

Altacarros

cochesTV

PRUEBA ECO: KIA SPORTAGE HEV 239 CV
Lo necesario para seguir a tope



PRUEBA

BMW M3 TOURING CS

ESTE 551 CV

FAMILIAR
ES UNA
FIERA



1300 km/h!!



PRUEBA ECO



VOLKSWAGEN T-ROC 1.5 eTSI

En su
momento
más dulce

150 CV
5,8 l/100 km

6,4 l/100 km
150 CV



PRUEBA ECO PORSCHE MACAN TURBO

Autonomía: 590 km

639 CV Top deportivo eléctrico



5,8 l/100 km
184 CV



COMPARATIVA ECO

AUDI Q3 SPORTBACK TFSI S tronic vs. HONDA ZR-V HYBRID SUV cupé con argumentos aplastantes

4,8 l/100 km
204 CV



5,1 l/100
190 CV



COMPARATIVA ECO

AUDI A5 TDI MHEV PLUS vs. BMW 420d GRAN COUPÉ TAN SEDUCTORES COMO EFICIENTES

nueva
GUÍA DE PRECIOS MÁS ÁGIL Y DINÁMICA
TODOS LOS QR QUE CONFIGURAN CADA MODELO



Nº 278 • 4,50€
00278
8 413042 090786





Nuevo T-Roc. Larga vida al Roc.

Subirte y que todo el mundo te mire... pero sin estar en el escenario. Esa es la sensación que tendrás con el Nuevo T-Roc gracias a su diseño renovado, sus logos iluminados, sus faros Matrix LED y motor mild hybrid con etiqueta ECO. Roc en estado puro.



Gama nuevo T-Roc: consumo combinado WLTP (litros/100 km) de 5,5 a 5,9. Emisión CO₂ combinado WLTP (g/km) de 125 a 135. Modelo visualizado: T-Roc R-Line con opcionales.



8. COMPARATIVA ECO MERCEDES-AMG E 53 HYBRID 4MATIC+ ESTATE AMG DYNAMIC PLUS vs. AUDI RS 6 AVANT PERFORMANCE

Tardará poco en despedirse, y le hablo del RS 6, pero a buen seguro tendrá un relevo tan o más contundente, probablemente plug-in. Aquí pone sobre la mesa sus 630 CV frente a los 612 que libera el no menos brutal E 53 Hybrid 4MATIC+ Estate AMG Dynamic Plus, este ya PHEV.

42. PRUEBA ECO DS N°4 HYBRID 145 ÉTOILE



La puesta al día de la exclusiva berlina compacta francesa transmite una presencia fresca y de impronta aún mayor. Los cambios practicados son numerosos, sobre todo en el exterior. No

tanto en la parcela mecánica, que mantiene alternativas como este gasolina con hibridación ligera MHEV, 145 CV, cambio automático, sello ECO e interesantes consumos.

50. PRUEBA ECO HYUNDAI IONIQ 5 239 kW 84 kWh AWD ENERGY

Aunque ligeramente, la firma coreana ha actualizado su crossover eléctrico IONIQ 5 que, sin embargo, mejora de forma apreciable de puertas hacia dentro.

También escala en cuanto a mecánicas (potencia) y, más aún, en autonomía. Aquí por ejemplo lo tiene a fondo en versión de 500 km de alcance.





editorial

Toda una revolución la que se ha montado al hilo de la baliza señalizadora V16, y no extraña. Lo que comenzó siendo la reclamación de algunos ha terminado haciendo girar la cabeza de casi todos. La queja tiene vertientes. Por ejemplo, las piezas sin geolocalización, la primeras que se vendieron, no valen. Más. De día, no digamos al sol, apenas se ven de lejos sus destellos, y lo mismo si el coche averiado está tras un cambio de rasante, en sentido opuesto a la marcha tras una curva... ¿Y dónde colocarla en descapotables con techo de lona, camiones o furgones altos a los que no hay forma de llegar ni el resto de usuarios ven lo que hay sobre el techo? Entre los últimos cabe añadir a las autocaravanas, sobre todo si son capuchinas. La medida tiene su razón de ser: que no andemos alrededor del coche para poner los triángulos de emergencia por riesgo de atropello, pero desde ahí todo parece un despropósito concebido de forma chapucera, un sacacuartos, como muchos opinan, no digamos si tienen flotas o, sencillamente, varios coches en casa. Ni siquiera el ministro del ramo, Grande Marlaska, se pone de acuerdo con la Guardia Civil sobre cuándo empezar a multar si no llevamos la pieza, por no hablar de que en el resto de la UE no se pide (aunque sus ciudadanos conduzcan por España), del riesgo de alerta socorrida por grúas pirata (ya incide la policía que ojo a esto, que pidamos credenciales cuando acudan) o que desde la DGT se hable de quedarse dentro del coche en caso de avería, ya señalizada, cuando es bastante más peligroso que guarecerse fuera y al margen de la carretera.

Eduardo Cano

56. AVANCE PEUGEOT 408

Impulso para la berliana pseudo crossover del león: nueva imagen frontal, nuevo color de carrocería, cambios en la zaga, en la instrumentación... En Plug-in Hybrid gana potencia.



80. COMPARATIVA

HONDA CIVIC TYPE R vs. CUPRA LEÓN VZ EXTREME

La firma japonesa dice adiós a una de las berlinas deportivas más icónicas, con nada menos que 329 CV dirigidos al eje delantero. Emisiones mandan... Entre tanto, aprovechamos que aún

quedan algunas unidades a la venta para medirla con otra de nuevo cuño muy próxima, el CUPRA León en una de sus expresiones más radicales, el VZ que apareja 300 CV.



88. CONTACTO XPENG P7+

Como mínimo, está suntiosa y sofisticada propuesta eléctrica es contundente: hasta 530 km de autonomía y hasta 503 CV de potencia, con una super recarga 5C que pone la batería del 10-80% en solo 12 minutos.

Altagama MOTOR

Editor Motor: Martín Gabilondo • Dirección: Eduardo Cano (ecano@grupov.es) • Redacción: Juan Pablo Esteban y Eduardo Lausín • Portada y Maquetación: Jorge Molina Ruiz y José Armando Gómez

Editor: Martín Gabilondo Viqueira • Director general adjunto: Martín Gabilondo Sánchez • Directora financiera: María Pérez Acín • Directora Comercial: Ana Cid • Director de Arte: Javier Corral • Redacción, publicidad y suscripciones: C/ Valportillo Primera, n.º 11 - Tel. 91 662 21 37 - Fax 91 662 26 54 28108 Alcobendas (Madrid) suscripciones@grupov.es - www.grupov.es E-mail: altagama@grupov.es • Publicidad Alemania: MSI - Media Service International GmbH - khg@media-service-international.de • Imprime: Rotocobrhi • Distribuye: SGEL • Depósito Legal: M-49389-2002 • ISSN: 2254-9897 Controlado por

Precio: 4,50 euros (IVA incluido).

Precio en Canarias: 4,65 euros (sobre tarifa aérea).



ADEMÁS...

16. Concept car: Lexus LFA Concept BEV
20. Dossier: Porsche Cayenne Electric y sus rivales
26. Comparativa ECO: Audi Q3 Sportback S line TFSI S tronic vs. Honda ZR-V Hybrid Advance
34. Prueba: BMW M3 Touring CS
58. Comparativa ECO: Audi A5 2.0 TDI MHEV Plus S line vs. BMW 420d Gran Coupé M Sport Pro
66. Prueba ECO: Audi Q5 Sportback Black Competition e-Hybrid quattro 270 kW S tronic
72. Prueba ECO: Volkswagen T-Roc 1.5 eTSI 150 CV R-Line
90. Comparativa ECO: Alpine A290 GTS vs. Lancia Ypsilon HF vs. MINI JCW Eléctrico
100. Prueba ECO: Mazda6e EV 190 kW Takumi
108. Prueba ECO: Porsche Macan Turbo
114. Prueba ECO: Kia Sportage HEV 239 CV GT-Line
120. Fuerza de serie
122. Mercado
123. Guía de precios

NOTA: La información, noticias y contenidos en esta revista están destinados a informar. No se manifiesta correspondencia con las lecturas. © Editorial Grupov. Reservados todos los derechos. Cada artículo tiene su licencia. Entregando el número, salvo indicación en contrario, se considera que el lector ha aceptado la licencia.



MANDAS
UN MENSAJE
CUANDO NO TOCA
Y TE CONDENAN
A CUATRO AÑOS
DE CÁRCEL.

En un siniestro de tráfico
puedes morir o perder tu vida.



HYUNDAI IONIQ 9

Exclusividad sostenible

La vasta experiencia de Hyundai en la producción, por una parte, de todocaminos, y por otra de automóviles eléctricos de última generación encuentra su máxima expresión en IONIQ 9, un SUV de gran tamaño (5,06 metros de longitud) desarrollado so-

bre la plataforma específica E-GMP disponible en configuraciones de 5 y 7 plazas, aptas para ocupantes adultos. Entre sus aspectos más vigilados figura el aislamiento acústico, garantizado a partir de soluciones como ventanillas laminadas en todas las puertas y función de anulación de

frecuencias a través del sistema de sonido

Tan amplio como luminoso y funcional, IONIQ 9 prioriza la vida a bordo en un entorno que acude a multitud de elementos sostenibles. Por otra parte, la gama comprende declinaciones de 218 (autonomía de 620 km y tracción

trasera), 313 y 435 CV (como el anterior, con 600 km de alcance y tracción total). Unas y otras disfrutan de batería de tipo NCM de 110,3 kWh de capacidad.

EN UN SUSPIRO

Puesto que su arquitectura eléctrica es de 800 V, admiten





Diseño muy cuidado, con vanguardistas soluciones como las ópticas tipo pixel. Los faros delanteros son matriciales.



Hay configuraciones interiores de seis plazas, más exclusiva, y de siete (en las imágenes). La habitabilidad es extraordinariamente amplia.



**Desde 550 €/mes
con 3 años del
mantenimiento
gratuito**

recargas realmente rápidas. En concreto, IONIQ 9 consiente puntos en corriente continua de 250 kW, lo que supone recargar la batería del 10 al 80 % en solo 24 minutos.

Pero hay más. Por ejemplo, en configuración de seis asientos los de la segunda fila son individuales, incluso con una alternativa relax dotada de respaldo reclinable y apoya piernas extensible. Y al volante, dos pantallas digitales de 12,3" seguidas bajo una superficie curva orientada al conductor común para instrumentación e infoentretenimiento, este conectado a Internet de forma

permanente, con actualizaciones inalámbricas OTA, Blue-Link, integración Android Auto y Apple CarPlay sin cable, planificador de rutas (sugiere paradas para recargar al fijar destino), en versión Ecalligraphy retrovisores exteriores mediante cámaras (con dos pantallas adicionales en el salpicadero), sonido BOSE con 14 altavoces, información proyectada en el parabrisas Head-up Display, techo panorámico de cristal, masaje para los asientos de la primera y segunda filas... Y como guinda, un completo elenco de ADAS de última generación. □



En versión Ecalligraphy los retrovisores exteriores corren a cargo de cámaras que optimizan la visión en toda circunstancia.



Enorme volumen de carga abatiendo las filas segunda y tercera, entonces enrasadas en el piso.



MERCEDES-AMG E 53 HYBRID
4 MATIC + ESTATE **vs.** AUDI RS 6 AVANT
PERFORMANCE

Días de furia

Los dos son pura sangre para disfrutar en familia, ojo, por sendas alternativas. En el Audi las prestaciones son superiores y las sensaciones al volante se disfrutan más. El Mercedes-AMG también brinda un rendimiento espectacular y añade el atractivo de unos consumos mucho más comedidos gracias a su sistema PHEV y su generosa autonomía eléctrica. En fin, maneras de entender la gran deportividad.

⌚ E. Cano 📸 Paloma Soria



MERCEDES AMG E 53 HYBRID 4MATIC+ ESTATE

Motor térmico	Gasolina, 6 cil. en línea, turbo
Cilindrada	2.999 cm ³
Potencia máxima	330 KW-449 CV entre 5.800 y 6.100 rpm
Par máximo	560 Nm entre 2.200 y 5.000 rpm
Motor eléctrico	Síncrono de imanes permanentes
Potencia máxima	120 KW-163 CV
Batería	Ion-litio 28,6 kWh (21,2 útiles)
Autonomía EV	91 km
Potencia máx. combinada	450 KW-612 CV
Par máximo combinado	750 Nm
Velocidad máxima	250 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	3,9 segundos
Consumo	3,1 l/100 km /17,8 kWh
Precio base	121.656 €
Gama desde	68.554 €
Cuota mensual*	n.d.
Lanzamiento	Febrero de 2023
Valoración Altagama	★★★★★

*Mas información en mercedes-benz.es

AUDI RS 6 AVANT PERFORMANCE

Motor térmico	Gasolina, 8 cilindros en V, turboalimentado
Cilindrada	3.996 cm ³
Potencia máxima	463 KW-630 CV entre 6.000 y 6.250 rpm
Par máximo	850 Nm entre 2.300 y 4.500 rpm
Velocidad máxima	280 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	3,4 segundos
Precio base	173.650 €
Gama desde	66.570 €
Cuota Mensual*	1.678 €
Lanzamiento	Valoración Altagama

*Mas información en audi.es



FOR SAFER CARS
EURO NCAP

TEST 2024 ★★★★★

ADULT OCCUPANT	87%	CHILD OCCUPANT	88%
PEDESTRIAN	78%	SAFETY ASSIST	77%

FOR SAFER CARS



TEST 2024 ★★★★★

ADULT OCCUPANT	92%	CHILD OCCUPANT	90%
PEDESTRIAN	84%	SAFETY ASSIST	87%



Actualmente hay formas diferentes de eso que llamamos correr. Hasta hace nada todo dependía de la fuerza bruta: cuanta más cilindrada y caballería mejor. Es el caso del Audi RS 6 Avant. Pero ahora también se acude a la electrificación, como pasa en el último BMW M5 o en el Mercedes-AMG E 53 Hybrid que nos ocupa en este duelo de altura.

No es fácil superar 600 CV y menos aún controlarlos al volante. Nuestros protagonistas lo consiguen, pero por caminos dispares. El RS 6 Avant lo firma gracias al empuje de todo un V8 de 4,0 litros biturbo. Eroga 600 CV si pagamos 155.330 €. Y si somos más caprichosos la versión performance incrementa potencia a 630 CV... y precio a 173.650 €. Palabras mayores.

Cuenta con un pequeño guño eléctrico al incorporar un

sistema mild hybrid que apenas aporta 16 CV, suficientes para hacerse con la etiqueta medioambiental ECO. Su rival, sin embargo, apuesta por una electrificación ya sin tanto complejo. Su sistema híbrido enchufable combina un propulsor 3.0 de seis cilindros en línea que arroja 449 CV y otro eléctrico que aporta 163 más. La potencia total del sistema asciende a 585 CV.

612 CV con truco

Para igualar el pulso hay que apostar por el paquete AMG DYNAMIC PLUS (4.192 €) y activar la función Race Start, un sofisticado launch control que permite alcanzar 612 CV en momentos puntuales.

Agrega, simultáneamente, elementos como suspensión activa dinámica del motor, frenos de alto rendimiento AMG o diferencial autoblocante electrónico en el eje trasero, entre otros. Con esta



Llantas de 22' con neumáticos 285/30 R22 de serie. Los frenos cerámicos RS cuestan 12.570 €.

La dinámica es más deportiva y prestacional en el RS 6 Avant performance



Doble salida de escape y un sonido de 'carreras' gracias a su motor V8 biturbo.

aportación la tarifa queda en 121.656 €. Aun así, la diferencia a su favor es considerable valorando su rival.

Primer punto. El rendimiento cae del lado del Audi. Cuando se pisa el acelerador sin miramientos desata la tormenta perfecta. Es bastante más rápido, acelera mejor y en Alemania podríamos disfrutar de sus 280 km/h sin miedo a evaporar los puntos del carnet. Y si le parece poco puede llegar a 305 echando mano del paquete dinámico RS plus, que suma dirección en el eje trasero, dirección dinámica y diferencial deportivo quattro (11.950 €).

Su rival no es manco, pero todo en él resulta más progresivo y refinado. Con Paquete AMG Driver (2.529 €) alcanza 275 km/h, liberándose de la autolimitación a 250. En cualquier caso, sus aceleraciones no son tan contundentes, si bien cubre el 0-100 km/h en

AUDI RS 6 AVANT PERFORMANCE

	LO MEJOR
Rendimiento espectacular	
Dinámica y tecnología	
Calidad y exclusividad	
	LO PEOR
Consumos elevados	
Precio respecto a su rival	
Túnel central trasero muy voluminoso	





Cuadro Audi virtual cockpit plus: ofrece detalles específicos RS, casi de competición.



Levas en el volante para gestionar el cambio Tiptronic.



Eso mismo se puede hacer desde la palanca.



Climatizador bizona, también en las plazas traseras de serie.



Desde la pantalla táctil se elige el perfil de conducción. Admite memorizar dos ajustes.



Faros LED Matrix HD con luz láser e intermitentes dinámicos de serie, una filigrana.



La imagen del RS 6 Avant es algo más agresiva y su puesta a punto, más radical.

3,9 segundos (medio segundo más que el Audi).

La gran ventaja llega con el uso 'normal' del vehículo, que no siempre vamos a ir 'envenenados'. Su sistema PHEV ofrece la posibilidad de disfrutar de un eléctrico en el día a día: su batería de 21,2 kWh de capacidad nos ha permitido recorrer 84 km sin emisiones, nada mal. Yendo así, difícil bajar de 20 kWh/100 km, pero

cabe circular hasta 140 km/h sin aporte térmico. Su gran baza frente a su rival es el consumo. Mientras en el RS 6 Avant es complicado mejorar los 12,5 l/100 km de media, y sin alardes, en el AMG E 53 Hybrid hemos logrado registros de 8 litros sin carga en la batería, y de apenas 5,1 l/100 km y 18,2 kWh(100 km con la pila aportando energía).

Carga en CC opcional

A la hora de hacer reposiciones en la última, en una toma de 11 kW de corriente alterna necesitaremos casi dos horas y media. Pero es que también dispone la opción de cargar en puntos rápidos o de continua, nada menos que a 60 kW, que reduce ese tiempo a 20 minutos (10-80%). Una ventaja para cubrir largos desplazamientos, si bien habrá que pagar 665 € en la carta de opciones. ☐

VALORACIÓN

AUDI RS 6 AVANT PERFORMANCE

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★



Cuadro de 12,3" configurable y con multitud de información. La resolución es magnífica.



Levas en la dirección: gestionan el cambio.



Este mando del volante ajusta la dureza de la suspensión...



... y desde este otro se escogen los siete perfiles de conducción.



El motor eléctrico va integrado dentro del cambio automático 9G-TRONIC.

Los dos apuestan por cambios automáticos. En el Audi encontramos un Tiptronic de convertidor de par y ocho velocidades. El Clase E Estate añade una relación más; su 9G-TRONIC también es un convertidor.

Se agradece que con estos niveles de potencia los dos comprendan tracción total. También aquí hay alguna diferencia. El RS 6 Avant opta por su particular sistema quattro permanente con reparto de fuerza entre ejes del 60/40% en condiciones normales (varía según agarre). En su rival tiene más protagonismo el eje trasero y conecta el delantero cuando es necesario.

Asimismo, hay otro detalle técnico que ayuda a estabilizar el conjunto en este tandem. Se trata de un sistema de dirección en las ruedas traseras

MERCEDES-AMG E 53 HYBRID ESTATE

▲ LO MEJOR

Relación entre prestaciones y consumo
Autonomía EV

▼ LO PEOR

Dinámica y tecnología
El volante tapa parte del cuadro de mandos

Radio de giro

Capacidad del maletero

VALORACIÓN

MERCEDES-AMG E 53 HYBRID 4MATIC+ ESTATE

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★





Faros DIGITAL LIGHT: adaptan la iluminación a las condiciones de la calzada y del tráfico.



que suaviza la ‘negociación’ de curvas a velocidades elevadas mientras dulcifica las maniobras (aparcamiento...).

La dirección es muy directa en uno y otro, más en el de la estrella, y no faltan autobloqueantes detrás o discos cerámicos de freno si se desea, solo aconsejables si somos asiduos a los circuitos.

Dinámicamente el RS 6 Avant viaja un punto por encima desde una puesta a punto más radical, por ir más

cerca del suelo y porque monta suspensión neumática en la dotación de serie, que también contribuye a ello y a dulcificar el confort si nos lo tomamos con más calma. En su oponente el tacto del pedal de freno no acaba de convencer, y cuando se va rápido...

Pasemos al interior

El interior de los dos exhibe calidad Premium, como no podría ser de otra forma. La presentación muestra tres pantallas digitales en uno y otro, pero sin duda parece más apetecible la oferta



Llantas forjadas AMG de 21" con neumáticos 265/35 delante y 295/30 detrás. Cuestan 4.325 €.

del AMG E 53 Hybrid por tamaño y porque el espectacular sistema MBUX Superscreen permite al pasajero disponer de la suya.

La ergonomía es buena, pero en el Mercedes-AMG el volante tapa parte de la información del cuadro. Entre tanto, sus pulsadores hapticos son poco precisos. Detrás el espacio es holgado para un par de adultos en largas tiradas, aunque mejor evitar la plaza central, penalizada por túneles de transmisión demasiado voluminosos. En cuanto al maletero, cae del lado del Audi. Y eso que la Clase E siempre ha presumido de un volumen fantástico, pero aquí la ubicación de la batería pasa factura y queda en 460 litros (548 en el rival).

Última: el de los aros se anota mejor dotado para exprimir rendimiento, pero el de la estrella compensa vía oferta multimedia, más avanzada. Con todo, hay ‘mil’ extras en ambos si la idea pasa por dejarse una buena suma... □

Es un pura sangre por rendimiento y, a la vez, tenemos un eléctrico a diario gracias a la autonomía eléctrica



En dos horas y media la batería carga en una toma de 11 kW; y en 20 minutos en CC a 60.

EL PROBADOR OPINA

El RS 6 Avant es más deportivo por rendimiento, dinámica y sonido; inacabable su V8. El AMG E 53 Hybrid también ‘corre’, pero con menos ímpetu, aunque con un equipo PHEV que barre en gasto. Y el precio más comedido.



