138,23%
Tija superior	77,14 €	188,02 €	84,74 €	187,12 €	41,22%

Piezas	Yadea C1S PRO	NIU NQI SPORT	YAMAHA NEO'S	MEDIA	% Yadea / MEDIA
Asidero	35,17	23,10 €	87,95 €	48,74 €	72,16%
Asiento	85,43	84,10 €	187,53 €	119,02 €	71,78%
Chasis	204,58	-	1.182,11 €	462,23 €	44,26%
Contraescudo	19,58	42,30 €	74,52 €	45,47 €	43,06%
Disco de freno delantero	34,99	42,21 €	97,78 €	58,33 €	59,99%
Escudo frontal	104,98	32,82 €	129,22 €	89,01 €	117,94%
Espejo retrovisor dcho.	14,52	9,97 €	32,08 €	18,86 €	76,99%
Faro delantero	153,37	136,38 €	447,35 €	245,70 €	62,42%
Guardabarros delantero	47,36	59,08 €	213,27 €	106,57 €	44,44%
Horquilla derecha completa	99,98	77,8 €	250,17 €	142,65 €	70,09%
Intermitente delantero	31,40	17,46 €	179,96 €	76,27 €	41,17%
Llanta de rueda delantera	101,90	114,4 €	385,58 €	200,63 €	50,79%
Manillar	44,37	22,61 €	168,72 €	78,57 €	56,47%
Tija inferior	74,11	130,32 €	221,54 €	141,99 €	52,19%

Para evaluar la reparabilidad, se sometió a las cuatro motocicletas a un crash test en el que se simulaba una colisión urbana a 15 km/h contra un turismo que se hubiera saltado una intersección. Tras el ensayo, la valoración de daños de todos los modelos tuvo que realizarse manualmente ante la ausencia de información en Solera Auto o DAT. En la Voge 900 DSX fue necesario trabajar sobre despieces facilitados por el concesionario; en la Zontes 368 G se complicó la identificación de referencias por exceso y ausencia de información, y no fue posible concluir la reparación por la demora del recambio; en la Yadea C1S PRO incluso el propio concesionario carecía de despieces; y en CFMoto 450 MT hubo que apoyarse también en fotografías y referencias enviadas al área de recambios del concesionario.



Fuente: Cesvimap

En la siguiente tabla se muestra el coste medio del recambio necesario para llevar a cabo la reparación de las distintas motocicletas analizadas:

Comparativa coste del recambio tras crash test		
	Fabricantes tradicionales	Fabricantes chinos
Coste medio total piezas sustituidas	755,83 €	459,15 €
Coste medio del recambio sobre el valor del vehículo nuevo	19,4 %	7,59 %

Al compararlos con vehículos de marcas tradicionales de su mismo segmento, se observa que el índice 'coste del recambio/valor de la moto nueva' es sistemáticamente inferior en las marcas chinas analizadas. Este comportamiento respalda la idea de que, desde un punto de vista pericial, las motos chinas ofrecen una reparabilidad económicamente competitiva.

03

Conclusiones

- La información obtenida permite concluir que las motocicletas y ciclomotores de origen chino se han consolidado como una realidad relevante en el mercado español. Su crecimiento en matriculaciones, su presencia en múltiples segmentos y el posicionamiento alcanzado por marcas como Zontes, Voge, QJMotor, CFMoto y Yadea demuestran que ya no se trata de una oferta marginal, sino de una alternativa plenamente competitiva frente a fabricantes tradicionales. Parte de este avance se explica por unos precios de adquisición claramente inferiores y por un equipamiento de serie especialmente amplio, factores que han favorecido su penetración comercial.
- A nivel técnico, se concluye que no puede sostenerse una visión general de inferioridad estructural de estas motocicletas. Marcas como Zontes, Voge y CFMoto presentan una calidad constructiva equiparable a la de fabricantes tradicionales en chasis, motor y componentes, aunque existen excepciones como Yadea, donde se detectan calidades inferiores en determinados elementos. En cuanto a dañabilidad, los resultados del crash test no muestran diferencias significativas frente a motos tradicionales equivalentes. Además, el coste del recambio suele ser inferior o similar al de la competencia, dependiendo de la marca, y el índice entre coste de reparación y valor del vehículo resulta más favorable en las motocicletas chinas.
- Las principales dificultades detectadas se concentran en el proceso técnico y logístico de la posventa. La ausencia de modelos en Solera Auto o DAT, la falta de despieces, la necesidad de realizar valoraciones manuales, la lentitud en la comunicación entre concesionarios e importadores y, en algunos casos, los largos plazos de entrega de recambios son actualmente los factores que más condicionan la reparación y la peritación de estos vehículos. Por tanto, el principal reto de estas marcas no es tanto su producto como la consolidación de un servicio posventa y de recambios plenamente maduro.



Fuente: Cesvimap

- En definitiva, es posible afirmar que las motocicletas chinas ofrecen hoy una combinación muy competitiva de precio de adquisición, equipamiento, calidad constructiva y coste de reparación. Su evolución futura dependerá, sobre todo, de la mejora de la red de recambios, de la integración de sus modelos en plataformas de valoración y del fortalecimiento de la posventa. Si estas áreas continúan desarrollándose, todo apunta a que su peso en el mercado español seguirá creciendo en los próximos años.