AUDI RS 6 AVANT PERFORMANCE



Regulaciones eléctricas, calefacción y ventilación en los asientos delanteros. Detrás la habitabilidad es similar, pero el maletero es más grande.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Audi pre sense front; reconocimiento de señales de tráfico; cámara multifuncional; aviso de salida de carril; modos de conducción audi drive select; quattro con diferencial deportivo; dirección en las cuatro ruedas; asientos delanteros deportivos, calefactables y con función masaje; Audi parking system plus con indicación de entorno; climatizador cuatro zonas; portón eléctrico; acceso y arranque llave confort y MMI Navegación Plus. OPCIONES Pintura metalizada

(1.455 €); Paquete dinámico RS Plus, incluye dirección en el eje trasero, dirección dinámica, incremento de velocidad hasta los 305 km/h y quattro con diferencial deportivo (11.950 €); sonido Bang & Olufsen Advanced con efecto 3D (7.575 €); visión nocturna (3.005 €); aparcamiento asistido (655 €); Head-up display (1.955 €); asistente de conducción adaptativo (700 €) y techo panorámico eléctrico (2.695 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

El paquete RS Plus incrementa deportividad considerablemente. El aparcamiento asistido y el Head-up display también resultan interesantes.

MERCEDES-AMG E 53 HYBRID 4MATIC+ ESTATE



Asientos muy deportivos con cinturones en rojo. Detrás ofrece mucho espacio, pero el maletero se queda en 460 litros por 'culpa' de la batería.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Asistente de aparcamiento activo; asistente de maniobra evasiva; amortiguación adaptativa; control del ángulo muerto; chasis AMG RIDE CONTROL; dirección en el eje trasero; detector activo de cambio de carril; cámara 360°; faros DIGITAL LIGHT; acceso y arranque (por botón) sin llave; climatizador bizona; MBUX y navegación con realidad aumentada; control por voz; cargador inalámbrico para móviles Qi; conectividad inalámbrica para Android Auto

y Apple CarPlay; reconocimiento de señales de tráfico y llantas de aleación de 19". OPCIONES Pintura metizada (1.197 €); Paquete Night AMG (744 €); Paquete Premium Plus (8.930 €); techo panorámico eléctrico (2.353 €); asientos delanteros multicontorno (2.117 €); MBUX Superscreen (1.803 €); Head-up display (1.319 €); sonido surround Burmester 4D (1.398 €) y carga continua 60 kW (665 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

El Paquete asistencia a la conducción Plus (2.843 €) es de lo más atractivo. También lo son el MBUX Superscreen y el Head-up display con realidad aumentada.





AUDI RS6 AVANT PERFORMANCE

MOTOR

Tipo de motor	Gasolina, 8 cilindros en V, turboalimentado
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	3.996 cm³
Alimentación	Inyección directa, biturbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en cada culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	463 kW-630 CV entre 6.000 y 6.250 rpm
Par máximo	850 Nm entre 2.300 y 4.500 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total quattro con diferencial central autoblocante
Caja de cambios	Automática con convertidor de par Tiptronic y 8 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	Paralelogramo deformable, resorte neumático y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte neumático y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera electromecánica servoasistida
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y de tracción
Frenos	Discos ventilados (420 mm) delanteros, y discos ventilados (370 mm) traseros
Neumáticos	285 / 30 ZR22
Llantas	10,5 x 22 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	280 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	3,4 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	12,7 l/100 km
Emissions (CO ₂)	289 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	5.018 / 1.951 / 1.501 mm
Distancia entre ejes	2.932 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	2.150 kg
Depósito de combustible	73 litros
Capacidad de maletero	548-1.658 litros

FICHAS TÉCNICAS



MERCEDES-AMG E 53 HYBRID 4MATIC+ ESTATE

MOTOR TÉRMICO

Tipo de motor	Gasolina, 6 cilindros en línea, turbo
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	2.999 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Dos árboles de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	330 kW-449 CV entre 5.800 y 6.100 rpm
Par máximo	560 Nm entre 2.200 y 5.000 rpm

MOTOR ELÉCTRICO

Tipo de motor	Síncrono imanes permanentes
Ubicación	Delantero longitudinal
Potencia máxima	120 kW-163 CV
Par máximo	480 Nm
Batería	Iones de litio, 28,6 kWh (21,2 útiles)

SISTEMA HÍBRIDO

Tipo de motor	Híbrido gasolina-eléctrico enchufable
Potencia máxima comb.	450 kW-612 CV
Par máximo comb.	750 Nm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total 4MATIC+
Caja de cambios	Automática con convertidor de par y 9 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	Paralelogramos deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera, con asistencia eléctrica
Ayudas electrónicas	ESP, control electrónico de tracción
Frenos	Discos ventilados (370 mm) delante y discos ventilados (360 mm) detrás
Neumáticos	255 / 45 R 19 delante y 285/40 R19 detrás
Llantas	9,5 x 19 pulgadas delante y 10,5 x 19 pulgadas detrás

PRESTACIONES

Velocidad máxima	250 km/h (autolimitada)
Aceleración 0 a 100 km/h	3,9 segundos

CONSUMOS

Autonomía EV	91 km
Combinado	3,1 l/100 km / 17,8 kWh
Potencia de carga máx.	60 kW en CC y 11 kW en CA
Tiempo de carga	20 minutos del 10 al 80% a 60 kW en CC y 2,25 horas a 11 kW en CA
Emissions (CO ₂)	70 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.971 / 1.904 / 1.497 mm
Distancia entre ejes	2.961 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	2.435 kg
Depósito de combustible	60 litros
Capacidad de maletero	460 - 1.675 litros

LEXUS LFA CONCEPT BEV

El sonido del silencio

Si pensaba que el LFA ya solo era objeto de coleccionista, se equivocaba: Lexus ha decidido resucitarlo pasados casi 15 años. El nuevo será incluso más radical que antes, aún con un matiz: el V10 solo retumbará en su memoria, pues el inédito LFA que derive de este concept será 100% eléctrico.

✉ Karam El Shenawy



Retroceda por un momento hasta el año 2010 y mientras cierra los ojos, piense en estas tres siglas: LFA. Fueron las que introdujeron a Lexus en el Olimpo de los superdeportivos gracias no solo a un chasis de carbono extraordinario, también a las exclusivas 500 unidades que se comercializaron (cada una a

400.000 €, con una burbuja actual que llega, según casos, al millón de euros) o a los 3,7 segundos y 326 km/h que conseguía gracias a 526 CV emanados de un V10 atmosférico de 4,8 litros, desarrollado en colaboración con Yamaha.

Sin embargo, para muchos lo que en realidad situó a la firma nipona en tan selecto estadio fue su sonido, bautizado

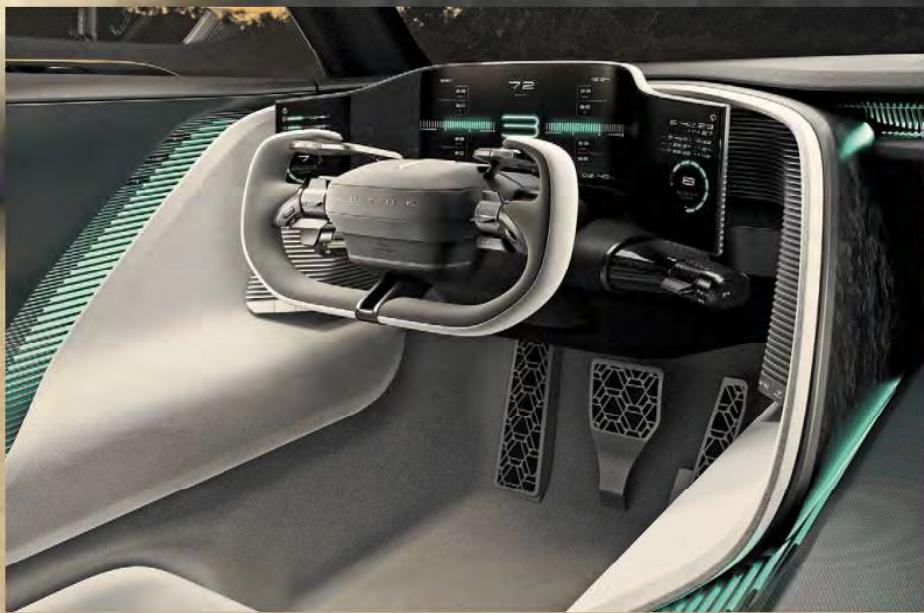
como el ‘Stradivarius nipón’ (otro guiño a su construcción artesanal), que hacía estremecer a quienes pasaban cerca por su agudo aullido. Una virtud que ahora, tres lustros después, desaparecerá.

Es mudo

Y es que entre los 30 modelos eléctricos que el Grupo Toyota anunció como lanzamientos

para antes de finalizar esta década había hueco para un superdeportivo. Pues bien, tras las especulaciones iniciales el resultado ha sido un heredero digno del mítico LFA que, como habrá entendido, ya no aullará como antes.. dado que será 100% cero emisiones. Lo que ve es un muy aproximado concept car hecho sobre la misma plataforma de □□□





El interior exhibe sencillez: acude a componentes funcionales distribuidos alrededor del conductor. Incluye un deportivo volante que neutraliza la necesidad de cambiar las manos de posición.



aluminio que soporta al Toyota GR GT, con mecánica híbrida de 650 CV desde un flamante propulsor de gasolina V8 desarrollado íntegramente por el grupo nipón.

De momento, y dado que el definitivo está aún en pleno desarrollo, la firma japonesa no ha querido dar pistas de por dónde irán los tiros en cuanto a rendimiento, alejándose al mismo tiempo de posibles críticas por suprimir el añorado V10. Y es tajante en su decisión, pues asegura que "el nombre LFA no se limita a un vehículo de combustión al simbolizar un automóvil dotado de tecnologías que los ingenieros deben preservar y transmitir a la siguiente generación. Del pasado al futuro: el Lexus LFA Concept testi-

monia cómo preservamos y transmitimos el valor de los deportivos y el conocimiento de la automoción para conservarlos y evolucionar".

Ese legado es, precisamente, el que sus responsables han querido preservar a través del Shikinen Sengu, ritual japonés de reconstrucción periódica que simboliza la transmisión de saberes de generación en generación. Aquí, los ingenieros veteranos pasan el testigo a los jóvenes adaptando técnicas tradicionales a motores eléctricos. ¿Resultado? Un producto que honra el legado sin quedar anclado en él.

Mayor empaque

Tanto es así que estéticamente la silueta de este concept evoca la del LFA original,

Mientras el LFA Concept es eléctrico, su clon en Toyota GR GT equipa propulsor V8 híbrido



Estos cuatro ventiladores podrían bien refrigerar el motor, bien la batería.



Rasgo propio de un concept car, los retrovisores digitales, de diseño muy aerodinámico.





Es más grande que el original, pero la silueta sigue desprendiendo gran deportividad.

con una zaga baja y ancha esculpida para favorecer el flujo del aire (esencial no solo en deportivos, sino sobre todo en los eléctricos). Acompaña un lateral muy cupé, con un morro tremadamente largo y un voladizo trasero exiguo, y no faltan soluciones racing al estilo de plásticos refor-

zados con fibra de carbono (CFRP), solución que asegura un ahorro extra de peso. Por su parte, la batería va situada en el fondo plano, rebajando centro de gravedad y otorgando un distribución de pesos ideal.

Hablamos de un coche que mide 4,69 metros de largura,

con 2,04 de anchura y solo 1,20 metros de altura, 14 cm más largo y ancho y dos más bajo que el original. La distancia entre ejes (batalla) pasa de 2,61 a 2,73 metros.

Un 1+1

Dentro el minimalismo cobra fuerza a partir de una

disposición propia de un coche de competición, envolviendo al conductor en un pseudo cockpit que le separa del copiloto mediante una especie de tabique. Un volante tipo timón, pensado para llevarlo siempre sujetó, deja entrever una terna de monitores que proporciona toda la información al piloto, evitando distracciones y convirtiendo la marcha en algo instintivo.

Es previsible que, frente a todo ello, la configuración final resulte modificada, si bien la idea seguirá girando en torno al conductor, como se ha visto en el Toyota GR GT, que instala un monitor central flotante y mandos mecánicos para regular ajustes. Queda esperar a 2027 para ver el definitivo, pero que Lexus haya decidido mantener viva la chispa LFA, incluso sin V10, es para estar agradecidos. □



PORSCHE CAYENNE ELECTRIC Y SUS RIVALES

Pesos pesados



El nuevo SUV a pilas de Stuttgart llegará en unas semanas y se convertirá en uno de los de su tipo más avanzados, eficientes y prestacionales, con picos de potencia de hasta 1.156 CV. Y eso que la competencia no anda precisamente manca, con una 'delegación' china cada vez más pujante y cuantiosa.

G. Zarzuela

Porsche ha sabido amoldarse a los tiempos y asimilar la movilidad eléctrica con toda naturalidad, ya desde hace años pero siempre con la máxima en cuanto a rendimiento y dinámica, banderas innegociables a lo largo de su historia. Su puesta en escena más reciente y poderosa es el Cayenne Electric, un SUV que acaricia cinco metros de largo y pesa 2.720 kg, aunque ya anticipa que será un auténtico Porsche por rendimiento y maneras.

Es el primero de la clase con un avanzado sistema de carga inductiva que actúa automáticamente cuando el vehículo se sitúa encima de una placa del suelo.

De armas tomar

Sus principales rivales son sus compatriotas de BMW y Mercedes-Benz, un pura sangre como el Maserati Grecale Folgore y el exclusivo Range Rover eléctrico que llega en semanas. También cabe incorporar al Lexus RZ, sobre todo en versión 550e (408 CV), con tracción total y autonomía de 463 km (71.650 €), si bien queda algo por debajo en tamaño, con 4,80 metros de longitud.

No faltan en este escaparate pesos pesados de representantes coreanos, como el Hyundai IONIQ 9 o el Kia EV9, el confortable Volvo EX90 y una auténtica 'armada' de chinos de calidad innegable, tecnología tremadamente avanzada y precios, en ocasiones, muy atractivos. □

PORSCHE CAYENNE ELECTRIC

642 km de autonomía

Nace desde la plataforma PPE con arquitectura de 800 V y su batería de 113 kWh propone carga ultrarrápida de hasta 400 kW, además de sistema de carga inductiva en el suelo de 11 kW. La autonomía firma un máximo de 642 km. Pero no solo busca ser eficiente, el rendimiento es crucial. De hecho, se trata del Porsche de calle más potente jamás construido. Para ello hay que elegir la versión Turbo Electric, con 857 CV (1.156 con la función Overboost activa), capaz de acelerar de 0-100 km/h en 2,5 segundos y alcanzar 260 km/h de máxima limitada. Su precio: 169.124 €. No queda mucho más atrás la variante de acceso, con 408 CV (442 con Overboost en modo on) desde 108.296 €. Estas dos opciones de lanzamiento cuentan con tracción total y suspensión neumática de serie (estabilizadoras activas en el más energético). Mide 4,99 metros de longitud y las primeras unidades llegarán durante la primera mitad de año.



Hasta 1.156 CV



BMW iX

Hasta 659 CV

Es el SUV eléctrico más grande de BMW desde sus 4,96 metros de largura. Llegó en 2022 y el pasado año fue sometido a una intensa actualización que incrementó potencia y autonomía de ciertas versiones. De este modo, el iX superó por primera vez los 700 km por radio de acción en versión sDrive60, que eroga una potencia de 544 CV. Añade los xDrive 45 (408 CV y 602 km de rango) y M70 xDrive, ya con 659 CV y 600 km, respectivamente. El más modesto apuesta por una batería de ión litio de 95 kWh útiles de capacidad; en el resto es de 109 y admite



701 km de autonomía



cargas de 195 kW en CC (175 el de acceso). Todos los iX contemplan tracción total, pero solo el más poderoso incorpora suspensión neumática, amortiguadores activos y dirección en las cuatro ruedas de serie. El interior ofrece cinco plazas y hay un maletero con 500 litros de partida. A su buena dinámica agrega una sofisticada tecnología a todos los niveles. El precio oscila entre 88.700 y 133.650 €.



BYD TANG

517 CV

Fue de los primeros en abrir el camino de la marca china en España, allá por 2023. Este aparente SUV ha crecido a 4,97 metros de longitud y contempla un espacioso interior de siete plazas. Monta dos motores eléctricos, uno por eje, para traccionar al completo. Su potencia total combinada asciende a 517 CV y es capaz de acelerar de 0-100 km/h en 4,9 segundos. Con batería de litio ferrofósfato tipo Blade, de 108,8 kWh, homologa una autonomía de 530 km. Admite cargas rápidas CC de 170 kW y ahora disfruta hasta de función V2L, que permite alimentar elementos exteriores como portátiles, bicicletas, patinetes... De serie incorpora bomba de calor, contempla un amplio abanico de avanzados asistentes ADAS y una oferta multimedia competente. Es un vehículo más confortable y agradable que dinámico. Su precio: 72.000 €.



530 km
de autonomía



HYUNDAI IONIQ 9

218, 313 y 435 CV

Es la máxima expresión en carrocería SUV y materia eléctrica de Hyundai. De acuerdo, no exhibe la impronta del Cayenne Electric, pero con 5,06 metros de longitud e interior con configuraciones de seis o siete plazas no se mueve en otra galaxia. Está muy bien aislado, resulta muy confortable y comprende todo un arsenal tec-



Hasta 620 km de autonomía

nológico de primera en aspectos clave como la seguridad y la conectividad. La gama contempla variantes de 218, 313 y 435 CV, con propulsión trasera la más modesta y tracción total las otras. La batería es siempre de 110 kWh y homologa hasta 620 km (el más modesto). Con arquitectura eléctrica de 800V, puede recargar en corriente continua a 250 kW. Además, la función V2L le permite alimentar otros gadgets. Disponible desde 69.900 € con siete plazas, arranca en 88.100 si lo queremos más suntuoso de seis.



505 km de autonomía

KIA EV9

Comparte con el Hyundai IONIQ9 mucha tecnología, ya desde la plataforma. Mide 5,02 metros de longitud y suma configuraciones de seis o siete plazas. El maletero con el aforo completo queda en 313 litros, más 52 bajo el capó delantero. De momento solo vende en versión de 384 CV con dos mo-

tores eléctricos, tracción total, batería de 99,8 kWh y alcance de 505 km con cargas rápidas de 240 kW. Muy confortable y de gran rodadura, va muy equipado. Solo lo hay GT Line desde 85.165 €, pero pronto sumará un GT de 509 CV (0-100 km/h en 4,9 segundos) con suspensión adaptativa ECS (amortiguación electrónica variable) y cambio automático virtual VGS, junto a diferencial electrónico de deslizamiento limitado e-LSD. Lo tiene a la izquierda



MASERATI GRECALE FOLGORE

550 CV y 579 km de rango

Es de los más exclusivos de estas páginas por manufactura artesana y deportividad. Mide 4,87 metros, arroja 550 CV, es de tracción total, ahora conectable para mejorar consumo y au-

tonomía (homologa 579 km), y lleva batería de 105 kWh, capaz de recuperar en tomas CC máximas de 150 kW. Acelera de 0-100 km/h en 4,1 segundos y parte de 111.750 €.

MERCEDES-BENZ EQE SUV

Hasta 625 CV

El Cayenne eléctrico se sitúa por tamaño justo en medio de los Mercedes-Benz EQE SUV y EQS SUV. Por eso abre aquí un doble frente. El primero mide 4,86 metros de largo y en su oferta encontramos 265, 320, 449 y 625 CV. Salvo la más modesta, que acude a la propulsión trasera, el resto es de tracción total 4MATIC (el de 320 CV puede ser de uno u otro tipo). Con baterías de 90 o 96 kWh, según versión, la autonomía es de 606 km en el caso del 350+. Admite cargas en corriente continua de hasta 170 kW y contempla suspensión neumática y dirección en el eje trasero opcional. La versión de 625 CV AMG EQE 53 4MATIC tiene puesta a punto de chasis diferente y acelera de 0-100 km/h en solo 3,7 segundos. A los mandos, tres



Alcance 606 km



pantallas con sistema MBUX Hyperscreen. El precio de la gama oscila entre 83.492 y 126.371 €. El EQS SUV mide 5,13 metros, hay motores de 360, 449 y 544 CV, y autonomías de hasta 651 km gracias a un pila de 118 kWh; desde 140.383 €.



POLESTAR 3

Plataforma eléctrica de 800 V

Este SUV de 4,90 metros es una alternativa realmente confortable y brillante en calidad y dinamismo. Desde que llegó ha ido recibido algunas mejoras. Ahora, por ejemplo, disfruta de plataforma eléctrica a 800V capaz de asumir recargas rápidas o en corriente continua de hasta 350 kW. La gama contempla tres versiones. La de acceso da 333 CV, comprende propulsión trasera, monta batería de 92 kWh y homologa un alcance de 604 km. Por encima, las dotadas con tracción total con segundo motor en el eje anterior. Erogan 456 y 680 CV, respectivamente, y su radio de acción alcanza 635 y 593



De 333 a 680 CV



CV. La pila en estos últimos es de 106 kWh y pueden montar suspensión neumática. También ha mejorado la velocidad de procesamiento del software de gestión. Disponible desde 82.400 €.



RANGE ROVER ELECTRIC

La versión eléctrica del Range Rover se ha hecho de rogar, pero finalmente estará disponible esta primavera. Lo hará tanto en carrocería estándar (5,05 metros) como larga (5,25), siempre con cinco plazas. Presume de tracción total gracias a sus dos motores eléctricos, uno en cada eje, que suman una potencia conjunta de 550 CV. Una batería de 118 kWh le permite homologar 530 km de autonomía. El sistema eléctrico funciona a 800V. Contempla suspensión neumática y dirección en el eje trasero. Habrá un Range Rover Sport de técnica simétrica.



550 CV y 530 km de autonomía

670 y 1.020 CV



TESLA MODEL X

El modelo norteamericano mide 5,06 metros de largo y presume de un interior tan minimalista que toda la gestión del vehículo se centraliza en una pantalla digital y en el control por voz. Dispone de configuraciones de cinco, seis o siete plazas, y las puertas traseras exhiben una llamativa apertura vertical para facilitar el acceso, aunque necesitan bas-

tante sitio a ambos lados. La gama arranca en una versión con dos motores eléctricos, uno por eje (es de tracción total), con 670 CV y 649 km de autonomía. Por encima, el Model X Plaid rinde la friolera de 1.020 CV gracias al trabajo conjunto de tres generadores eléctricos. La tracción vuelve a ser total, acelera de 0-100 km/h en 2,6 segundos y homologa 609 km de autonomía; admite cargas en CC de 250 kW. El precio del primero es de 114.900 €; el Plaid sale por 124.990.



Hasta 680 CV



VOLVO EX90

Hasta 620 km de autonomía

Se trata del SUV eléctrico de mayor tamaño en la firma sueca. Mide 5,04 metros de longitud y su interior contempla configuraciones de seis o siete plazas. La calidad y el confort de marcha son credenciales. Actualmente la gama contempla tres motorizaciones, las mismas que mueven al Polestar 3.



Arranca con una declinación de propulsión trasera de 333 CV y batería de 92 kWh, y concluye en dos tracción total con pila de 106 kWh y 456 y 680 CV, respectivamente. La autonomía es de 566 km en el primero y de 620 para el resto. Su arquitectura eléctrica de 800 V autoriza cargar en CC a 350 kW. El precio oscila entre 83.926 y 103.347 €.

VOYAH FREE

500 km de autonomía

Mide 4,91 metros de largo y se rodea de calidad Premium. Este SUV chino de cinco plazas resulta amplio y ofrece un buen maletero con 560 litros, a los que añade 72 más bajo el capó delantero. Resulta tremadamente confortable gracias a elementos como la suspensión neumática. Contempla seis perfiles alternativos de conducción y comprende una avanzada dotación tecnológica en materia de seguridad y asistencias de conducción. Solo se comercializa en una única versión que suma dos motores, uno por eje, que dotan al conjunto de tracción total. La potencia total as-



489 CV



ciende a 489 CV; cuenta con batería de 106 kWh para una autonomía homologada de 500 km. Admite cargas en corriente continua o CC de 100 kW y de 11 en corriente alterna (CA), y a pesar de su tamaño y peso es capaz de acelerar de 0-100 km/h en 4,4 segundos. Está a la venta desde 77.790 € (71.950 aplicando descuentos).



XPENG G9

Hasta 575 CV

Otro de los pesos pesados que llegan de China en materia eléctrica y formato SUV. El G9 mide 4,89 metros de longitud y recientemente ha sido sometido a una actualización que pasa por una arquitectura eléctrica de 800 V. Se comercializa en tres versiones. La de acceso rinde 351 CV y monta batería de 79 kWh que brinda una autonomía homologada de 502 km. La propulsión es trasera. También lo es en el siguiente escalón, con la misma potencia, pero que se desmarca con una pila de mayor capacidad (93,1 kWh), aspecto que incrementa su radio de acción a 585 km. La versión más potente se denomina Performance, eroga 575 CV, lleva tracción total, apuesta por la batería más capaz (todas son de tipo LFP) y su alcance homologado es de 540



Hasta 585 km de autonomía



km. La fuerza de carga en corriente continua es de 1525 kW! Dentro presume de gran calidad, ofrece cinco plazas y el maletero presenta 660 litros de base. En su avanzada dotación contempla suspensión neumática. Disponible desde 55.590 € una vez restados descuentos vigentes.



AUDI Q3 SPORTBACK S LINE TFSI S TRONIC
vs. HONDA ZR-V HYBRID ADVANCE

Adaptados a su tiempo

La capacidad de un fabricante para entender lo que pide el mercado y adaptar oferta y demanda es crucial. Ahora, los SUV compactos de diseño deportivo están más de moda que nunca y es imprescindible que vayan electrificados. La respuesta de Audi es un renovado Q3 Sportback con más tecnología que la generación anterior, mientras que la fórmula de Honda para este segmento tan popular es un ZR-V que lo apuesta todo a la hibridación.

▷ Álvaro Ruiz ☰ Paloma Soria



AUDI Q3 SPORTBACK S LINE TFSI S TRONIC

Tipo de motor	Gasolina MHEV, 4 cilindros en línea, turbo
Cilindrada	1.498 cm ³
Potencia máxima	110 kW - 150 CV entre 5.000 y 6.000 rpm
Par máximo	250 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm
Velocidad máxima	207 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	9,7 segundos
Precio base	53.020 €
Gama desde	48.520 €
Cuota Renting*	779 €/mes
Lanzamiento	Agosto de 2025
Valoración Altagama	★★★★★

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales



HONDA ZR-V HYBRID ADVANCE

Tipo de motor	Híbrido HEV (gasolina, 4 cilindros en línea, turbo + eléctrico.)
Cilindrada	1.993 cm ³
Potencia máxima	135 kW - 184 CV
Par máximo	n.d.
Velocidad máxima	173 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8 segundos
Precio base	43.250 €
Gama desde	38.750 €
Cuota Renting*	645 €/mes
Lanzamiento	Julio de 2023
Valoración Altagama	★★★★★

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales



Los tiempos en los que los compactos dominaban el mercado quedaron atrás. Ahora triunfan los SUV, especialmente si son compactos y están electrificados, por lo que las marcas han adaptado portfolio a ese tirón. El Audi Q3 es de los mejores ejemplos de esa evolución: cuando en Ingolstadt se dieron cuenta de que un compacto convencional como el A3 Sportback perdía fuelle, decidieron lanzar un homólogo en formato todocamino: el Q3.

Éxito temprano

Enseguida fue uno de los más vendidos de la compañía, en parte porque en su segunda entrega Audi también supo ver que los SUV de carrocería pseudo cupé tenían especial aceptación, por lo que lanzó el Q3 Sportback, que

rápidamente fue otro éxito. En nuestros días el mercado está rizando el rizo y añade un requisito más: la electrificación. Una vez más, la firma de los cuatro aros lo ha entendido y su respuesta es una tercera entrega Q3 que, desde el principio, aporta carrocería SUV y Sportback, en los dos casos con gran protagonismo eléctrico en el plano mecánico.

La versión de acceso a esta gama es el propulsor de gasolina TFSI microhíbrido MHEV de 150 CV. Tiene el grado de electrificación justo para llegar al gran público porque no depende de enchufes, como un PHEV, ni se conduce de una forma distinta a un gasolina convencional, por lo que es fácil de entender para todo el mundo. Y lleva la misma etiqueta ECO de la DGT que un híbrido HEV.

Por el contrario, Honda nunca se ha dejado llevar por las modas y lleva años apostando muy fuerte



El catálogo de llantas es muy amplio. Estas vienen de serie en el S line y son de 19".



Con los faros digitales se puede configurar el diseño de su firma lumínica. También la de los pilotos.



por los híbridos HEV, o autorecargable. El tiempo le está dando la razón porque la demanda de este tipo de coches no deja de crecer, incluso a ritmo más alto que la de los microhíbridos. Eso sí, los responsables de la marca japonesa no están ciegos y también han sabido ver la importancia que tienen los SUV en mercados como el español, lo que les ha llevado a ampliar su gama con modelos como el ZR-V de estas páginas, producto compacto que, en esencia, viene a ser el homólogo del Civic subido de altura, lo que da un plus de practicidad.

En el nipón no hay dos tipos de carrocería, como en el Audi, pero su diseño ya muestra un acusado aire deportivo, con una luneta trasera inclinada que, sin llegar al nivel de la del Q3 Sportback, es de clara inspiración cupé. Gracias a ello, enmascara dimensiones exteriores y no parece que roce 4,57 metros de lar-

AUDI Q3 SPORTBACK S LINE TFSI S tronic

	LO MEJOR
Comportamiento dinámico	
Confort de marcha	
Equipamiento y tecnología	
	LO PEOR
Precio elevado	
Complicación de los mandos al volante	
Gasta más que el Honda	





Cuadro digital sencillo, pero con la información suficiente y buena configurabilidad.



Mandos del volante menos precisos que los botones estándar.



Es fácil acostumbrarse a esta curiosa palanca de intermitentes... ... y a un selector del cambio que funciona de forma similar.



Buena pantalla central y mejor multimedia: fluido, fácil de entender y con Google integrado.



El Q3 está disponible con esta carrocería Sportback y en formato SUV

go ni que sea más grande que otros SUV compactos, como el Kia Sportage o el Renault Austral.

El Audi también disimula bien dimensiones, si bien es verdad que es unos centímetros más corto. Aun así, el alemán aprovecha mejor el espacio interior y es más amplio, no tanto por el espacio que ofrece en las plazas traseras, parecido (aunque el

ZR-V no tiene túnel central), sino por el maletero, que es más grande. El conjunto híbrido del oriental le penaliza en este sentido porque la batería es más grande que la microhíbrida del Q3; la forma de hacerle sitio es sacrificar espacio de carga.

El Audi, más familiar

Por otro lado, el Q3 Sportback incorpora una práctica solución que permite tener más amplitud en las plazas traseras o más maletero: la denominada banqueta trasera plus. Los asientos traseros deslizan longitudinalmente, de manera que, si hace falta más hueco para equipaje la banqueta puede echarse hacia delante para ampliar baúl, a costa, claro, de sacrificar habitabilidad trasera. En caso de necesitar aún más volumen, directamente permite abatir los □□□

VALORACIÓN

AUDI Q3 SPORTBACK S LINE TFSI S tronic

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★



El cuadro digital es simple, pero no se echa en falta ningún dato y tiene muy buena legibilidad.



Levas para gestionar la intensidad de la frenada regenerativa.



Hay muchos huecos y carga inalámbrica para móviles Qi.



Con estos botones se gestiona el cambio; más o menos cómodo.



Multimedia demasiado básico, pero bien conectado. Los mandos mecánicos son prácticos.

respaldos traseros, como en el Honda y en casi cualquier otro coche.

Sin salir del interior, el alemán también está un paso por delante en términos de tecnología. Es algo que queda especialmente patente en el multimedia y en el panel de instrumentos digital.

A cambio, el Honda es más fácil de entender, en líneas generales, pues su diseño es más convencional. Esto no significa que esté peor equipado, pero no acude a ideas tan novedosas como el mando de los intermitentes del Audi: en lugar de la clásica palanca, es un pequeño selector que pivota dentro del grupo de controles de los limpiaparabrisas. Al principio llama la atención porque no cabe mover todo ello, como en el resto de coches,

HONDA ZR-V HYBRID ADVANCE

▲ LO MEJOR

Agradabilidad de uso del sistema híbrido

Consumo contenido

Equipamiento

▼ LO PEOR

Maletero pequeño para un coche de 4,57 metros

Pocos opcionales

El multimedia es demasiado básico

VALORACIÓN

HONDA ZR-V HYBRID ADVANCE

Imagen	■ ■ ■ ■
Acabados	■ ■ ■ ■
Puesto de conducción	■ ■ ■ ■
Habitabilidad	■ ■ ■ ■
Maletero	■ ■ ■ ■
Motor	■ ■ ■ ■
Recuperación	■ ■ ■ ■
Prestaciones	■ ■ ■ ■
Dirección	■ ■ ■ ■
Caja de cambios	■ ■ ■ ■
Frenos	■ ■ ■ ■
Estabilidad	■ ■ ■ ■
Consumo	■ ■ ■ ■





Buena iluminación, pero no es tan eficaz como la del Audi ni puede tener tanta tecnología.



El ZR-V únicamente está disponible con este conjunto HEV. La gama mecánica del Audi es más amplia

pero es fácil acostumbrarse a su manejo y no se le puede poner un pero.

A nivel mecánico, sin embargo, Honda innova más. El sistema híbrido es más complejo que la hibridación ligera del Q3, y eso no solo permite ser más potente y ofrecer mejores prestaciones, también arrojar consumos más ajustados. No es que el Audi salga mal parado en esto del gasto, pues ex-

hibe 6,5 l/100 km de media, pero el ZR-V necesita alrededor de medio litro menos y en ciudad, como se mueve una buena parte del tiempo en modo eléctrico, baja a 5,5 litros.

Protagonismo eléctrico

Y es que, en este conjunto, la parte eléctrica es protagonista. De hecho, el motor de gasolina funciona, principalmente, como generador para alimentar a los dos eléctricos, uno que hace de generador y otro que mueve el vehículo. Ese protagonismo es lo que permite mantener a raya la demanda de gasolina, mientras que en el Q3 Sportback esa faceta ni siquiera se nota.

Otra de las ventajas de la motorización del Honda es que puede acelerar de forma muy lineal: aunque el ZR-V simula tener un cambio de



Honda también ofrece varios diseños de llantas. Estas son las de serie en el acabado Advance.

marchas, su transmisión es de solo una velocidad, pero sprinta de forma suave, lineal y agradable. El Audi también ofrece gran confort de marcha (la buena insonorización de la cabina tiene mucho que ver), y aunque sus prestaciones son más discretas tiene músculo de sobra para moverse bien en todas las circunstancias: no se echa en falta más potencia.

Además, es más ágil por puesta a punto, con una suspensión más firme y una dirección sensiblemente más rápida que le colocan un paso por delante en lo dinámico. En esto es muy parecido al Q3 anterior, pero con un punto extra de agilidad. □

EL PROBADOR OPINA

El Audi es más tecnológico, más amplio y más divertido de conducir, pero es difícil justificar su sobreprecio frente a un Honda que también muestra gran calidad global, va bien equipado y gasta realmente poco.



AUDI Q3 SPORTBACK S LINE



Los asientos deportivos de este acabado sujetan bien y son cómodos. Amplitud correcta detrás; destaca más el maletero.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Climatizador automático de tres zonas; portón del maletero de apertura y cierre eléctricos; Audi virtual cockpit plus; MMI Navegación plus con MMI touch; Audi connect Navigation & Infotainment; bandeja para teléfono con función de carga inductiva Qi; cámara multifuncional; Audi drive select; dirección progresiva; llantas de aleación de 19"; asientos deportivos delanteros; asientos delanteros calefactables; banqueta trasera plus; revestimiento interior del techo en tela de color negro; molduras

estriberas con inserciones en aluminio delante, iluminadas, con emblema S; pedales y reposapiés en acero inoxidable y faros full LED matriciales.

OPCIONAL Pintura metalizada (1.050 €); llantas de aleación 20" (970 €); tapicería de cuero (1.035 €); volante deportivo con levas y calefacción (260 €); paquete Premium (7.300 €); paquete dinámico (930 €) y paquete Digital Lights (1.900 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Es difícil mejorar el equipamiento de fábrica, pero Audi siempre ha ofrecido un sinfín de opciones y este Q3 no es excepción. Con el paquete Digital Lights, los faros LED proyectan mensajes sobre el asfalto y permiten configurar el diseño de bienvenida.

HONDA ZR-V ADVANCE



Menos sujeción delante. La habitabilidad trasera es buena y el maletero tiene un diseño limpio, aún con menor capacidad.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Conjunto de tecnologías de seguridad Honda Sensing; sensores de aparcamiento delanteros y traseros; cámara de visión trasera; portón trasero eléctrico con accionamiento sin manos; cristales de privacidad; luces de carretera adaptativas (ADB); techo solar panorámico practicable; Honda Connect con navegación, pantalla de 9"; Android Auto y Apple CarPlay sin cable; sistema de apertura y arranque intel-

igente Smart Entry; pantalla de información múltiple de 10,2" (cuadro digital); asientos delanteros calefactables; cargador inalámbrico para smartphones Qi; asientos delanteros con ajuste eléctrico; volante calefactable; audio premium Bose; luces full LED; App My Honda+ y llantas de aleación de 18". **OPCIONES** Pintura metalizada (850 €) o perlada (800 €); Pack Premium Black (991 €); Pack Robust (1.430 €); Pack Aero (1.750 €) y Pack Iluminación Interior (1.315 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Con acabado Advance, el equipo de serie del ZR-V es muy completo; apenas hay opcionales. El Pack Iluminación Interior añade llamativas luces ambientales.





AUDI Q3 SPORTBACK S LINE TFSI S TRONIC

MOTOR

Tipo de motor	Gasolina MHEV, 4 cilindros en línea, turbo
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.498 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	110 kW - 184 CV entre 5.000 y 6.000 rpm
Par máximo	250 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática de doble embrague con siete relaciones, accionamiento automático y manual secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	Tipo McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y dinámico de tracción
Frenos	Discos ventilados de lante y discos detrás
Neumáticos	255 / 45 R19
Llantas	8,5 x 19 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	207 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	9,1 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	6,4 l/100 km
Emissions (CO ₂)	145 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.531 / 1.859 / 1.546 mm
Distancia entre ejes	2.678 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.635 kg
Depósito de combustible	55 litros
Capacidad de maletero	488 - 1.289 litros

FICHAS TÉCNICAS

HONDA ZR-V HYBRID ADVANCE

MOTOR

Tipo de motor	Híbrido HEV (gasolina, 4 cilindros en línea + eléctrico)
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.993 cm³
Alimentación	Inyección directa,
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	135 kW - 184 CV
Par máximo	n.d.

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática, accionamiento automático

BASTIDOR

Suspensión delantera	Tipo McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y dinámico de tracción
Frenos	Discos ventilados de 320 mm (del.) y de 310 mm (tras.)
Neumáticos	225 / 55 R18
Llantas	18 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	173 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	5,8 l/100 km
Emissions (CO ₂)	132 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.568 / 1.840 / 1.620 mm
Distancia entre ejes	2.657 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.714 kg
Depósito de combustible	57 litros
Capacidad de maletero	380 - 1.301 litros



BMW M3 CS TOURING

Pero, ¿de qué vas?

Exactamente esa sería mi reacción al conocer cómo es el M3 Touring más radical... si viviéramos en un mundo absolutamente racional. El canto de cisne de la actual generación M3 viene con la familia a cuestas y ticket de entrada a su circuito de confianza.

► Eduardo Lausín ◉ Paloma Soria



BMW M3 CS TOURING

Tipo de motor	Gasolina, 6 cil. en línea, turbo
Cilindrada	2.993 cm ³
Potencia máxima	405 kW-551 CV a 6.250 rpm
Par máximo	650 Nm entre 2.750 y 5.950 rpm
Velocidad máxima	300 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	3.5 segundos
Precio base	197.750 €
Gama desde	134.350 €
Cuota Renting	n.d.
Lanzamiento	Enero de 2025
Valoración Altagma	★★★★★



Afortunadamente no vivimos en un mundo puramente racional, y es una suerte porque de otra forma este BMW no existiría. Aun así, hay que poner en contexto el asunto: la marca ha creado una versión familiar de una berlina, la ha pasado por las instalaciones de BMW M y, para terminar, le ha aplicado tratamiento CS para escalar rendimiento al terreno superdeportivo.

Es más, apuesto a que el responsable de este proyecto anhelaba un superdeportivo con el que batir récords en Nürburgring ¡con la familia a bordo!, circuito, por cierto, donde ha firmado un tiempo



La frenada corre a cargo de un sistema M Compound. En opción ¡yojo! hay frenos carbocerámicos.

de 7:29,49, alcanzando el hito de ser el familiar más rápido en la historia del mítico trazado.

¿Qué es eso de CS?

Veamos, porque esto no es un M3 Touring normal, si es que a un coche de 530 CV y puesta a punto deportiva se le puede llamar normal. BMW M aplica la norma CS, basada en tres pilares: mejora de la dinámica, reducción moderada de peso y aumento del rendimiento mecánico.

La base es buena, pero esto es todavía mejor. La puesta a punto del chasis progresiona a un estadio superior, introduciendo un nuevo ajuste en la suspensión adaptativa, sistema que permite regular la firmeza de manera independiente y que alcanza un nivel de funcionamiento verdaderamente sorprendente. Esperaba un vehículo mucho más firme e incómodo, pero en su modo más permisivo actúa casi como un familiar de corte deportivo más, siendo su posición más rígida adecuada



El escape goza de silencioso trasero de titanio: el sonido, regulable, es más bruto.



Detalle de los faros delanteros, con iluminación amarilla, como guiño a la competición.



para conducción en circuito, con asfalto suave y nivelado. Quizá esto es lo que más diferencia al CS del M3 estándar, que está preparado, de serie, para un pilotaje intensivo en circuito. Para ello, BMW M también ha previsto una dirección algo más directa, un tacto de freno que permite modular mejor la presión en frenadas de alta intensidad. Hasta el control de estabilidad presenta una parametrización específica.

A ello hay que sumar, primero, un equipo de frenada M Compound de serie, resistente, sí, pero no tanto como el carbocerámico opcional, alternativa muy costosa pero más efectiva para entradas frecuentes en circuito. El diferencial trasero M también tiene mucho que decir, un 'artilugio' que cumple una doble función: maximizar la tracción y hacer rotar al vehículo a base de gas lo justo y necesario. El resultado es muy bueno en el sentido de pasárselo bien. La tracción total, imperativa en este M3 CS Touring,





El uso intensivo de la fibra de carbono elimina hasta 15 kg del conjunto.



Detalle práctico: la luneta trasera abre de forma independiente al portón, ideal en sitios angostos.

cuenta con tres modos de funcionamiento, natural, 4WD Sport (con más envío de par al eje trasero) y 2WD, que desconecta el tren trasero... y las ayudas electrónicas.

Este último es para los más atrevidos, yo me quedo con el intermedio. Y es que se nota mucho el envío extra a

la parte trasera, que se insinúa lo justo y necesario para colocarlo a base de gas y salir rápido del giro. Es, indiscutiblemente, el modo más adecuado para una conducción animosa en carretera abierta, donde siempre queremos un mínimo de control, y ahí está el eje delantero (y nues-

tra destreza) para mantenernos dentro de los límites.

Más ligero

El segundo punto clave de este CS es la supresión de peso. No llega al extremo de los CSL, denominación reservada a los M3 estándar y en unidades muy limitadas. No, aquí se hace una reducción moderada, y en lugar de eliminar elementos (como los asientos traseros en el M3 CSL) se acude a materiales ligeros. Buen ejemplo es el kit exterior de carbono, componente que forma el capó delantero, la estructura de los asientos y la consola central minimalista. ¿Bonito? Puede, pero lo realmente interesante es que, en total, aquila hasta 15 kg la masa.

BMW M3 CS TOURING

▲ LO MEJOR
Dinámica de marcha
Respuesta mecánica
Prestaciones
▼ LO PEOR
Precio exagerado
Acceso incómodo por los asientos báquet
Consola central inútil

VALORACIÓN

BMW M3 CS TOURING

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★



Aún más potencia

El último punto en el que BMW hace hincapié es, cómo no, en la mecánica. El seis cilindros en línea sobrealimentado que motoriza a la nueva generación M3 se estira otro poco para rendir ahora 551 CV de potencia, 21 más que la variante estándar. Y lo que es más importante, pre-



Cuadro de mandos digital. Buena calidad y de lectura es correcta. Propone vistas configurables.



Los botones al volante son mecánicos, algo que facilita enormemente el manejo.



Botones de acceso directo a los modos M1 y M2 preconfigurables: se accede fácil y rápido.



El equipamiento de confort es muy amplio, incluyendo cargador inalámbrico para móviles Qi.



La consola central es específica en carbono, pero pierde utilidad: sin apoyabrazos ni casi huecos.



Multimedia bueno por calidad, utilidad y rendimiento, aunque aglutina prácticamente todos los controles. Hay información deportiva M exclusiva y extensa.



Práctico, aunque de acceso incómodo. No pierde practicidad frente al M3 estándar y el maletero es tremadamente práctico.

sume de un par límite de 850 Nm en un rango amplísimo, lo que le da una inusitada elasticidad.

Hay varios cambios que justifican esta ganancia, siendo el aumento de la presión de la sobrealimentación el principal. Como resultado, esta mecánica no solo es más potente, sino que es más bruta que la de un M3 convencional (no hay ganancia clara en prestaciones, salvo en velocidad punta, liberada a 300 km/h).



Los asientos agarran muy bien, pero sentarse en ellos es complicado por sus formas.

Entre sus características clave, la respuesta una vez rodamos en la 'zona buena'. Vaya, que disfruta de una zona media y una estirada magistrales. La inmediatez, pese a ser un propulsor turbo, está fuera de dudas, a lo que suma soportes del motor más rígidos: la potencia se transfiere con menos pérdidas por balanceos y la reacción es más directa y precisa. Justo los atributos deseables en un coche previsto para track days.

A pesar de ello, me ha parecido de lo más cabal dentro de la locura que supone fabricar un familiar de circuito. En los días que he rodado con él, sí, he no-

tado una puesta a punto más rígida en su conjunto, pero en ningún momento he echado de menos mayor confort, teniendo en cuenta lo que he llevado entre manos. En gran medida, esto es lo que más me ha gustado del compendio: saber que este BMW M3 CS Touring es sensato dentro de lo ilógico.

El problema aquí es, ¿cumple como familiar de uso diario? La respuesta es sí, pero voy a transformarla en no: su precio es desorbitado, roza 200.000 € sin opciones e, inevitablemente, se convertirá en una edición colecciónista porque su producción quedará fuertemente restringida. □



EL PROBADOR OPINA

Me ha sorprendido gratamente: esperaba un familiar inútil y me he encontrado un auténtico deportivo de lo más práctico. Su precio es exagerado, pero es casi una pieza de historia que tendrá un buen valor futuro.



FICHA TÉCNICA

BMW M3 CS TOURING

PRECIO: 197.750 €

LANZAMIENTO:
Enero de 2025



MOTOR

Tipo de motor	Gasolina, 6 cilindros en línea, turbo
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	2.993 cm³
Alimentación	Inyección directa,
turbo e intercooler	
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	405 kW-551 CV a 6.250 rpm
Par máximo	650 Nm entre 2.750 y 5.950 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total
Caja de cambios	Automática con convertidor de par y 8 relaciones, accionamiento automático
o manual-secuencial	

BASTIDOR

Suspensión delantera y barra estabilizadora	McPherson, resorte helicoidal
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y dinámico de tracción
Frenos	Discos ventilados delante y detrás
Neumáticos	275/35 R19 (del.) y 285/30 R20 (tras.)
Llantas	9.5x10 (del.) y 10.5x20 (tras.)

PRESTACIONES

Velocidad máxima	300 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	3,5 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	10,5 l/100 km
Emissions (CO ₂)	238 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.796 / 1.918 / 1.447 mm
Distancia entre ejes	2.857 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.925 kg
Depósito de combustible	59 litros
Capacidad de maletero	500 - 1.510 litros

CONTACTO

BMW IBÉRICA, S.A.

Avda. de Burgos, 118 – 28050 Madrid

Página Web:

www.bmw.es

Telf. atención al cliente:

91 335 05 05

Garantía

3 años



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Alerta por cambio involuntario y mantenimiento de carril; detector de fatiga; asistente de luz de carretera; control de velocidad de crucero adaptativo; frenada de emergencia automática; lector de señales de tráfico; iluminación LED adaptativa con luz situación amarillo; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; aparcamiento asistido; velocidad máxima aumentada a 300 km/h; diferencial trasero M Sport; frenos M Compound; suspensión adaptativa M; Head-up Display; climatizador bizona; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla táctil de 14,9"; Bluetooth; navegador; Android Auto y Apple CarPlay; cargador inalámbrico para móvil; retrovisores interior y conductor fotosensibles; entrada y arranque sin llave; asientos delanteros M calefactables y de ajuste eléctrico; capó en PRFC; pack estético exterior en fibra de carbono; sonido Harman Kardon y llantas forjadas de 19 y 20". OPCIÓN Pintura Individual (6.261 €); Driving Assistant incluye avisador por tráfico trasero, control de ángulo muerto y asistente de límite de velocidad (1.149 €); frenos M carbocerámicos (12.648 €); refuerzos M (1.405 €) y volante calefactable (408 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

No hay mucho donde elegir, aunque si queremos el M3 CS definitivo merecerá la pena apostar por elementos M adicionales, ventajosos, sobre todo metidos en circuito.

LOS RIVALES

MERCEDES-AMG C 63 S E PERFORMANCE ESTATE

157.612 €

Tipo de motor	Híbrido eléctrico-gasolina enchufable
Cilindrada	1.991 cm³
Potencia máxima	500 kW-680 CV
Par máximo	1.020 Nm

Velocidad máxima

280 km/h

Aceleración 0 a 100 km/h

3,4 segundos

Consumo combinado

9 l/100 km

Longitud / anchura / altura

4.842 / 1.900 / 1.474 mm

Capacidad de maletero

324 litros

Nos gusta

Prestaciones y etiqueta ECO

No nos gusta

Motor de solo cilindros



DS N°4 HYBRID 145 ÉTOILE

Nueva identidad

Cuatro pinceladas bien dadas, cambio de denominación (de DS4 a DS N°4) y mejoras en ciertos motores y equipamientos revitalizan un modelo poco visto y, sin embargo, exclusivo, justo por inhabitual y por alta calidad. Aquí lo tiene con la interesante motorización de acceso, un gasolina híbrido ligero de 145 CV ligado sin otra opción a un cambio automático, conjunto no prestacional, pero globalmente resolutivo.

▷ Eduardo Cano ◻ Paloma Soria





DS N°4 HYBRID 145 ÉTOILE

Tipo de motor	Gasolina MHEV, 3 cilindros en línea, turboalimentado
Cilindrada	1.199 cm ³
Potencia máxima	107 kW-145 CV a 5.500 rpm
Par máximo	n.d.
Velocidad máxima	203 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	9,4 segundos
Precio base	42.100 €
Gama desde	38.600 €
Cuota mes	desde 497 €
Lanzamiento	Mayo de 2022
Valoración Altagama	★★★★★

*consultar condiciones en www.dsautomobiles.es



Con 4,40 metros de longitud, el nuevo DS N°4 releva al DS4, la apuesta del grupo Stellantis para hacer la contra a compactos Premium como los Audi A3 Sportback, BMW Serie 1 y Mercedes-Benz Clase A (este último con relevo incierto, según diversas fuentes). Es más, el suyo es un cliente que también fija miras en alternativas como los Lexus LBX y Volkswagen T-Roc, crossover bastante turísticos de utilidad simétrica y medidas parecidas.

En España nuestro protagonista no se prodiga por calles y carreteras, quizás porque nunca fue barato (aunque en esta nueva entrega ha afinado tarifas) o porque el suyo, el segmento C, es un estrato de mercado que cotiza a la baja ante el fuerte empuje SUV. Con todo, y como ahora descubrirá, es una magnífica opción para quien busque

DS N°4 HYBRID 145 ÉTOILE

	LO MEJOR
Calidad global y confort	
Exclusividad	
Etiqueta ECO	
	LO PEOR
Repris solo correcto	
Plazas traseras justas	
Visibilidad posterior limitada	



Llantas bitono de 19" en el nivel Étoile. Hay otros modelos de esa misma medida en 300 €.

desmarcarse del trío alemán. En primer lugar, en efecto, es un coche poco visto, y eso, aunque obligue a más de uno a explicar qué se ha comprado, no deja de tener mérito cuando acostumbramos a apostar por los de siempre. Sí, hay quien recuerda que DS comenzó vendiéndose como Citroën DS, a fin de cuentas, el origen de todo ello radica en el legendario DS 21 'Tiburón', ¿recuerda? Pero a estas alturas la marca tiene entidad propia, y aunque ya no estrena como solía todas las tec-

nologías en Stellantis, sigue apostando por ese innegable savoir faire galo en cuanto a terminación y selección de materiales, particularmente a bordo.

Mimado

Es un coche, por cierto fabricado en Alemania, mimado por sus responsables. Y es que, si bien su base es la de los Opel Astra (con el que comparte línea productiva) y Peugeot 308, y de paso exhibe piezas de aquellos (manecillas interiores de puertas, mandos



Nueva firma luminosa para la función diurna. Este acabado cuenta con faros matriciales.



VALORACIÓN

DS N°4 HYBRID 145 ÉTOILE

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★
Maletero	★★★★
Motor	★★★★
Recuperación	★★★★
Prestaciones	★★★★
Dirección	★★★★
Caja de cambios	★★★★
Frenos	★★★★
Estabilidad	★★★★
Consumo	★★★★

de intermitencia y limpiaparabrisas, así, a bote pronto), la sensación, una vez acomodados, es bastante suntuosa, un paso por delante de sus hermanos de consorcio.

Tapizados, apliques decorativos, botones de elevalunas... En el alto de gama Étoile que tiene frente a usted el tablero va forrado en Alcantara. Es más, si ya un Astra o un



Sobre el portón, un muy voluminoso lettering exhibe el nombre de la marca y el modelo a la vista.



Su base es común a los Opel Astra y Peugeot 308, pero se nota y se siente el esfuerzo del fabricante en subir peldaños de calidad



308 convencen en esto, aquí las puertas, en particular las delanteras, parecen sellar con ese sólido e inconfundible 'paf' de los coches bien hechos.

Para darle frescura, y adoptar la nueva nomenclatura de marca estrenada por el tope en catálogo N°8 con tanto de fino perfume francés (¿no cree?), el N°4 recibe nuevo frontal (calandra con detalles y emblema iluminados, luces diurnas LED en V cerrada, faros afinados, aquí incluso matriciales, nuevo paragolpes), estrena diseño de llantas y, aunque más discreta, nueva zaga (paragolpes y portón, este con lettering a gran tamaño para marca y modelo, a mi juicio un tanto exagerado).

La planta ya era buena como DS4 y ahora tiene incluso un extra de presencia, por subjetivo que parezca. Sobre todo con techo negro a contraste, que por cierto es un extra de 300 €, aún con menos cromados estéticos de los que solía vestir sigue viéndose moderno y elegante, de aire un tanto cupé fruto de una elevada cintura lateral y de unas ventanillas traseras ☐☐☐



El cuadro digital es ahora más grande, de 10,25" y alta definición. Es una mejora bienvenida porque, sin duda se lee mejor que antes.



Detalle de las levas de volante para cambiar de marcha de forma manual-secuencial.



Nueva cámara instalada en el pilar delantero (el A) para vigilar la atención del conductor.



Bahía de carga inalámbrica para móviles Qi oculta en el cofre delantero, de buen tamaño.



Adiós a la pantallita en la consola para introducir comandos. Queda el soporte, no se sabe para qué.



Infotainment IRIS System soportado en display de 10" de buena calidad; la fluidez entre menús no está a la altura de los mejores.



Delante se viaja a todo confort, algo que no compartirán adultos acomodados en las plazas traseras. Maletero correcto: desde 430 litros.

pequeñas que, puede, a alguno le harán sentir algo encajonado. Las manecillas exteriores enrasan solas al iniciar la marcha

También es un producto bien equipado, y además desde el nivel básico Pallas (hay un completo Jules Verne a modo de colección estacional y un dinámico Performance Line), como refleja la ficha adjunta. De todos modos, el fabricante ofrece un completo compendio de elementos para terminar de redondearlo, algunos casi imprescindibles en un coche de porte como el portón trasero motorizado manos libres.

Ante todo, es cómodo, pero pisa bien y se lleva con toda facilidad

Por cierto, la renovación ha venido con ADAS mejoradas y otros como cuadro digital más grande. Y se ha dejado de camino la pantallita en la consola de su antecesor para escribir con el dedo una dirección de navegación o un contacto telefónico. Su utilidad era tan discutible como el soporte mantenido en el N°4.

Fuerza suficiente

En breve debutará en diésel 130, pero de momento hay versiones Plug-in Hybrid (225 CV), eléctrica E-TENSE (215 CV, pronto pasará por aquí) y este híbrido ligero de 145 CV. Un motor que, no por pequeño

(1,2 litros, tres cilindros), se pone de lado para viajar. De acuerdo, no alardea en prestaciones (reprís tirando a justo), pero llevar turbo le ayuda, y también hace lo suyo el cambio automático de seis relaciones (doble embrague). Y como es MHEV, una avanzada hibridación ligera que consiente maniobrar o llanear sin gasolina, luce sello ECO.

Al final, ideal para ciudad, donde puede hacer unos 5 l/100 km, y suficiente para carretera a ritmo sereno (calcule de 6,5-7 litros), situación en la que disfrutar de los encantos y suavidad de su suspensión y de su facilidad a los mandos. □



Portón motorizado manos libres, bienvenido pero a cambio de desembolsar 500 €.

EL PROBADOR OPINA

Cómodo a rabiar, no es la mejor alternativa para los conductores más dinámicos, pero se lleva con un dedo, está bien hecho y gasta y responde bien si no le exigimos en exceso.



FICHA TÉCNICA

DS N°4 HYBRID 145 ÉTOILE

PRECIO: 42.100 €
LANZAMIENTO:
Octubre de 2025



1.470 mm



1.830 mm

MOTOR

Tipo de motor	Gasolina, 3 cilindros en línea, turboalimentado
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	1.199 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	100 kW-136 CV a 5.500 rpm
Par máximo	230 Nm a 1.750 rpm

MOTOR ELÉCTRICO

Tipo de motor	Síncrono imán permanente
Ubicación	Delantero
Potencia máxima	21 kW-29 CV
Par máximo	55 Nm
Batería	0,89 (0,43 útiles) kWh

SISTEMA HÍBRIDO

Tipo de motor	Híbrido ligero MHEV gasolina-eléctrico
Potencia máxima comb.	107 kW-145 CV
Par máximo comb.	n.d.

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática de doble embrague y 6 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	Tipo McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Rueda tirada con elementos torsional, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y dinámico de tracción
Frenos	Discos ventilados de 304 mm (delanteros) y de 268 mm (traseros)
Neumáticos	205 / 55 R19
Llantas	- x 19

PRESTACIONES

Velocidad máxima	203 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	9,4 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	5,2 l/100 km
Emissions (CO ₂)	117 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.400 / 1.830 / 1.470 mm
Distancia entre ejes	2.675 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.529 kg
Depósito de combustible	52 litros
Capacidad de maletero	430-1.240 litros

CONTACTO

PSAG AUTOMÓVILES COMERCIAL ESPAÑA, S.A.
C/ Eduardo Barreiros 110 – 28041 Madrid

Página Web: www.dsautomobiles.es
Telf. atención al cliente: 91 585 19 55
Garantía: 3 años



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Android Auto/CarPlay inalámbrico; bahía inalámbrica Qi; navegación IRIS System; portaobjetos refrigerado; volante calefactable; asientos del. eléctricos+calefactables+masaje; acceso/arranque (botón) sin llave; cámara trasera; parabrisas calefactable; faros matriciales; asistente parking del./det.; control crucero adaptativo; alerta fatiga conductor+tráfico tras. cruzado; airbag central del.; aviso cambio involuntario carril y cierre seguridad niños. OPCIONES Portón motorizado manos libres (500 €); Étoile Cuero Nappa: incluye Head-Up display, asiento conductor con memoria+delanteros ventilados, guarnecidos cuero Nappa, inserciones interiores madera y tapicería cuero Nappa (2.880 €); Pack Tech Plus: incluye asistente centrado carril, cambio carril semiautomático, cámara 360°, Head-Up display, retrovisores ext. antideslumbramiento y alarma (2.790 €); techo panorámico eléctrico (1.250 €); pintura techo Negro Perla (300 €) y metalizada (900 €); bala remolque (1.000 €) y Pack Confort Plus (no con Cuerpo Nappa): incluye Head-up display+audio HiFi Focal Electra 14 altavoces y 690 W (2.390 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Algunos de los elementos opcionales enriquecen la apariencia. Otros, como el Pack Confort Plus, son bienvenidos en el día a día. El portón motorizado manos libres es casi un imprescindible.

LOS RIVALES

BMW 116 35.140 €

Tipo de motor	Gasolina, 3 cilindros en línea, turbo
Cilindrada	1.991 cm³
Potencia máxima	90 kW-122 CV entre 3.900 y 6.500 rpm
Par máximo	230 Nm entre 1.500 y 3.600 rpm
Velocidad máxima	210 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	9,8 segundos
Consumo recorrido mixto	5,9 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.361 / 1.800 / 1.459 mm
Capacidad de maletero	380-1.200 litros

Nos gusta: Refinamiento de marcha y precio menor

No nos gusta: Maletero, menores prestaciones y sello C

MERCEDES-BENZ A 180 38.939 €

Tipo de motor	Gasolina MEHV, 4 cilindros en línea, turbo
Cilindrada	1.333 cm³
Potencia máxima	100 kW-136 CV a 5.500 rpm
Par máximo	230 Nm entre 1.660 y 3.000 rpm
Velocidad máxima	215 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	9,2 segundos
Consumo recorrido mixto	5,8 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.419 / 1.796 / 1.440 mm
Capacidad de maletero	355-1.195 litros

Nos gusta: Dinámica, imagen de marca, sello ECO

No nos gusta: Maletero y plazas traseras



HYUNDAI IONIQ 5 239 kW 84 kWh AWD ENERGY

Tipo de motor	Eléctrico del. + tras.
Potencia máxima	239 kW (325 CV)
Par máximo	605 Nm
Batería	84 kWh
Autonomía	500 km
Velocidad máxima	185 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	5,3 s
Precio base	61.670 €
Precio desde	44.670 €
Cuota Renting*	n.d.
Lanzamiento	Diciembre de 2024
Valoración Altagama	★★★★★

*Consultar condiciones en hyundai.com/es

HYUNDAI IONIQ 5 239 kW 84 kW AWD ENERGY

Sí, sí, es nuevo

Tiene que creerme, Hyundai ha actualizado su eléctrico estrella, el IONIQ 5, y lo está viendo en imagen. Es el juego de las cinco diferencias... hasta que ahondamos en su apartado técnico, donde la firma coreana se ha aplicado con mayor énfasis.

Eduardo Lausín Paloma Soria



Debe ser que Hyundai está plenamente satisfecha con el aspecto de su IONIQ 5. Y no les culpo: sigue luciendo tan espectacular como hace ya algo más de cuatro años, cuando se lanzó. Digo esto porque, aunque no lo parezca, lo que ve en imagen es su versión totalmente

renovada. Su diseño parece el mismo, y en el fondo lo es, pero pasa por cirugía y sale con nuevos paragolpes y un ligero rediseño de su particular iluminación. Por el camino ha crecido 2 cm, quizás el mayor contrapunto, porque este coche no era precisamente pequeño, aunque sí más de lo que parece.

De hecho, engaña. Parece un compacto por proporciones, pero la realidad es que es un crossover de 4,65 metros de largura, unos 15 cm más que un Hyundai Tucson, para situarnos. Claro, que esto tiene una repercusión más que positiva dentro, especialmente porque su batalla es enorme, tres metros exactos, lo

que permite configurar el habitáculo sin apenas limitaciones. Y así pasa: es muy amplio, con unas plazas traseras que son, sin lugar a dudas, las protagonistas: acceso extraordinario gracias a unas puertas de tamaño descomunal, mucho espacio longitudinal, altura más que holgada para adultos de talla grande, □□

VALORACIÓN**HYUNDAI IONIQ 5**

239 kW 84 kWh AWD ENERGY

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★



Los retrovisores digitales son aquí de serie. La integración de las pantallas es... mejorable.



climatización de los asientos, control eléctrico de las banquetas... Vaya, que hay berlinas de mucho mayor lujo que no prestan tanta atención al pasajero trasero como este IONIQ 5. Al mismo tiempo, 520 litros del maletero aseguran un espacio de carga más que suficiente, con 20 adicionales bajo el capó delantero para los cables de carga.

Mucha tecnología

Aunque no lo crea, a pesar de todo lo anterior, la cabina



La iluminación neo-retro recibe una pequeña actualización estética. LED matricial de serie.



Cuadro digital de fácil lectura; echo en falta más configuración. Ordenador de a bordo completo.



Selecto de modos de conducción sobre el volante, de fácil y rápido acceso.



El selector del cambio tras el volante no es el más cómodo, pero cumple sobradamente.



Multimedia: actualiza OTA y es más capaz, pero no al nivel de los mejores. Android Auto/CarPlay.

también ha recibido rediseño, es más, todavía más acusado que el exterior. Los cambios se centran en la consola central, más voluminosa, pero también más práctica, pues añade algunos botones de control mecánicos y reubica el cargador inalámbrico Qi para móvil, más a mano y, de paso, refrigerado.

El multimedia también se pone al día y, aunque a simple vista pueda parecer el mismo, obtiene la última actualización prevista por Hyundai. Su rendimiento es correcto, pero la interfaz es algo tediosa, con una cantidad de submenús exagerada y botones de tamaño algo pequeño en ocasiones.

Dicho lo cual, tecnológicamente este IONIQ 5 es una virginería, especialmente este



HYUNDAI IONIQ 5
239 kW 84 kWh AWD ENERGY

LO MEJOR

Habitabilidad y confort
Potencia de carga batería
Equipamiento de serie

LO PEOR

Peso elevado
Detalles de acabado
Precio elevado





tope de gama, que lo lleva todo. No es barato, pues supera 60.000 €, pero también exime al usuario de pasar por la lista de opcionales... porque no hay. Todo es de serie, incluidos elementos de seguridad como Head-up display, iluminación LED matricial o sistema de conducción semi-autónoma de nivel 2 (mantiene el coche en el carril). Algunos de estos elementos han recibido mejoras de funcionamiento. Por ejemplo, el sensor de presión en el volante o el aparcamiento automatizado, que puede realizarse de forma remota, desde fuera del coche vía mando.

En cualquier caso, las tramas de este IONIQ 5 son las que verdaderamente evolucionan. Mantiene, claro, el esquema eléctrico de 800



La habitabilidad es absoluta, sobre todo en el plano longitudinal en las plazas traseras, a las que se accede por puertas enormes.

V (permite cargar con menos pérdidas), pero la batería es distinta. Son ahora 84 kWh de capacidad para la de gran tamaño, necesaria para contar con el esquema de doble motor de esta unidad. Motores (uno por eje), por cierto, que recoge de su antecesor. Pero ha ganado autonomía. Firma 500 km en homologación,

cifra que no calca en uso real aunque cubre 400 en uso mixto, dato que, aunque pueda no resultar brillante, contrarresta con fuerza.

En un suspiro

Consumo la pila a una media 21,3 kWh/100 km (en nuestra prueba), pero también es capaz de reponerla a un ritmo de 260 kW de potencia en tomas CC. Hablamos de un dato muy poco habitual en su clase, y la citada arquitectura eléctrica de 800 V es, en buena medida, responsable de ello. Vaya, que este IONIQ 5 necesita paradas de no más de 10-15 minutos

para reponer electricidad en trayectos de larga distancia; eso sí que está bien.

Al margen, hay algunos retoques en la puesta a punto. Se ha trabajado la rigidez de la estructura frontal para dejar trabajar mejor a la suspensión. ¿Resultado? Un coche algo más suave, con una amortiguación que filtra muy bien el terreno. El movimiento de la carrocería no queda tan bien resuelto en curva (es muy pesado) y no es lo más preciso de su categoría, pero tampoco es un deportivo, sino, como decía, un SUV disfrazado de compacto grande. □



La carga en CA se limita a 11 kW, pero en CC asciende a 260: 10-80% en solo 18 minutos.



Muy cómodo para familias, los asientos se pueden controlar desde distintas zonas.



EL PROBADOR OPINA

Hay mejoras aquí y allí, las justas para hacer de este producto uno más redondo. La eficiencia aún tiene trabajo por delante, pero lo suple con una recarga muy buena. ¿Caro? Sí, lo es. Pero también presenta un equipamiento intachable.



FICHA TÉCNICA

HYUNDAI IONIQ 5 239 kW 84 kWh AWD ENERGY

PRECIO: 61.670 €
LANZAMIENTO:
Diciembre de 2024



1.605 mm



1.890 mm

MOTOR ELÉCTRICO 1

Motor	Delantero transversal
Potencia máxima	74 kW-101 CV
Par máximo combinado	255 Nm

MOTOR ELÉCTRICO 2

Motor	Trasero transversal
Potencia máxima	165 kW-224 CV
Par máximo combinado	350 Nm

SISTEMA DE PROPULSIÓN

Potencia máxima	239 kW-325 CV
Par máximo combinado	605 Nm

BATERÍA

Tipo	Iones de litio
Capacidad nominal	84 kWh brutos
Tensión nominal	800 V
Tiempo de carga	18 min a 350 kW (80%) en CC; 7,6 h a 11 kW en CA.
Potencia de carga máxima	350 kW en CC y 11 kW en CA

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total eléctrica
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad

BASTIDOR

Suspensión delantera	McPherson, resorte helicoidal, barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal, barra estabilizadora

Dirección	Cremallera asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción

Frenos	Discos ventilados de 345 mm delante y detrás
Neumáticos	255/45 R20
Llantas	8,5 x 20 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	185 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	5,3 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	18,2 kWh / 100 km
Autonomía	500 km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.655 / 1.890 / 1.605 mm
Distancia entre ejes	3.000 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	2.175 kg
Capacidad de maletero	520-1.580 (detrás) + 24 (delante) litros

CONTACTO

HYUNDAI MOTOR ESPAÑA, S.L.U.
C/ Quinatapalla, 2, 1^a planta – 28050 Madrid

Página Web: www.hyundai.com/es
Telf. atención al cliente: 902 246 902
Garantía 5 años



LOS RIVALES

VOLKSWAGEN ID.4 GTX 250 kW 79 kWh 59.415 €

Tipo de motor	Eléctrico del. + tras.
Batería / autonomía	79 kWh / 520 km
Potencia máxima	250 kW-340 CV
Par máximo	545 Nm
Velocidad máxima	180 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	5,4 segundos
Consumo combinado	17,1 kWh/100 km
Longitud / anchura / altura	4.582 / 1.852 / 1.616 mm
Capacidad de maletero	543 - 1.575 litros

Nos gusta Dinámica y autonomía

No nos gusta Potencia de carga y detalles de acabado



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; detector de fatiga; alerta por cambio involuntario y mantenimiento de carril; control de velocidad de crucero adaptativo; lector de señales de tráfico; control de ángulo muerto; alerta por tráfico trasero cruzado; iluminación LED matricial; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámaras de entorno; aparcamiento asistido y en remoto; selector de modos de conducción; Head-up Display; climatizador bizona con bomba de calor; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla táctil de 12,3"; Bluetooth; navegador; Android Auto y Apple CarPlay; cargador inalámbrico para móviles Qi; radio digital DAB; retrovisor interior fotosensible; retrovisores exteriores digitales; entrada y arranque sin llave; asientos delanteros de ajuste eléctrico, ventilados y calefactables; asientos traseros calefactables y de ajuste eléctrico; portón trasero eléctrico; techo panorámico; sonido premium BOSE y llantas de 20".

OPCIONES Pintura metizada (600 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

La dotación de serie es excelente en este tope de gama. No hay un solo equipamiento que Hyundai no contemple, reduciendo extras, básicamente, a la pintura, que también puede ser mate.

KIA EV6 GT-LINE AWD 84 kWh 62.055 €

Tipo de motor	Eléctrico del. + tras.
Batería / autonomía	84 kWh / 522 km
Potencia máxima	239 kW-325 CV
Par máximo	605 Nm
Velocidad máxima	188 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	5,3 segundos
Consumo combinado	17,7 kWh/100 km
Longitud / anchura / altura	4.695 / 1.890 / 1.550 mm
Capacidad de maletero	490 - 1.290 (tras.) + 20 (del.) litros

Nos gusta Misma mecánica que el IONIQ 5

No nos gusta Maletero limitado



PEUGEOT 408

Aire fresco

La firma del león actualiza la berlina pseudo cupé con retoques estéticos, equipamiento enriquecido y algunas mejoras mecánicas, como la potencia incrementada en el híbrido enchufable.

✉ E. Cano

El aspecto del 408 que Peugeot acaba de desvelar en el Salón de Bruselas cambia ligeramente sobre lo visto en su antecesor, original de 2023. Es decir, estamos ante la habitual actualización de mitad de ciclo comercial que, como hace poco protagonizaba el 308 en la marca gala, confiere un aspecto vigorizado sin acudir a grandes modificaciones.

En particular, el último 408 estrena paragolpes, grupos luminosos, parrilla (con segmentos decorativos iluminados en LED), color de carrocería Flare Green (en las imágenes), que varía tonalidad según la incidencia solar, y juegos de llantas de 17, 19 y 20". En este mismo ámbito, el emblema frontal del león va iluminado en los niveles de equi-

pamiento GT y GT Exclusive. Por su parte, la zaga recibe una moldura iluminada entre las ópticas que incluye lettering con el nombre de la marca.

Suntuosos

En el interior hay nuevos tapizados, que en los altos de gama son de Alcantara e incluso de cuero Nappa, detalles de aluminio (según acabado) e incluso ocho colores de iluminación ambiental. Por su parte, la instrumentación luce gráficos diferentes, hasta 3D, y hay dos versiones para el sistema de infoentretenimiento: el equipo i-Connect, que es el que comprende el acabado Allure, y el llamado i-Connect Advanced, incorporado al resto de versiones. En uno y otro hay integración



Puesto de mando i-Cockpit, con volante pequeño e instrumentación digital por encima. El equipo de infoentretenimiento varía según acabados: iConnect para el Allure e i-Connect Advanced en el resto.



Nuevo color de carrocería Flare Green: varía de tonalidad según la incidencia solar.



inalámbrica Android Auto/CarPlay, pero el último añade navegador TomTom Connected, ChatGPT para, entre otros, agilizar el comando de voz, y geolocalización. Precisamente, la versión básica del paquete Connect One permite usar el móvil como acceso remoto para contar en cualquier momento con datos co-

Hay tres opciones mecánicas: híbrida MHEV, híbrida enchufable y 100% eléctrica. Todas son automáticas

mo alertas de mantenimiento, reserva de servicios de estos, seguimiento del historial y gestión de carga de la batería; está incluida por 10 años. Más arriba, Connect Plus añade planificador de rutas y comandos remotos suplementarios, como bloqueo remoto y localización del vehículo (incluido con el coche, pero solo durante seis meses de forma gratuita). □

Las claves

- Cambios de diseño en el frontal, la zaga, colores de carrocería, llantas...
- Nuevos gráficos 3D para la instrumentación
- Infotainment mejorado
- Versiones Hybrid, E-408 y Plug-in Hybrid
- A la venta en primavera



Nueva parrilla con segmentos LED iluminados y, detrás, inédita moldura entre las ópticas.



Luce nuevos juegos de llantas de aleación, que pueden ser de 18, 18 o 19", según versión. El portón motorizado incluye la siempre bienvenida función manos libres. Maletero enorme: de 536 a 1.611 litros.

MECÁNICAMENTE...

La gama propone los 408 Hybrid 145 e-DCS6 de 146 CV, con motor de gasolina y cambio automático de seis relaciones (consumo medio de 5 l/100 km); eléctrico E-408 de 213 CV/343 Nm y autonomía de 456 km (lleva batería NMC de 58,2 kWh, gasta 14,7 kWh/100 km y estrena preacondicionamiento de pila, recarga al exterior V2L sin ir más lejos, para reponer la pila de un patinete y conectividad Plug & Charge) e híbrido enchufable 408 Plug-in Hybrid 240 e-DCS7, ahora con 240 CV en vez de 224. Aquí el propulsor de gasolina 1.6 turbo libera 180 CV y el eléctrico, 125, monta cambio automático de siete relaciones y batería de 14,6 kWh, a recargar a un tope de 7,4 kW (2,05 horas a tope), que consiente 85 km eléctricos.



BMW 420d GRAN COUPÉ M SPORT PRO
vs. AUDI A5 S line TDI S tronic MHEV PLUS

Con clase y eficiencia

Por mucho que evolucionen las mecánicas híbridas enchufables, los motores diésel siguen siendo los reyes para afrontar largos viajes. Y más si atienden a los últimos desarrollos que nos proponen Audi y BMW, fabricantes que introducen hibridación ligera junto a dos excelentes berlinas cargadas de clase y dinamismo.

▷ Juan Pablo Esteban ◌ Paloma Soria



BMW 420d GRAN COUPÉ M SPORT PRO

Tipo de motor	Diésel MHEV, 4 cil. en línea, turbo
Cilindrada	1.995 cm ³
Potencia máxima	140 kW-190 CV a 4.000 rpm
Par máximo	400 Nm entre 1.750 y 2.500 rpm
Velocidad máxima	235 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,3 segundos
Precio base	68.839 €
Gama desde	57.050 €
Cuota Renting*	n.d.
Lanzamiento	Junio de 2024
Valoración Altagama	★★★★★

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales



AUDI A5 S line TDI S tronic MHEV PLUS

Tipo de motor	Diésel MHEV, 4 cil.en línea, turbo
Cilindrada	1.968 cm ³
Potencia máxima	150 kW-204 CV a 3.800 rpm
Par máximo	400 Nm entre 1.750 y 3.250 rpm
Velocidad máxima	242 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,7 segundos
Precio base	60.220 €
Gama desde	48.900 €
Cuota Renting*	n.d.
Lanzamiento	Noviembre de 2024
Valoración Altagama	★★★★★

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales



La electrificación del mercado impuesta por una normativa anticontaminación cada vez más restrictiva ha cambiado la forma de viajar. Ahora hay que estudiar bien donde cargar la batería en ruta, si hablamos de eléctricos puros, o bien gestionar las reservas de energía y combustible, en el caso de los coches con hibridación enchufable.

Menos mal que los fabricantes, algunos, todavía siguen confiando y ofreciendo las que desde siempre han sido las mejores alternativas para hacer largos desplazamientos sin el yugo del repostaje. Qué duda cabe, hablamos de las mecánicas diésel, esas que en algunos momentos nos vendieron como la mejor opción para todos los usuarios y que en otros fueron atacadas sin justificación.

AUDI A5 S line TDI S tronic MHEV PLUS

▲ LO MEJOR

Equilibrio dinámico
Ayuda eléctrica superior

Consumo

▼ LO PEOR

Maletero para el
tamaño del coche
Peso más elevado

Algunos iconos en la pantalla
central se tapan con volante

Argumentos en ambos casos que dan para mucho debate. Lo que no admite gran discusión es que, más a día de hoy, un coche diésel te permite viajar con una economía de uso y una despreocupación en eso de llenar el tanque, si es que hiciera falta, por encima a la de otras tecnologías motrices. Y más aún si se integran con turismos que parecen haber nacido para que ese viaje sea placentero sin rehuir un ligero condimento dinámico.

Dos buenos referentes

Un mundo sobre el que los últimos BMW Serie 4 Gran Coupé (un escalón más capaz sobre la Serie 3) y Audi A5 (el actual, sustituto del anterior A4) campan a sus anchas sin miedo a defraudar.

Para ello, no solo adoptan motores diésel más que reputados, sino que van un paso más allá introduciendo ayu-



Estas son las llantas asociadas al S line, de 19 pulgadas. Las hay hasta de 20.

El sistema eléctrico del Audi es más potente y funcional



Los paragolpes del S line son algo diferenciados. Debajo, detalle del radar delantero.

da eléctrica mediante sistemas de hibridación ligera (o MHEV) a 48 voltios. En este sentido, el esquema planteado por este Audi es más avanzado. Su propulsor de cuatro cilindros y dos litros de gasóleo, de 204 CV, recibe el apoyo de una unidad eléctrica de 24 CV. Los datos son un poco inferiores por parte del BMW: propulsor diésel de similar arquitectura y 190 CV, complementados por un motor eléctrico de 11. Además, la batería que nutre al conjunto es de solo 0,53 kWh, frente a los 1,7 del de los cuatro aros.

¿Qué supone esta diferencia? La principal, mayores prestaciones eléctricas en el A5, ya que puede hasta realizar alguna maniobra a baja velocidad solo con ese motor eléctrico, función inviable en el rival. No obstante, en los dos la hibridación MHEV sirve para realizar una parada y arranque automáticos





Los últimos cuadros digitales de Audi son más sencillos. El panel ofrece un contraste magnífico.



Mandos algo sensibles a toque o deslizando.



Funciones más esenciales, sobre la consola.



Multimedia brillante, aunque algunos iconos se tapan por el volante.



En opción, pantalla frente al pasajero que permanece invisible para conductor.



La iluminación es muy potente y tecnológica. Hay firmas lumínicas a la carta y OLED detrás.



del motor diésel mucho más refinada y rápida, sin olvidar la contención adicional del consumo que apareja.

En este apartado se destaca un poco el Audi A5, capaz de moverse por autovía con medianas excelentes, de entre 6 y 6,5 l/100 km. Pero es que si bajamos ritmo, ya por carreteras secundarias, su austerioridad es aún más brillante, y si entra en ciudad tampoco penaliza

en exceso. Sí, los valores son mejores que los de su compatriota, lo que no desmerece el gasto del BMW, solo alguna décima por encima. Con sus depósitos de 59 litros, 60 en el Audi, aseguran tiradas largas de casi 1.000 km, según ritmo de viaje.

También son rápidos

Y lo mejor es que acompañan con un rendimiento bastante elevado y altas velocidades punta de 235 y 242 km/h, respectivamente. La aceleración que prometen es igualmente poderosa, calcando generosas cifras de par límite, de 400 Nm disponibles desde solo 1.750 rpm. Hay bajos para salir con celeridad y medios muy contundentes.

La entrega de potencia viene a ser equiparable. No hay casi vibraciones y, si acaso, el funcionamiento del BMW está mejor filtrado en el

VALORACIÓN

AUDI A5 S line TDI S tronic MHEV PLUS

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★



Calidad excelente, aunque con una representación de diseño cuestionable.



El ajuste del control de crucero aglutina muchos botones.



Hay levas para el uso sencillísimo del cambio automático.



Conservar el mando multifunción me parece un acierto.



Como el sistema es tan completo exige aprendizaje. Su manejo es muy bueno.

interior acústicamente blandito.

En lo dinámico, se mantiene ese duelo tan igualado en el que sobresale una calidad de rodadura impecable. Los dos son automóviles de lo más convincente desde que tomas sus mandos, con ese ajuste preciso en sus direcciones, ese perfecto movimiento de los pedales, suavidad y diligencia de los cambios automáticos... Como puede intuir por los acabados deportivos que visten, y que ponen la guinda en sus estilizadas figuras (son coches grandes, cerca de 4,8 metros de largo, aunque no aparatosos), la puesta a punto igualmente comprende un carácter más deportivo sobre la base de cada gama. Se nota, sobre todo, en algo más de dureza de amortiguación, aunque mantienen un

BMW 420d GRAN COUPÉ M SPORT PRO

LO MEJOR

- Rendimiento mecánico
- Calidad de rodadura
- Consumo muy bueno
- LO PEOR**
- Precio más alto
- Altura de plazas traseras
- Túnel de transmisión voluminoso

VALORACIÓN

BMW 420d GRAN COUPÉ M SPORT PRO

Imagen	
Acabados	
Puesto de conducción	
Habitabilidad	
Maletero	
Motor	
Recuperación	
Prestaciones	
Dirección	
Caja de cambios	
Frenos	
Estabilidad	
Consumo	





Los faros de BMW son muy competentes, pero los adaptativos se pagan aparte.



El comportamiento dinámico es ejemplar en las dos berlinas alemanas

excelente equilibrio con el confort. El matiz es pequeño, pero el Serie 4 Gran Coupé, con esta combinación, se siente un poco más firme sobre asfalto rizado.

Espacio: no sorprenden

Por otro lado, en relación a su tamaño ninguno sorprende con habitabilidades fastuosas. Se conforman con llevar a todos sus pasajeros de forma muy correcta (detrás, muy centrada en dos buenas butacas y una tercera central para uso claramente



Este acabado añade frenos M Sport en rojo. Las llantas, de serie de 18". En opción, hasta 20".

más esporádico). El BMW peca de limitar más la altura libre hasta el techo, detrás, por lo que las personas más altas tienen mejor acogida en el Audi. Este, en cambio, ofrece un maletero poco significativo, en todo caso con la funcionalidad de una buena boca de acceso aplicable a uno y otro.

Finalmente, los dos abogan por entornos de manejo digitalizados con enormes y excelentes paneles, asociados aparte a sistemas de infoentretenimiento brillantes. En ese camino que han llevado a cabo para minimizar botones (bien por BMW, que mantiene un práctico mando multitarea en la consola), la integración de los climatizadores en la pantalla central pasa por ser el detalle menos funcional frente a alternativas previas, si bien hay opción a modificar temperatura y muchos otros elementos mediante competentes sistemas de control por voz. □



BMW ofrece dos niveles de deportividad, con acabados M Sport y M Sport Pro.



Cuentan con detalles específicos, además de suspensión y dirección más dinámicos.

EL PROBADOR OPINA

Ante la igualdad manifiesta en casi todos los apartados, no está justificado el precio significativamente superior del BMW. Además, la hibridación del Audi es algo más efectiva. En dinámica, me encantan los dos.



AUDI A5 S line



El espacio es correcto y el coche es muy cómodo. Los dos penalizan con un grueso tunel de transmisión. Buen portón trasero.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; control de crucero adaptativo; asistente mantenimiento de carril; detección de fatiga y atención; asistente de esquivar y girar; tren de rodaje deportivo; llantas 19"; faros LED Plus; pilotos LED Pro; asistente luz carretera; asistente de aparcamiento plus y cámara trasera; paquete S line; iluminación Ambiente plus; climatizador tres zonas; asientos calefactables; Audi virtual cockpit plus; MMI Navegación plus; Audi Application Store y Smartphone Interface Plus; cargador

inalámbrico Qi; Audi Connect Navigation & Infotainment; 10 altavoces y subwoofer. **OPCIONES** Pintura metizada (1.205 €); Paquete Premium: incluye conducción adaptativa plus, Matrix LED y pilotos OLED, suspensión adaptativa, aviso cambio de carril y tráfico trasero (6.750 €); asientos ventilados (1.165 €); tapicería cuero (1.165 €); MMI experience Pro: incluye Bang&Olufsen (2.055 €), Head-up display (1.270 €) y techo fotosensible (2.715 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Como en el rival, hay muchas opciones a elegir, sueltas o en paquetes. El techo panorámico cuenta con función para regular transparencia. La iluminación de serie ya es avanzada, en opcional, aún más tecnológica.

BMW SERIE 4 M SPORT PRO



La ergonomía de conducción es muy buena. La altura trasera es más reducida y el maletero, más grande pero irregular.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; asistente de mantenimiento de carril; control de velocidad de crucero con función freno; asistente luces de carretera; paquete aerodinámico M; Parking Assistant; llantas de 18"; dirección deportiva; frenos M Sport; suspensión M Sport; paquete de compartimentos y de retrovisores; asientos delanteros calefactables; tapicería M Perform Tex/tela Schwarz; luz ambiental; BMW Live Cockpit Plus; pantalla Widescreen de 12,3 y 14,9"; Servicios

ConnectedDrive; Teleservicios; **OPCIONES** Pintura metizada (1.136 €); llantas de 19" (947 €); tapicería de cuero (1.538 €); Paquete Confort: incluye acceso confort, ajuste lumbar de asientos y base de carga inalámbrica Qi (1.183 €); Paquete de innovación II: incluye BMW Live Cockpit Professional, Driving Assistant, Parking Assistant Plus (3.491 €); techo eléctrico (1.420 €); volante calefactable (378 €); Driving Assistant Professional (2.840 €); faros LED adaptativos (2.012 €) y suspensión adaptativa (592 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Los asistentes a la conducción son precisos, pero los más avanzados se pagan aparte. Invertir en los faros y la suspensión adaptativa es una decisión correcta.





BMW 420d GRAN COUPÉ M SPORT PRO

MOTOR

Tipo de motor	Diésel MHEV, 4 cilindros en línea, turboalimentado
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	1.995 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	140 kW-190 CV a 4.000 rpm (8,1 kW-11 CV motor eléctrico)
Par máximo	400 Nm entre 1.750 y 2.500 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción trasera
Caja de cambios	Automática con convertidor de par de 8 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	Independiente McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y de tracción
Frenos	Discos ventilados delante y detrás
Neumáticos	245 / 45 R18
Llantas	18 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	235 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,3 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	5,2 l/100 km
Emissions (CO ₂)	135 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.783 / 1.852 / 1.442 mm
Distancia entre ejes	2.856 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.780 kg
Depósito de combustible	59 litros
Capacidad de maletero	470-1.290 litros

FICHAS TÉCNICAS

AUDI A5 S line TDI S tronic MHEV PLUS

MOTOR

Tipo de motor	Diésel MHEV, 4 cilindros en línea, turboalimentado
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	1.968 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	150 kW-204 CV entre 3.800 y 4.200 rpm (14,7 kW-24 CV motor eléctrico)
Par máximo	400 Nm entre 1.750 y 3.250 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática de doble embrague S tronic de 7 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y de tracción
Frenos	Discos ventilados de 338 mm (del.) y de 330 mm (tras.)
Neumáticos	245 / 40 R19
Llantas	8 x 19 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	242 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,7 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	4,8-5,5 l/100 km
Emissions (CO ₂)	127-143 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.829 / 1.860 / 1.444 mm
Distancia entre ejes	2.892 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.895 kg
Depósito de combustible	60 litros
Capacidad de maletero	417-1.271 litros



AUDI Q5 BLACK COMPETITION E-HYBRID QUATTRO 270 KW S TRONIC

Dos mundos

Buenas prestaciones cuando le exiges gracias a sus 367 CV, los mismos que todo un SQ5, y máxima eficiencia si saca partido a la generosa autonomía eléctrica de su sistema híbrido enchufable. Además, es confortable, dinámico y abruma en el plano tecnológico. ¿Se puede pedir más?

E. Cano Paloma Soria



AUDI Q5 Sportback Black Competition e-hybrid quattro 270 KW S tronic

Motor térmico	Gasolina, 4 cil. en línea, turbo
Cilindrada	1.984 cm ³
Potencia máxima	185 kW-252 CV entre 5.000 y 6.500 rpm
Par máximo	380 Nm entre 1.600 y 4.500 rpm
Motor eléctrico	Síncrono de imanes permanentes
Potencia máxima	105 KW-143 CV
Batería	Ion-litio 25,9 kWh (20,7 útiles)
Autonomía EV	87 km
Potencia máx. combinada	270 KW-367 CV
Par máximo combinado	500 Nm
Velocidad máxima	250 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	5,1 segundos
Consumo combinado	2,9 l/100 km / 16,5 kWh
Precio base	85.010 €
Gama desde	65.320 €
Cuota mensual*	796 €/mes
Lanzamiento	Junio de 2025
Valoración Altogama	★★★★★

*Condiciones en audi.es



El Q5 son palabras mayores en Audi, por la contundencia del producto y por su buena acogida habitual en cuanto a ventas. En esta última entrega es un SUV totalmente nuevo, avalado por la sofisticada plataforma PPC del Grupo Volkswagen que comparte con hermanos como el A5 o futuribles en Porsche, y hablamos de un inédito SUV compacto para dentro de un par de años.

Más allá de su nueva línea estética, lo que más llama la atención es la avalancha

tecnológica que introduce frente al modelo anterior. Es otro mundo, como en materia multimedia, con sistema operativo basado en Android Automotive que permite disfrutar de aplicaciones de uso cotidiano en nuestro smartphone. También lo hará el acompañante delantero, que ahora goza de su propia pantalla táctil. Más adelante entraremos en detalles sobre la cabina.

Ahora nos centramos en su gama mecánica, amplia y sin desterrar al diésel, toda-

vía bastante apreciado en este segmento. En todo caso, la eficiencia ha cambiado de bando y ahora se centra en las versiones híbridas enchufables, que además se adornan con la etiqueta medioambiental cero emisiones de Tráfico.

Son dos y ambas comparten un motor térmico 2.0 que añade un generador eléctrico, batería y tracción total. En nuestro protagonista rinde 367 CV; en la variante de acceso queda en 299 a un precio de salida bastante más atractivo: desde □□□



VALORACIÓN**AUDI Q5 Sportback e-hybrid**

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★



Estas llantas de 21" de Audi Sport, sobre neumáticos 255/40, son dotación de serie.

70.570 €. La diferencia de caballería entre ambos es puro software.

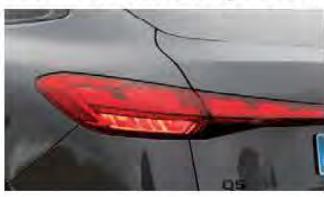
Mismos CV que el SQ5

Quizá no necesite tanto potencial como nuestra unidad, que presume de la misma caballería de todo un SQ5, máxima expresión deportiva de la gama que también se deja seducir por la electrificación, aunque en este caso a través de un sistema híbrido ligero de 48V.

Nuestra unidad sirve para todo, con una polivalencia de uso en el ámbito familiar demoledora. De hecho tenemos



Faros LED Plus con técnica Matrix de serie. Los pilotos traseros son de tecnología OLED.



Cuadro digital de 11,9 " con tecnología OLED y diferentes representaciones.



Mandos en el volante multifunción, pero no son demasiado precisos.



Este es el selector del cambio ubicado en la consola. Función secuencial en las levas de volante.



Pantalla táctil de 14,5" con multitud de información y manejo rápido e intuitivo.

un vehículo eléctrico para el día a día gracias a su generosa autonomía eléctrica, y llegado el caso admite viajar hasta el fin del mundo sin necesidad de cables, aunque no sea tan beneficioso para nuestro bolsillo.

Durante la prueba hemos completado hasta 82 km sin aporte del propulsor turbo de gasolina 2.0, de 252 CV. Los 143 del eléctrico bastan para ciudad y aledaños (hasta 140 km/h). Más allá se nota más justo, pues nos situamos ante un conjunto que, con lo puesto, fija 2.245 kg (dispara gasto a 24 kWh/100 km).

Justo la mecánica eléctrica se integra en el interior del cambio automático S tronic de doble embrague y siete velocidades. Se alimenta de la energía que brinda una ba-

**AUDI Q5 Sportback e-hybrid 270 kW**

	LO MEJOR
	Confort y tecnología
	Rendimiento y dinámica
	Autonomía EV suficiente para uso diario
	LO PEOR
	Merma en el maletero
	Sin carga en CC
	Peso algo elevado





tería de 25,9 kWh de capacidad. Asimismo, podemos elegir entre modos de avance EV e Hybrid. El coche tiende a circular de forma eléctrica, pero ir en híbrido renta más ante largos desplazamiento. Si tiramos de navegador el sistema elegirá la posición más adecuada por sí mismo, según la ruta.

Levas con doble función

Por otra parte, podemos ajustar el nivel de carga de la batería, incluso alimentándola en marcha. Más rentable es gestionar la presión de la frenada regenerativa desde las levas del volante yendo en modo EV (en híbrido actúan de manera secuencial para cambiar de marchas).

Ajustando el perfil híbrido el consumo es una mon-



Butacas delanteras eléctricas, calefactables y ventiladas; detrás la banqueta desliza por secciones. El maletero queda en 433 litros por la batería PHEV.

taña rusa: hemos registrado desde 4,9 l/100 km de media a más de 8 cuando la pila queda totalmente 'seca'. En todo caso, varía mucho según el escenario (ruta, peso a bordo...)

Resulta un tanto incomprendible que no permita cargar en corriente continua, un contratiempo a la hora de afrontar largos desplazamiento (si la consienten modelos de menor calibre en la casa como el reciente Q3 o el más veterano A3 Sportback). El Q5 e-Hybrid admite 11 kW en CA, que se traducen en 2,5 horas para completar una re-

posición. Eso sí, nada que objetar por rendimiento, con números muy atractivos que, por ejemplo, permiten adelantar de forma fulminante.

Muelles neumáticos

También la dinámica y el confort convencen, más si porta, como aquí, suspensión neumática (2.490 € extra). Con ella varía altura y ajuste según la velocidad y el modo de conducción seleccionado: Efficiency, Confort, Dynamic, Individual y Off road. Este último permite realizar una conducción campera de

exigencia media al elevar la carrocería hasta 45 mm, si bien los neumáticos 255/40 R21 no ayudan demasiado. La dirección es un primor (2,2 vueltas de volante entre topes) y la tracción total quattro, una garantía.

Dentro, gran calidad, como corresponde a un Premium. Es espacioso, sin ser una referencia en este plano, y es modular gracias a la banqueta trasera ajustable en sentido longitudinal por secciones. Sin embargo, el maletero cede volumen (433 litros) por la batería de iones de litio. □



En tomas de corriente alterna de 11 kW llena batería en 2,5 horas. No contempla carga CC.

EL PROBADOR OPINA

Buenas prestaciones cuando le exija y eficiencia cuando toca: así es la personalidad bipolar de esta variante PHEV. Un SUV refinado, dinámico y con lo último en tecnología.



FICHA TÉCNICA

AUDI Q5 Sportback Black Competition e-hybrid quattro S tronic 270 kW

PRECIO: 85.010 €

LANZAMIENTO:
Junio de 2025



1.632 mm



1.900 mm

MOTOR TÉRMICO

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en linea, turbo
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	1.984 cm ³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Dos áboles de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	185 kW-252 CV entre 5.000 y 6.500 rpm
Par máximo	380 Nm entre 1.600 y 4.500 rpm

MOTOR ELÉCTRICO

Tipo de motor	Síncrono imanes permanentes
Ubicación	Delantero longitudinal
Potencia máxima	105 kW-143 CV
Par máximo	350 Nm
Batería	25,9 kWh (20,7 útiles)

SISTEMA HÍBRIDO

Tipo de motor	Híbrido gasolina-eléctrico enchufable
Potencia máxima comb.	270 kW-367 CV
Par máximo comb.	500 Nm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total quattro ultra
Caja de cambios	Automática con doble embrague y 7 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera, con asistencia eléctrica
Ayudas electrónicas	ESP, control electrónico de tracción
Frenos	Discos ventilados de 360 mm delante y discos ventilados de 350 mm detrás
Neumáticos	255 / 40 R 21
Llantas	8,5 x 21 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	250 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	5,1 segundos

CONSUMOS

Autonomía EV	87 km
Recorrido combinado	2,9 l/100 km / 16,5 kWh
Potencia de carga máx.	11 kW CA
Tiempo de carga	2:30 horas a 11 kW en CA
Emissions (CO ₂)	67 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.717 / 1.900 / 1.632 mm
Distancia entre ejes	2.824 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	2.245 kg
Depósito de combustible	55 litros
Capacidad de maletero	433 - 1.300 litros

CONTACTO

VOLKSWAGEN-AUDI ESPAÑA, S.A.
Parque de Negocios Mas Blau II – C/ Selva, 22, 08021 Barcelona

Página Web: www.audi.es
Telf. atención al cliente: 902 151 161
Garantía 3 años



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Climatizador automático de tres zonas; llave digital NFC; portón eléctrico con función confort; control de velocidad adaptativo; asistente de frenada de emergencia; sensores de aparcamiento delanteros y traseros; reconocimiento de señales de tráfico; cámaras para visualizar el entorno; aviso de cambio de carril involuntario con función de mantenimiento de trayectoria; alerta de tráfico cruzado en la zaga; tren de rodaje deportivo S; Audi drive select; MMI navegación Plus con MMI touch; asistente de luz de carretera; control del ángulo muerto; acceso y arranque (por botón) sin llave; asientos delanteros eléctricos y calefactables y control por voz.

OPCIÓN Pintura metalizada (1.185 €)
y sólida (350 €); Paquete Premium (4.475 €); Tech Pro (4.240 €); MMI experience pro (1.980 €); Head-up display (1.220 €); barras de techo en negro (410 €); techo panorámico eléctrico (1.980 €); asientos delanteros ventilados (1.120 €); suspensión neumática (2.490 €) y carga inductiva para móviles Qi con antena de acoplamiento para telefonía móvil (375 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Debería venir de serie, pues ya parece obligado contar con el cargador inalámbrico para un móvil Qi. Techo panorámico y Head-up display pueden ser elementos a tener en cuenta.

LOS RIVALES

BMW X3 30e Xdrive 67.300 €

Tipo de motor Gasolina, 4 cil. en linea, turbo + eléctrico

Cilindrada 1.998 cm³

Potencia máxima 200 kW-299 CV

Par máximo 450 Nm

Velocidad máxima 215 km/h

Aceleración 0 a 100 km/h 6,2 segundos

Consumo mixto / Autonomía EV 2,8 l/100 km / 88 km

Longitud / anchura / altura 4.755 / 1.920 / 1.660 mm

Capacidad de maletero / Batería 460 l / 19,7 kWh

Nos gusta Dinámica, calidad y consumo

No nos gusta Sin opción a carrocería cupé



MERCEDES-BENZ GLC 300 e 4MATIC COUPÉ 71.434 €

Tipo de motor Gasolina, 4 cil. en linea, turbo + eléctrico

Cilindrada 1.999 cm³

Potencia máxima 230 kW-313 CV

Par máximo 550 Nm

Velocidad máxima 220 km/h

Aceleración 0 a 100 km/h 6,7 segundos

Consumo mixto / Autonomía EV 2,1 l/100 km / 127 km

Longitud / anchura / altura 4.764 / 1.890 / 1.614 mm

Capacidad de maletero / Batería 390 l / 25,3 kWh

Nos gusta Consumo, autonomía EV y carga en CC

No nos gusta Maletero pequeño



VOLKSWAGEN T-ROC R-LINE
1.5 eTSI 150 CV DSG

¡Se nos ha hecho mayor!

La segunda generación T-Roc gana en madurez. El modelo más vendido de la firma en Europa se pone al día en tecnología y eficiencia, con una gama mecánica exclusivamente ECO que lo hace todavía más atractivo frente a su creciente competencia.

► Eduardo Lausín ◉ Paloma Soria





VOLKSWAGEN T-ROC R-LINE 1.5 eTSI 150 CV DSG

Tipo de motor	Gasolina MHEV, 4 cilindros en línea, turbo
Cilindrada	1.498 cm ³
Potencia máxima	110 kW-150 CV
Par máximo	250 Nm
Velocidad máxima	212 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,9 segundos
Precio base	42.400 €
Gama desde	34.285 €
Cuota Renting	n.d.
Lanzamiento	Octubre de 2025
Valoración Altagama	★★★★☆

*Consultar condiciones en volkswagen.es



Tengo todavía fresco en el recuerdo el titular que elegí para mi primera prueba del Volkswagen T-Roc, allá por 2018: "Jaque mate, Golf". Y aquí debo sacar pecho: el tiempo me ha dado la razón. El T-Roc es ya el modelo más vendido de la firma alemana en territorio europeo, derrocando a aquel y sentando las bases para un vehículo de alto éxito que ahora ve nacer una segunda etapa. ¡Cómo han cambiado las cosas!

Si el primer T-Roc se podía describir casi como un 'Golf levantado', este nuevo tiene personalidad propia. Ha madurado y apunta a un cliente más exquisito, más caprichoso, desde un carácter más dinámico. Sus nuevas líneas de diseño le delatan (semejantes al resto de modelos de última hornada en la marca), así como detalles que demuestran que los estilistas han te-



Las llantas de serie son ya de 19", aunque hay otras en opción, estas en imagen, de 20.

nido aún más libertad, por ejemplo con emblemas delantero y trasero iluminados. La personalización, por descontado, juega un papel relevante en el proceso de adquisición del último T-Roc.

Algo más espacioso

El habitáculo es indiscutiblemente lo que más ha ganado del conjunto, frente a su antecesor, me refiero. El primer T-Roc no hacía justicia a la calidad habitual de Volkswagen (menos frente al Golf cotológico con el que se quería medir), con una actualización

a mitad de ciclo que mejoró de forma sustancial la experiencia. Esta segunda entrega soluciona mayormente este tema, con una solidez indiscutible y una selección de materiales que convence a nivel visual y al tacto.

A cambio, eso sí, de una subida sustancial del precio, pues un T-Roc básico ya supera 30.000 € de partida, teniendo una tarifa mínima de 42.400 un acabado tan pintón como este R-Line que probamos, quizás el más atractivo



De serie, este acabado incluye la iluminación en tecnología LED matricial. Una virguería.



de toda la oferta. Al margen, ha ganado tamaño. Son ahora 4,35 metros de longitud, 12 cm más, cifras que aún lo catalogan de compacto, pero que, a su vez, tienen un impacto positivo en el habitáculo. Hay algo más de hueco longitudinal en las plazas traseras pero, sobre todo, el maletero gana 30 litros para plantarse en 475. La fila trasera no es corredera, pero cabe abatir los respaldos para alcanzar algo más de 1.300 litros totales.

La gama mecánica es inteligente, aunque muchos llorarán la pérdida del diésel, que desaparece definitivamente de oferta a cambio de una pareja de propulsores a gasolina microhibridados con etiqueta ECO. El de 150 CV, el probado, es de sobra conocido, un 1.5 de cuatro cilindros con un funcionamiento suave, elástico y eficaz. Aquí Volkswagen ha perfeccionado la hibridación y, aunque no mueve el coche en modo eléctrico, si apaga y enciende la mecánica térmica a voluntad para eli-

VOLKSWAGEN
T-ROC R-LINE 1.5
ETSI 150 CV DSG

LO MEJOR
Dinámica de marcha equilibrada
Sistema MHEV avanzado
Mejora clara en calidad
LO PEOR
Precio elevado
Detalles de funcionalidad
Relación equipamiento/precio





Ha ganado tamaño, pero también batalla: es un coche más estable.



VALORACIÓN

VOLKSWAGEN T-ROC R-LINE 1.5 eTSI 150 CV DSG

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★



Llamativos: en la nueva generación los logos delantero y trasero pueden ir iluminados.

minar retención y favorecer una conducción 'a vela' (por inercia), sin gasto. Sobre este, es moderado, que no excelente: en nuestro circuito mixto ha registrado 6,6 l/100 km. Con todo, lo interesante vendrá el año que viene, con hasta dos mecánicas Full Hybrid de alta eficiencia.

Andar correcto

Volviendo al tema, es un conjunto que firma prestaciones correctas, puede que con reserva de potencia más justa ya a altas velocidades. Pero cubre necesidades sobradamente, casi seguro que mejor que la opción básica de 116 CV. No son 150 CV 'de los'.



El cuadro de mandos digital de serie es configurable y ofrece diferentes vistas. El ordenador de a bordo es bastante completo.



Muchos asistentes a la conducción de serie, los más avanzados en opción.



Selector del cambio tras el volante: no es el sistema más cómodo de su tipo, pero convence.



Botón multifunción en la consola. Pulsando cambia la función: modos de conducción, volumen...



Cargador inalámbrico de 15 W refrigerado en la consola central. Otro elemento de serie.



El multimedia es de buen tamaño, está en una buena posición y es muy completo. Y es relativamente sencillo de utilizar.



Ha ganado espacio interior porque el tamaño global es mayor. Uno de los grandes beneficiarios es el maletero, que parte de 475 litros.



El portón eléctrico forma parte del equipamiento de serie en este acabado.

No son 150 CV 'de los de antes', pero cumplen para el usuario medio

'de antes', eso está claro, fruto de un peso no especialmente liviano (ronda 1.500 kg sin carga) y relaciones de cambio más bien largas en busca de la mayor eficiencia posible.

Gran perfección

Por su parte, aún sin un tanto marcadamente dinámico el chasis de este T-Roc, a mi parecer, logra un alto nivel de perfección, especialmente con suspensión adaptativa opcional, de amplio reglaje. Me gusta la dirección, cómo rota y cómo actúa en curva,

'a lo Volkswagen', con mucha solidez y aplomo, lo que garantiza una alta confianza en todo momento. De paso, la mayor batalla frente a su antecesor da más estabilidad en autopista, con una pisada definitivamente más madura. Es muy estable en todas las condiciones y presenta un rodar de 'coche grande' en autopista. Ahora, la excelente suspensión adaptativa es un opcional de lo más apetecible: como es habitual en VW, da al conductor casi plena libertad de ajuste al toque de un

botón, ideal para los más exquisitos que primen agilidad y confort todo en uno.

Hablando de opcionales, el T-Roc es más completo que nunca: faros LED matriciales, conducción semi-autónoma, asistentes a la seguridad de último nivel... Siempre que la cartera sea lo suficientemente grande, claro. □

EL PROBADOR OPINA

Apunta a un cliente más sofisticado y ávido de un coche práctico y caprichoso al mismo tiempo. La evolución es clara: es notablemente mejor producto. ¿Acorde a la subida de precio? Aquí hay debate, más de 7.000 € de distancia entre versiones básicas. El que me preocupa ahora es el Golf, porque el jaque mate pasa a ser doble.



FICHA TÉCNICA

VOLKSWAGEN T-ROC R-LINE 1.5 eTSI 150 CV DSG

PRECIO: 42.400 €
LANZAMIENTO:
Octubre de 2025



1.573 mm



3052 NHM

MOTOR

Tipo de motor	Gasolina MHEV, 4 cilindros en línea, turboalimentado
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.498 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	110 kW-150 CV entre 5.000 y 6.000 rpm
Par máximo	250 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática de doble embrague y 7 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Rueda tirada y resorte helicoidal
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y dinámico de tracción
Frenos	Discos ventilados (del.) y discos macizos (tras.)
Neumáticos	225 / 45 R19
Llantas	8 x 19 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	212 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,9 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	5,8 l/100 km
Emissions (CO ₂)	121 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.372 / 1.828 / 1.573 mm
Distancia entre ejes	2.629 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.474 kg
Depósito de combustible	50 litros
Capacidad de maletero	475-1.350 litros

CONTACTO

VOLKSWAGEN AUDI ESPAÑA, S.A.

Parque de Negocios Mas Blau II – C/ Selva, 22, 08020 Barcelona

Página Web:

www.volkswagen.es

Telf. atención al cliente:

902 151 161

Garantía

3 años



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Alerta por cambio involuntario y mantenimiento de carril; asistente de luz de carretera; frenada de emergencia automática; detector de fatiga; control de velocidad de crucero adaptativo; control de ángulo muerto; iluminación LED matricial; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; aparcamiento asistido; selector de modos de conducción; climatizador de 3 zonas; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla táctil de 12,9"; Bluetooth; radio digital; Android Auto y Apple CarPlay; cargador inalámbrico para móvil; retrovisor interior fotosensible; entrada y arranque sin llave; asientos delanteros deportivos calefactables; volante calefactable y llantas de 19". **Opciones** Pintura metalizada (760 €); llantas de 20" (675 €); paquete de tecnología IQ.Drive: incluye Travel Assist, asistente de parada de emergencia, Head-up display y cámara de visión 360° (1.020 €); navegador (855 €); suspensión adaptativa DCC (1.040 €) y techo panorámico practicable (1.245 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

La dotación de serie es muy completa, aunque no está de más el paquete de tecnología, que suma un buen puñado de asistentes, como el completo Travel Assist.



LOS RIVALES

CUPRA FORMENTOR 1.5 eTSI 150 CV DSG

41.192 €

Tipo de motor	Gasolina MHEV, 4 cil. en línea, turbo
Cilindrada	1.498 cm³
Potencia máxima	110 kW-150 CV
Par máximo	250 Nm
Velocidad máxima	205 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	9 segundos
Consumo combinado	5,8 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.451 / 1.839 / 1.520 mm
Capacidad de maletero	450-1.505 litros
Nos gusta	Dinámica y eficiencia
No nos gusta	Precio y detalles de acabado



TOYOTA C-HR HYBRID 140 GR SPORT

40.000 €

Tipo de motor	Híbrido eléctrico-gasolina, 4 cil. en línea
Cilindrada	1.798 cm³
Potencia máxima	103 kW-140 CV
Par máximo	n.d.
Velocidad máxima	170 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	10,2 segundos
Consumo combinado	4,8 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.362 / 1.832 / 1.558 mm
Capacidad de maletero	388 litros
Nos gusta	Eficacia y equipamiento
No nos gusta	Aislamiento acústico y espacio trasero



HONDA CIVIC TYPE R **vs.** CUPRA LEÓN
VZ EXTREME 2.0 TSI 300 CV DSG

Aquellos maravillosos años

Hubo un tiempo en el que el mercado ofrecía mucho picante en la clase compacta. Rabiosos deportivos en su mayoría extinguidos o a punto de hacerlo. Cómo echaremos de menos a todo un referente como el Civic Type R, que dice adiós a su producción. Al menos quedan otros como este CUPRA León, agresivo desde una puesta a punto más utilizable y que toma relevo dentro de los tracción delantera más potentes de la clase.

▷ Juan Pablo Esteban ◇ Paloma Soria



HONDA CIVIC TYPE R

Tipo de motor	Gasolina, 4 cil. en línea, turbo
Cilindrada	1.996 cm ³
Potencia máxima	329 CV a 6.500 rpm
Par máximo	420 Nm entre 2.200 y 4.000 rpm
Velocidad máxima	275 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	5,4 segundos
Precio base	58.850 €
Gama desde	33.900 € (gama HEV)
Cuota Renting*	n.d.
Lanzamiento	Noviembre de 2022
Valoración Altagama	★★★★★

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales



CUPRA LEÓN VZ EXTREME 2.0 TSI 300 CV DSG

Tipo de motor	Gasolina, 4 cil. en línea, turbo
Cilindrada	1.984 cm ³
Potencia máxima	300 CV entre 5.300 y 6.500 rpm
Par máximo	400 Nm entre 2.000 y 5.200 rpm
Velocidad máxima	250 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	5,7 segundos
Precio base	59.769 € (dto. 54.779 €)
Gama desde	31.632 €
Cuota Financiación*	360.121 €/mes
Lanzamiento	Abril de 2024
Valoración Altagama	★★★★★

*CUPRA Flex. Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales y entrada de 13.638 €



En otra época, los GTI, nombre que instauró la versión deportiva del Volkswagen Golf para llamar a toda una serie de compactos aguerridos, eran el sueño de muchos. Su desarrollo llegó hasta tal punto que incluso se forjó una categoría por encima de ellos, aún con más potencia y un rendimiento todavía más radicalizado.

Y ahí apareció el Honda Civic Type R (el primero de 1997), el mejor representante de la escuela japonesa en esa clase. Modelo deportivo entre los deportivos y con una trayectoria con evoluciones realmente radicales, aunque esta última generación que ahora dice adiós en Europa (la marca anuncia una versión Ultimate Edition con 40 unidades muy especiales) dulcificó

un poco, no mucho, sus maneras. Cosas de las normativas de contención de emisiones, cada vez más restrictivas, el Type R se despide, como otros iconos, mientras Honda mantiene su apuesta híbrida para el modelo 'terrenal' con uno de los mejores combinados mecánicos de este tipo.

¿Relevo natural?

Mientras tanto, CUPRA coge el testigo adaptando a nuestros tiempos aquel espíritu, y el carácter inherente a la casa toma forma con sistemas mild hybrid, enchufables y también con cabida para declinaciones tan deportivas como esta VZ Extreme con motor gasolina de 300 CV (sin electrificación), todo al eje delantero. Por encima, en edición limitada hace poco que CUPRA nos sorprendió con un León VZ TCR, directamente inspirado en las carreras, con kit aerodinámico, arneses, 325 CV, plazas traseras opcionales... pero eso es otra historia.



La terminación VZ Extreme se diferencia por frenos y neumáticos de más prestaciones.



Iluminación muy superior en el León con tecnología matricial. Detrás, el logo va iluminado.



Lo cierto es que afronta esta batalla entre el enfoque más clásico del japonés y la nueva deportividad menos exigente del español con sentimientos encontrados. Porque uno y otro, sin discusión, son tremendos, capaces de sacar una sonrisa en tramos de montaña, de excitar en cada aceleración o de entrar en circuito con total garantía.

No obstante, los matices son tantos que les colocan en casillas diferentes dentro de una misma categoría. De hecho, ni en sus carrocerías se ponen de acuerdo. El Civic, ya desde hace algunos años, derivó hacia un compacto cupé de dimensiones bastante más crecidas respecto a la norma compacta. Casi 4,6 metros de largo, con techo bajo y un portón trasero que curiosamente da una practicidad innegable a la hora de meter el equipaje. En esto de la habitabilidad, el nipón da una buena nota aunque detrás (solo dos plazas) la al-

CUPRA LEÓN VZ EXTREME 2.0 TSI 300 CV

▲ LO MEJOR
Equipamiento más moderno
Prestaciones
Comportamiento excelente y menos exigente
▼ LO PEOR
Mayor dependencia de la pantalla táctil
Butacas traseras más cortas
Botón de arranque en volante (puede confundirse con modos de conducción)





El cuadro digital es más moderno. Se ve muy bien y hay varios patrones de visualización.



La trasera de asientos está fabricada en fibra de carbono.



Bien situado en el volante, acceso a modos deportivos.



La leva de cambio se queda pequeña. Para secuencial hay levas.



Todo el infotainment es mucho más convincente, completo y personalizable.



El escape suena deportivo, algo más grave que Civic, sin molestar.

tura respecto al techo va justa. Lo mejor es que te sientas en sus efectivas y envolventes butacas y la ergonomía de conducción es muy buena: el montante del parabrisas es fino y el alerón trasero, aunque grande, no perjudica al mirar hacia atrás.

Por su parte, el León mantiene bien el tipo en amplitud, y el espacio resulta muy equilibrado para viajar a gusto

con cuatro adultos. Además, en general asume una terminación de más calidad y sobre todo, más tecnológica. Lo vemos en las pantallas de instrumentación y multimedia, equipo de infotainment...

Emocionan

Ambos conjuntos plantean una deportividad manifiesta tanto en mecánicas como en la puesta a punto de sus chasis. Les une una arquitectura de cuatro cilindros turbo, con 300 CV para el León y 329 para el Civic. Mucho para trasladar en exclusiva al eje delantero, aunque sorprende para bien su capacidad para mantener todo dentro de un orden.

A los pocos kilómetros, ya te das cuenta de que el Civic es un coche más exigente. No a ritmo normal, sino al buscarle las cosquillas. El motor se nota lleno, poderoso, □□□

VALORACIÓN

CUPRA LEÓN VZ EXTREME 2.0 TSI 300 CV DSG

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★





Diseño clásico para un cuadro digital de buena lectura, aunque también hay vista más deportiva.



El tacto del cambio es formidable, de lo mejor del mercado.



Desde la consola seleccionas los modos de conducción.



Y a pie de salpicadero, bahía de carga inalámbrica tipo Qi.



Multimedia sencillo: cuenta con un sistema que ofrece multitud de datos del coche.

aunque con una curva de potencia que comienza a excitar a medio régimen, cerca de las 3.000 rpm, y que luego despegue con una estirada sensacional. Aparte, el sonido no es muy estridente, quizás hasta demasiado comedido sin acudir a los programas de conducción deportivos, cuando cobra más gravedad.

Habla de exigencia porque cuando das rienda suelta a todo el potencial, el Type R merece más atención. La amortiguación es más firme, por lo que si la carretera no está perfecta aparecen inevitables rebotes, sobre todo en la zaga. La dirección acompaña con rapidez y cierta dureza y el coche es capaz de tirarse al vértice con muchísima immediatez.

Los movimientos son algo más secos en todo compara-

HONDA CIVIC TYPE R

▲ LO MEJOR

Sensaciones de conducción
Cambio ejemplar
Rendimiento mecánico

▼ LO PEOR

Calidad de cámara trasera
Conducción más exigente
Consumo y autonomía peores



VALORACIÓN

HONDA CIVIC TYPE R

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★



No es que vaya justo, pero la luz del Civic es menos potente. Lleva asistente de luces largas.



Sus enfoques son representativos de diferentes épocas: uno se va, el otro tiene cuerda para rato

do con un León que asegura un tono más equilibrado y utilizable, en parte porque frena de forma más neutra y su suspensión adaptativa tiene más rango de ajuste (en el nivel más confortable lo es mucho más), y para recorridos largos resulta más llevadero. Una deportividad (para ambos, adaptable en diferentes parámetros) que en el CUPRA se manifiesta con un rabioso motor solo algunas



El modelo japonés monta una anchura de ruedas superior, 265 mm, con bajo perfil de 30.

décimas más lento en aceleración (ojo, firma solo 5,7 segundos de 0-100 km/h) y que escala hasta 250 km/h (atento al Civic, capaz de alcanzar unos fantásticos 275).

Conexión total

Asociado siempre al cambio automático DSG de doble embrague, el español enlaza marchas sin dilación y parece que la mecánica sea más rabiosa para subir de régimen. Facilita mucho las cosas, qué duda cabe.

Pero si de conexión emocional hablamos, hay otro elemento que marca diferencias a favor del Civic, más allá de la efectividad: su fabulosa caja de cambios manual, de recorridos muy cortos y precisos que incita a jugar subiendo y bajando marchas. Facilita la reducción dando un golpe de gas y te mete de lleno en un guiado muy deportivo y sugerente, de otros tiempos que, lamentablemente, parece no volverán. □



Detalles muy racing como el alerón trasero, bien situado porque no molesta desde dentro.



En el difusor, la singular salida triple de escape pone la guinda a la silueta deportiva del Civic.

EL PROBADOR OPINA

Si encuentra todavía a la venta una unidad del Type R, no lo dude: ¡hágase con ella! Uno de los mejores deportivos de raza de su clase, de los que no quedan. El León afronta el cambio generacional con emociones que se viven de otra manera: más fácil pero rapidísimo, y con menor consumo: viable por debajo de 10 l/100 km.



CUPRA LEÓN VZ EXTREME



Los baquets lo tienen todo: buena tapicería, ajuste eléctrico y sujeción excelente. Detrás hay más altura. De maletero, bien.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; control de crucero adaptativo; Travel Assist; alerta de cambio de carril; asistente de salida y ángulo muerto; reconocimiento de señales; CUPRA Drive Profile; chasis adaptativo DCC; dirección progresiva; asistente de luz de carretera; faros Matrix LED Ultra; antiniebla función cornering; llantas de 19"; sensores de aparcamiento; Intelligent Park Assist; acceso y arranque sin llave; climatizador tres zonas; volante calefactable; asientos Cup Bucket eléctri-

cos y calefactables; tapicería Dinámica; Digital Cockpit 10,25"; multimedia táctil de 12,9" y navegador; conectividad smartphone Full Link inalámbrico; cargador móvil inalámbrico Qi; 4 puertos USB-C; control por voz; Connect Plus 3 años; sonido Sennheiser 11 altavoces y subwoofer. **OPCIONES** Pintura metizada/mate (832-2.410 €); espejos fibra carbono (627 €); navegador CUPRA Connect 10 años (713 €) y techo panorámico eléctrico (1.081 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Prácticamente toda la dotación posible viene en este topo de gama VZ Extreme, muy bien equipado. Como es habitual en CUPRA, la selección de pinturas contempla acabados metalizados y mate de gran calidad.

HONDA CIVIC TYPE R



La ergonomía de conducción es muy buena y el tono rojo pone la guinda deportiva. Buen hueco para piernas y práctico portón.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Seguridad Honda Sensing; frenada de emergencia automática; alerta de cambio involuntario de carril; asistente de arranque en cuesta; control de crucero adaptativo; control de ángulo muerto y tráfico trasero; reconocimiento de señales de tráfico; asistente de luces de carretera y faros Full LED adaptativos; selector de modos de conducción; suspensión adaptativa; llantas de 19"; sensores de aparcamiento delanteros y traseros con cámara trasera; retrovisores exteriores eléctricos y calefac-

tables; acceso y arranque sin llave; asientos delanteros tipo baquet; tapicería sintética de ante; luz interior ambiental; instrumentación digital de 10,2"; sistema multimedia Honda Connect con pantalla táctil de 9" y navegador; sistema de información Honda LogR; Apple CarPlay y Android Auto; cargador inalámbrico Qi de smartphone; dos USB delante y dos detrás y equipo de sonido con 8 altavoces.

OPCIONES Pintura metizada (800 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Acabado cerrado sin posibilidad de añadir opciones. Menos dotación que el rival, pero con lo que trae tampoco echan en falta más extras, sobre todo en un coche tan deportivo.





CUPRA LEÓN VZ EXTREME 2.0 TSI 300 CV DSG

MOTOR

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, turboalimentado
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.984 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	221 kW-300 CV entre 5.300 y 6.500 rpm
Par máximo	400 Nm entre 2.000 y 5.200 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática doble embrague DSG de 7 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	Independiente McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y de tracción
Frenos	Discos ventilados de 375 mm (delante) y de 310 mm (detrás)
Neumáticos	235 / 35 R19
Llantas	8 x 19 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	250 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	5,7 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	7,7 l/100 km
Emissions (CO ₂)	173 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.398 / 1.799 / 1.444 mm
Distancia entre ejes	2.683 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.496 kg
Depósito de combustible	50 litros
Capacidad de maletero	380 litros

FICHAS TÉCNICAS

HONDA CIVIC TYPE R

MOTOR

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, turboalimentado
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.996 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	242-329 CV a 6.500 rpm
Par máximo	420 Nm entre 2.200 y 4.000 rpm



El motor del Civic corre algo más, pero también consume más



TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades

BASTIDOR

Suspensión delantera	Independiente McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y de tracción
Frenos	Discos ventilados de 350 mm (delante) y sólidos de 305 mm (detrás)
Neumáticos	265 / 30 R19
Llantas	19 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	275 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	5,4 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	8,2 l/100 km
Emissions (CO ₂)	186 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.594 / 1.890 / 1.401 mm
Distancia entre ejes	2.734 mm
Nº de plazas	4
Peso en vacío	1.504 kg
Depósito de combustible	47 litros
Capacidad de maletero	410-1.212 litros

XPENG P7

Nueva dimensión

La firma china introduce un sedán eléctrico de corte cupé competidor de Hyundai IONIQ 6, Mazda6 o Tesla Model S. Entre sus fortalezas figura la súper recarga 5C, pero no es la única, pues no menos imponente resulta un precio que parte de 44.000 € antes de posibles ayudas. □ E. Cano

Por diversos motivos, la última creación eléctrica de Xpeng reúne mimbres para encarar a berlinas similares de primer nivel, y me refiero con ello a los Audi A6 e-tron, BMW i5 y nuevo Lexus ES, si bien a la hora de la verdad, y frente a unos y otros, juega una baza brutal: cuesta la mitad, como poco. Fabricado para los mercados euro-

peos por el especialista Magna Steyr, en Graz (Austria), el P7+ mide 5,07 metros de largo, 1,94 de ancho y 1,51 metros de alto, con tres entre ejes o batalla. Llegará a España antes del próximo verano con precios de 44.000 a 55.000 € (acaba de anunciararse en el Salón de Bruselas desde 43.990 €, según país).

Por diseño, está pensando para el cliente europeo: viene



Diseño aerodinámico y extremadamente cuidado. Puede remolcar hasta 1.500 kg.



cuidada. De hecho, transmite una calidad innegablemente Premium. Lo hemos conocido de forma estática, pero la marca china apunta a un gran aislamiento acústico, para generar un entorno de conducción silencioso y refinado.

Tres potencias

Del P7+ hay variantes, siempre con 450 Nm de par máximo, RWD Standard Range (245 CV, batería de 61,7 kWh y 455 km de autonomía calzado sobre llantas de aleación de 19''), RWD Long Range

Las claves

- Nuevo sedán pseudo cupé de casi 5 metros
- 100% eléctrico
- Versiones de tracción trasera (245 CV) y total (313 y 503 CV)
- De 455 a 530 km de rango
- Recarga batería: 10-80% desde 12 minutos
- Desde 43.990 €





SEPA QUE...

El maletero es otro de sus fuertes, con portón motorizado y una base de 573 litros (1.931 con los respaldos traseros vencidos); tremendo. También puede remolcar hasta 1.500 kg. Ventaja clara para el consumo/alcance es que, pese a su tamaño, no es muy pesado: de 1.900 a 2.200 kg.

Es grande: algo más de cinco metros de largo y tres entre ejes. Las puertas carecen de marco (ventanillas al aire).

(313 CV, pila de 74,9 kWh y 530 km de rango) y AWD Performance (503 CV, como el anterior con ruedas de 20" y la misma batería para 500 km entre recargas).

Tan o más llamativa es la potencia de carga máxima a partir de la arquitectura de 800 voltios inherente a Xpeng: 12 minutos del 10-80% (carga ultrarrápida 5C).

Cosa aparte será dar con estaciones CC de semejante fuerza, pero desde luego nuestra experiencia con otros de la casa, como el G6, es muy favorable en este capítulo.

Ni que decir tiene, sus prestaciones son altamente prometedoras: solo el sprint de 0-100 km/h queda establecido entre 4,3 y 6,9 segundos, según variante. Dentro, y en-

tre otros muchos, contempla desde pantalla central táctil de 15,6" a cuadro de instrumentos de 8,8 apoyado en un Head-up display W-HUD, todo sobre software impulsado por IA, climatización con regulación independiente en los asientos traseros (estos, por cierto, hasta con ajuste eléctrico para la inclinación de los respaldos)... □



El maletero, dotado de portón motorizado, es soberbio, tanto por accesibilidad como por capacidad, mínima de 573 litros.

LANCIA YPSILON HF **vs.** ALPINE A290 GTS
vs. MINI JOHN COOPER WORKS ELÉCTRICO

La nueva generación

Siempre se ha dicho que los urbanos deportivos son coche escuela, aquellos que crean afición y, de paso, forman a jóvenes conductores ávidos de adrenalina y emoción. La nueva generación es 100% eléctrica, por lo que toca preguntarse: ¿consiguen ese efecto?

▷ Eduardo Lausín ▷ Paloma Soria

LANCIA YPSILON HF

Tipo de motor	Eléctrico delantero
Potencia máxima	207 kW-281 CV
Par máximo	345 Nm
Batería	54 kWh
Autonomía	373 km
Velocidad máxima	180 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	5,6 segundos
Precio base	45.500 €
Precio desde	24.200 €
Cuota Renting*	n.d.
Lanzamiento	Octubre de 2025
Valoración Altagama	★★★★★



Lo fácil sería atacar a estos tres coches por el mero hecho de ser eléctricos y vender una imagen deportiva. Son, a simple vista, herederos de lo que un día fueron los Citroën AX Sport, Peugeot 205

GTI, Renault 5 Turbo... Y digo que es fácil criticarlos porque nuestros protagonistas son 100% eléctricos, algo que, y en esto estoy de acuerdo, no termina de casar con el concepto original de estos vehículos. Ahora bien, le pido que

haga el ejercicio de contar con los dedos de una mano cuántos urbanitas de altas prestaciones quedan en el mercado.

Le sobran, ¿verdad? Bien, pues vengo a avisarle de que acaba de darse de bruces con la realidad: o la cosa cambia

mucho, que no tiene pinta, o este es el futuro de lo que un día fue objeto de deseo de jóvenes y no tan jóvenes.

De modo que vamos a analizar a nuestros competidores evitando distraernos con el detalle de si consume oc-

ALPINE A290 GTS

Tipo de motor	Eléctrico delantero
Potencia máxima	160 kW-218 CV
Par máximo	300 Nm
Batería	52 kWh
Autonomía	361 km
Velocidad máxima	170 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,4 segundos
Precio base	44.700 €
Precio desde	38.700 €
Cuota Renting*	n.d.
Lanzamiento	Julio de 2024
Valoración Altagama	★★★★★

*Consultar condiciones en alpinecars.es

MINI JOHN COOPER WORKS ELÉCTRICO

Tipo de motor	Eléctrico delantero
Potencia máxima	190 kW-258 CV
Par máximo	350 Nm
Batería	54,2 kWh
Autonomía	371 km
Velocidad máxima	200 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	5,9 segundos
Precio base	42.600 €
Precio desde	30.720 €
Cuota Renting*	n.d.
Lanzamiento	Noviembre de 2024
Valoración Altagama	★★★★★

*Consultar condiciones en mini.es



tanlos o electrones, pues la alternativa a lo que ve en imagen es la nada más absoluta. Y en el fondo, tampoco están tan mal.

Tirar de nostalgia

La nostalgia es algo a lo que inevitablemente han acudido estos modelos. El MINI por razones evidentes: su razón de ser es la propia nostalgia, de la que se lleva nutriendo su diseño desde hace ya más de dos décadas. Los otros dos se inician en estos de recordar tiempos pasados. Alpine, por un lado, se basa en el Renault 5 E-TECH, recreando parcialmente lo que hoy en día sería un R5 Turbo. Por su parte, Lancia relanza su Ypsilon con un estilo inconfundible y trazos que remiten a algunos de los diseños más icónicos de la marca.

Algo a destacar en estos coches es la personalización, inherente, al menos en 2026, a este segmento de capricho. En este tema el MINI, para sorpresa de nadie, se lleva la



Se basa en el R5, pero añade detalles de estilo únicos como los falsos faros auxiliares delanteros.



VALORACIÓN

ALPINE A290 GTS

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★



El consumo es muy alto, de 20 kWh/100 km, lo que limita el rango a poco más de 250 km.

medalla de oro, con un catálogo para customizar más abundante. A este respecto, me ha sorprendido que ni Alpine ni, sobre todo, Lancia, hayan sacado más provecho a este recurso.

Ahora bien, pintones son un rato. MINI, para empezar, lidera ranking con el habitáculo mejor presentado. ¿Hay ahorro de costes? Sin duda, pero bien camuflado y, salvo un sonido de cierre de puertas más bien cuestionable, es un interior acogedor y bien dispuesto. Alpine recoge la esencia del R5 del rombo y añade detalles propios: da mayor sensación de calidad e imprime una atmósfera medio retro, medio deportiva. Lancia, por su parte, aporta el toque



Hay varias llantas a elegir como opción, algunas con un diseño muy particular.

de color: esos asientos son la bomba. Pero no termina de culminar, echo en falta más cariño en la elaboración, con plásticos de dudoso gusto poblando el interior.

Cuatro o cinco

Al margen, un detalle que siempre ha caracterizado a los urbanos deportivos ha sido el elemento práctico, y aquí hay un claro ganador, el italiano: al superar por poco los cuatro metros de largo es el más grande y, en consecuencia, el más usable. Sus plazas traseras son las más útiles y con 309 litros de maletero gana holgadamente a sus oponentes.

El A290 va detrás, también con 5 puertas y 5 plazas, pero con una fila trasera más limitada y un baúl en el que

ALPINE A290 GTS

LO MEJOR
Relación dinámica/comfort
Estilo
Multimedia con Google
LO PEOR
Consumo elevado
Falta autoblocante
Precio elevado





Me gustaría que hubiera mayor configurabilidad para el cuadro de mandos digital.



Selector de la frenada regenerativa, al más puro estilo F1.



Botón Overtake: básicamente activa toda la potencia posible.



El selector del cambio, por botones, no es de lo más ergonómico.



Multimedia simple, pero funciona con Google: Maps, control por voz, tienda...

no cabe tanto. Finalmente, el MINI hace honor a su nombre. Es el más pequeño, y eso tiene consecuencias. Para empezar, solo comercializa en tres puertas (lo hay de cinco, pero no eléctrico), lo que dificulta el acceso a la segunda fila. Aunque tampoco es crítico, pues esos asientos son

aptos para niños o personas muy menudas sin problemas de movilidad. Entre tanto, la cavidad de carga es limitada y no da para mucho más que la compra semanal.

Ahora bien, este último detalle puede no ser tan negativo. Y es que, inevitablemente, debemos repasar las mecáni-

cas que mueven a estos GTI de autonomía más bien limitada. En este sentido, hay un claro vencedor, y ese es el Ypsilon HF. Su motor, anclado al eje delantero (como el resto), declara 280 CV de potencia máxima y un par tope de 345 Nm. En realidad, la ventaja frente a sus rivales no son

tanto las prestaciones (si bien le casca casi un segundo completo en aceleración al Alpine), sino la inclusión, de serie, de diferencial autoblocante mecánico. Este artilugio, que funciona casi como si de magia se tratara, reparte la fuerza entre ambas ruedas anteriores de la manera más □□□

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; asistente de mantenimiento de carril; lector de señales de tráfico; asistente de luz de carretera; detector de fatiga; control de crucero adaptativo; faros full LED; sensores de parking delanteros y traseros con cámara posterior; Alpine Telemetrics; modos de conducción; bomba de calor; retrovisor interior fotosensible; entrada y arranque sin llave; asientos y volante calefactables; tapicería en cuero Nappa; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla táctil de 10,3"; SO Google; navegador; Bluetooth; Android Auto y Apple CarPlay; radio digital DAB; cargador inalámbrico para móviles Qi y sistema de sonido Premium Devialet. **Opciones** Pintura metálica (900 €); llantas 19" diamantadas (300-500 €); pinzas de freno azul (400 €); Pack conducción: incluye aparcamiento asistido y asistencia activa del conductor (800 €) y Pack seguridad: control de tránsito cruzado y ángulo muerto y salida segura de pasajeros (300 €).



EL PROBADOR RECOMIENDA

Quedan algunos elementos en opción, a pesar de que este GTS es el 'tope de gama'. Siendo un coche tan urbano, me ahorraría los asistentes a la conducción pensados para autopista.





El cuadro de mandos podría ser más deportivo en esta variante HF. Hay varias vistas.



Detalles de estilo retro, como el brazo inferior del volante.



La frenada regenerativa se conforma con un único modo B.



El cargador sin cable no sujetó el móvil en conducción deportiva.



Multimedia vistoso, pero muy simple. Echo en falta mayor diferenciación.

eficaz posible, sin electrónica mediante. Algo, por otra parte, vital en una mecánica eléctrica, cuya entrega de energía es más salvaje, especialmente esta, que roza 300 CV.

El resultado es, si me pregunta, excepcional. Claro que las ruedas Michelin Pilot Sport Cup 2 que montaba la unidad de pruebas tienen mucho que ver. Mecánicamente está uno o dos pasos por delante de sus contrincantes, y logra algo no tan fácil de alcanzar en un eléctrico: engañarnos a su conducción. El autoblocante tira el coche al interior al acelerar fuerte en curva, haciéndonos partícipes de la conexión mecánica entre volante y neumáticos, y obligándonos a luchar parcialmente con la dirección para guiarlo hacia donde queremos.

VALORACIÓN

LANCIA YPSILON HF

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★
Puesto de conducción	★★★★
Habitabilidad	★★★★
Maletero	★★★★
Motor	★★★★
Recuperación	★★★★
Prestaciones	★★★★
Dirección	★★★★
Caja de cambios	★★★★
Frenos	★★★★
Estabilidad	★★★★
Consumo	★★★★



Como en el Alpine, el consumo es elevado: 21 kWh/100 km. El rango oscila entre 250-280 km.



Llantas específicas para este HF, con opción a montar neumáticos semi-slick Michelin.

LANCIA YPSILON HF

▲ LO MEJOR
Autoblocante mecánico
Prestaciones
Tamaño interior
▼ LO PEOR
Detalles de acabado
Consumo alto; rango
Confort de marcha



A esto acompaña un chasis muy rígido (hasta demasgado para el día a día) y estable, muy neutro, aunque con una zaga con la que podemos jugar si lo buscamos. Echo en falta algo más de precisión en la frenada, pero es un conjunto tremadamente deportivo y efectivo que perfectamente podría casar con una mecánica térmica de alto copete.

Salvaje

El MINI ofrece algo parecido, pero no tan perfeccionado en algunos puntos. Quiero decir, la mecánica es muy buena e incluso no necesita tanta potencia para



Iluminación LED muy particular en cuanto a diseño. Los pilotos traseros se inspiran en el Stratos.



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; alerta por cambio involuntario y mantenimiento de carril; lector de señales de tráfico; detector de fatiga; control de velocidad crucero adaptativo; asistente de luz de carretera; control de ángulo muerto; iluminación LED; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámaras de visión delantera y trasera; selector de modos de conducción; climatizador; cuadro de mandos digital; sistema multimedia con pantalla táctil de 10,25"; Bluetooth; Android Auto y Apple CarPlay sin cables; cargador inalámbrico para móviles Qi; radio digital DAB; entrada y arranque sin llave; asientos delanteros deportivos; freno de estacionamiento automático y llantas de aleación de 18".

Opciones Pintura metalizada (800 €); pintura bicolor (1.100 €); llantas de 18" en color dorado (250 €) y sistema de navegación (750 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

No hay mucho donde elegir, de modo que personalizar el coche (lo poco que se puede) es interesante en un producto tan característico.



correr casi lo mismo. Aquí son 258 CV y casi el mismo par, pero la experiencia es diferente. Me gusta como empuja y sobre todo me gusta que apenas pierde fuelle incluso a alta velocidad; su recuperación (reprís), la mejor de todas. Por contra, pide a gritos un diferencial como en el Lancia, por dos razones. La primera, y más evidente, la entrega de par inmediata, típica de un eléctrico y que pone en jaque a los neumáticos, avivando la pérdida □□□

de tracción si no somos cautelosos con el pie derecho. La segunda, el chasis, extremadamente rígido se mire por donde se mire: el MINI JCW tiene un problema, y es que es duro y además reboton. Y esto tiene una doble desventaja: la tracción se resiente y el confort, por mucho que no sea prioridad en un producto de este tipo, también. Me gusta mucho el espíritu MINI, pero aquí se han pasado. De los tres, tengo claro no lo escogería como coche diario, pues esa puesta a punto tan extrema es más bien incompatible con el uso cotidiano.

VALORACIÓN

MINI JOHN COOPER WORKS ELÉCTRICO

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★



Diseño icónico que integra la tecnología más puntera de los tres, como LED adaptativos.



El más eficiente de los tres con un consumo medio de 19 kWh/100 km. ¿Rango? Unos 250 km.

Una lástima, pues en todo lo demás lo clava: dirección, tacto de frenada... No comprendo una puesta a punto tan de circuito en un modelo que, en la mayoría de casos, por autonomía no puede casi ni llegar a uno.



En cierto modo, lo mejor del MINI es la personalización: las llantas son uno de los ejemplos.

so muy cómodo. No vira tan plano y, esencialmente, es la opción menos adecuada para meterse alguna vez en circuito, pero logra una muy buena sensación a los mandos: es pequeño, ágil, muy directo y juguetón. Mucho, si decidimos desactivar los controles. Casi casi cabe decir que son dos vehículos en uno.

Dicho de otro modo: de los tres, diría que no solo es el más sensato, sino que es el más inteligente. Logra entusiasmar a los mandos, pero no se pasa de la raya tratando de ser el más rápido, y eso inteligente en este singular tipo de coches. □





Detalle curioso: el brazo inferior del volante es, básicamente, una tira de tela tensada.



Botones al volante, sí, aunque demasiado minimalistas.



Boost: expresa al máximo la mecánica unos segundos.



Selector del cambio en la consola: queda a mano.



El multimedia es circular y todo se integra ahí. Es de buena calidad, aunque algo liso y lento.



MINI JOHN COOPER WORKS ELÉCTRICO

▲ LO MEJOR

- Conducción divertida
- Personalización
- Prestaciones

▼ LO PEOR

- Precio elevado
- Demasiado rebotón
- Habitabilidad muy justa

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE DE SERIE Frenada de emergencia automática; alerta por cambio involuntario y mantenimiento de carril; lector de señales de tráfico; control de velocidad de crucero; detector de fatiga; asistente de luz de carretera; iluminación LED; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; aparcamiento asistido; Head-up display; multimedia con pantalla táctil de 9,4"; Bluetooth; navegador; Android Auto y Apple CarPlay; cargador inalámbrico para móvil; retrovisor interior y conductor fotosensibles; entrada y arranque sin llave; asientos delanteros y volante calefactables y llantas de 18". **OPCIONES** Paquete XL: incluye control de crucero adaptativo con asistente en atascos y centrado en el carril, cámaras 360°, asientos delanteros eléctricos, techo de cristal y realidad aumentada (3.190 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

La opciones se centran en tres paquetes opcionales: el XL, el más completo, es el más caro, pero llena el coche con todo lo que podemos desear en un modelo moderno.



EL PROBADOR OPINA



MINI y Lancia son los más rápidos en llegar al cargador; casi prefiero llegar el último en el Alpine. Son deportivos, pero no cabe obviar que también son eléctricos y que su usabilidad es limitada. El coche redondo, para mí, tendría la mecánica del italiano, el chasis del galo y la presentación del británico.

ALPINE A290 GTS

Asientos de corte retro, pero con buen agarre lateral. La tapicería en piel azulada es un detalle muy vistoso. Maletero correcto para su tamaño.

LANCIA YPSILON HF

Asientos deportivos exclusivos con buen agarre y tapicería en color azul, guiño a los Lancia de carreras. Es el más grande por fuera y por dentro.

MINI JOHN COOPER WORKS

Diminuto por fuera... y por dentro. Solo tiene carrocería 3 puertas y la segunda fila es muy justa. El maletero no da para más que la compra semanal.





FICHAS TÉCNICAS

MINI JOHN COOPER WORKS ELÉCTRICO

ALPINE A290 GTS

LANCIA YPSILON HF

MOTOR ELÉCTRICO

Motor	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Potencia máxima	190 kW-258 CV	160 kW-218 CV	207 kW-281 CV
Par máximo	350 Nm	300 Nm	345 Nm

BATERÍA

Tipo	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad nominal	54,2 kWh (49,2 útiles)	52 kWh brutos	54 kWh (50,8 útiles)
Tensión nominal	n.d.	n.d.	400 V
Tiempo de carga	5,25 horas a 11 kW en CA 30 minutos a 95 kW en CC (10-80 %)	4,5 horas a 11 kW en CA 30 minutos a 100 kW en CC (10-80 %)	5,75 horas a 11 kW en CA 27 min a 100 kW en CC (20-80%).
Potencia de carga máx.	95 kW en CC y 11 kW en CA	100 kW en CC y 11 kW en CA	100 kW en CC y 11 kW en CA

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera	Tracción delantera	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad	Automática, 1 velocidad	Automática, 1 velocidad

BASTIDOR

Suspensión delantera	Mc Pherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora	McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora	McPherson, resorte helicoidal, barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora	Eje rígido y resorte helicoidal
Dirección	Cremallera asistida electromecánica	Cremallera asistida electromecánica	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción	Control de estabilidad y tracción	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados (del.) y macizos (tras.)	Discos ventilados de 320 mm (del.) y 288 mm (tras.)	Discos ven. de 355 mm (del.) y macizos de 268 mm
Neumáticos	225 / 40 R18	225 / 40 R19	225 / 40 R18
Llantas	7,5 x 18 pulgadas	n.d.	n.d.

PRESTACIONES

Velocidad máxima	200 km/h	170 km/h	180 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	5,9 segundos	6,4 segundos	5,6 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	15,3 kWh/100 km	16,6 kWh/100 km	16,1 kWh/100 km
Autonomía	371 km	361 km	373 km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	3.858 / 1.756 / 1.460 mm	3.997 / 1.823 / 1.512 mm	4.078 / 1.787 / 1.424 mm
Distancia entre ejes	2.526 mm	2.534 mm	2.556 mm
Nº de plazas	4	5	5
Peso en vacío	1.730 kg	1.554 kg	n.d.
Capacidad de maletero	210 - 800 litros	251 litros	309 litros

MAZDA6e EV 190 kW TAKUMI

Venido de Oriente

El segundo modelo eléctrico que Mazda pone a la venta nace del desarrollo conjunto con la china Changan Automotive. El producto, adaptado al mercado europeo, supone un cambio bastante evidente respecto a lo visto en otros coches de la casa, sobre todo a nivel interior. Así es la nueva vida de la berlina japonesa.

■ Juan Pablo Esteban ■ Paloma Soria



Mazda siempre se ha caracterizado por innovar, sobre todo, con tecnologías mecánicas en muchos casos poco habituales: desde aquel motor rotativo tan particular del RX-8 (entre otros) y de la versión de autonomía extendida del MX-30 (este, con más pena que glo-

ria), sus gasolina atmosféricos de alta compresión, el sistema de encendido por compresión controlado por chispa (SPCI), la microhibridación tanto en gasolina como en un poderoso seis cilindros diésel...

Si acaso, faltaba dar el verdadero paso eléctrico, más allá de la tentativa de hace años con el citado MX-30.

Para desarrollar esta nueva gama se apoya en el fabricante chino Changan y de ahí han nacido dos coches que ya se vendían en su mercado local y ahora aterrizan en Europa, convenientemente afinados para nuestros gustos.

El último presentado ha sido el SUV CX-6e, al que de momento solo hemos visto

en el Salón de Bruselas como concept car. Aquí nos centramos en la realidad de una gran berlina ya la venta con pocas similitudes, más allá del nombre de referencia y que cambia mucho el enfoque respecto a lo conocido en la marca.

La relación hombre-máquina en la firma japonesa siempre se había llevado □□□



MAZDA6e EV 190 kW TAKUMI

Tipo de motor	Eléctrico
Potencia máxima	190 kW-258 CV
Par máximo	320 Nm
Batería	68,8 kWh
Autonomía	479 km (605 en ciudad)
Velocidad máxima	175 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,6 segundos
Precio base	43.725 €
Precio desde	43.725 €
Cuota Renting*	668 €/mes
Lanzamiento	Septiembre de 2025
Valoración Altogama	★★★★★

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales



a cabo desde un punto de vista bastante racional, manteniendo botones donde debía y con una digitalización razonable. Pero aquí el giro es más que evidente apostando por un minimalismo que instauró Tesla y los chinos no han dudado en copiar, para bien y para mal.

Nuevas rutinas

Con el Mazda6e cambian mucho los quehaceres cotidianos con el vehículo desde un ecosistema más moderno, pero quizás no tan intuitivo. Ahora hay que darse más tiempo para conocerse, como pasa en muchos automóviles contemporáneos, y la apuesta de minimizar al máximo el número de mandos es extremista. Salvando los habituales elevalunas y cierre en puertas, o los del volante, el resto se integra en la pantalla central.

Y existe una parte negativa en ello: hay que tocar el panel hasta para ajustar los espejos retrovisores, luces, el



Toda la gama asocia llantas de 19". En el listado de accesorios hay tres diseños diferentes.

limpiaparabrisas... Al menos se atisba un poco de practicidad y se incluyen dos botones de acceso directo en el volante para funciones preestablecidas, así como un panel desplegable (desde la izquierda) con lo más importante.

Mientras tanto, el Mazda6e se siente amplio, pero con importantes matices. No en vano mide 4,92 metros de largo, más que el 6 precedente. Sin embargo, al volante la posición es más alta a lo habitual en una berlina, dejando margen respecto a un techo

(panorámico de serie) que tampoco queda lejos. La sensación es la de ir también un poco encajado por la gruesa consola central, y el volante regulable tiene un ajuste en profundidad algo justo. Así y todo, no se viaja mal.

Por lo que toca a la parte trasera, el suelo elevado, cerca de las banquetas, obliga a llevar las rodillas altas sin que las piernas apoyen del todo. No hay problema en altura para la cabeza (si vas bien



Detalles cuidados en asientos (integran altavoz) e iluminación ambiental, de 64 colores.



La parrilla está iluminada por segmentos. Detrás, pilotos más reconocibles dentro de Mazda.



recostado) y menos en distancia entre filas, verdaderamente holgada, si bien bajo las butacas delanteras los pies entran justos.

Otro dato que sorprende es el del maletero. Mazda declara solo 336 litros hasta la bandeja y 466 hasta el techo, muy poco para la talla del coche. Sin embargo, abre (y el portón es generoso) y encuentras

MAZDA6e EV 190 kW TAKUMI

LO MEJOR

- Calidad de rodadura
- Consumo contenido
- Precio y equipamiento

LO PEOR

- Minimalismo de mandos extremo
- Tacto de dirección
- Posición elevada de piernas en parte trasera



Consumo, precio y calidad general son sus principales cartas de presentación. La autonomía, discreta.



una cavidad muy diáfana que da bastante juego. Y si se quedan cortos, hay otro compartimento útil bajo el capó.

Detalles Premium

A todo ello, el nuevo Mazda6e transmite calidad y suma un estilo elegante y refinado dentro y fuera, con atractiva iluminación (la parrilla iluminada también sirve para indicar el estado de carga enchufado) y un equipamiento muy extenso. Destaca la dotación en asistentes de seguridad (faltaría culminar con un sistema de desactivación menos engorroso y más



La batería es comedida: 68,8 kWh. En toma rápida (admite 165 kW) carga del 10-80% en 24 minutos.

precisión para mantener el carril), los asientos con ventilación, las excelentes cámaras 360º para aparcar fácilmente, el control por voz (mejorable) y gestual, perfiles para ajustar en una sola orden diferentes situaciones (Descanso, Relax, Túnel de Lavado, Aire Fresco...) y un largo listado de funciones. De hecho, no deja nada como opción (sí en forma de accesorios) y la diferencia entre los dos únicas versiones Takumi o Takumi Plus es mínima.

La gama mecánica, por otro lado, igualmente es sencilla y un poco singular: el motor eléctrico (siempre, con tracción trasera) de 258 CV asocia la batería pequeña, de 68,8 kWh, mientras que hay otra versión de 245 CV con pila de 80 kWh (en este caso

VALORACIÓN

MAZDA6e EV 190 kW TAKUMI

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Autonomía	★★★★★
Consumo	★★★★★



El cuadro es moderno y ofrece información localizable de un vistazo, poco personalizable. Hay Head-up display con datos animados.



Práctico selector en la columna de dirección. También activa el control de crucero.



Ante el diseño tan minimalista, dos botones personalizables ayudan para acceder a sistemas.



Bajo la consola hay espacio de almacenamiento y tomas USB, poco practicables en marcha.



Gruesa zona central con cargador para smartphones por inducción, con ventilación, y posavasos.



Enorme pantalla al estilo Tesla. Funciona bien, pero espejos, luces, 'limpia'... todo se regula desde ahí.



Para una berlina, delante se va alto. En las plazas traseras las rodillas también quedan altas. El maletero parece grande, pero solo anuncia 336 l.

caso, de tecnología NCM en vez de LFP, carga más lenta) llamada Long Range.

Sea como fuere, esta unidad del Mazda6e, la que da menos autonomía, aprovecha bien la energía disponible y arroja consumos interesantes. Quizá no llega a todo un referente como el Tesla Model 3, pero ronda 17-19 kWh/100 km (en autovía no penaliza mucho),

bastante bien para un vehículo de casi cinco metros. Así, puede hacer tiradas de unos 400 km, puede que algo justos para emprender largas rutas de forma habitual.

Entrega progresiva

Además, es de esos eléctricos progresivos que no desborda en el primer impulso, pero que luego acelera con solvencia. La puesta en marcha es muy fácil. Al abrir la puerta, climatizador e infotainment ya están operativos, y al pisar freno y actuar sobre el selector el coche comienza a andar. Todo lo hace de manera muy dulce y suave; el habitáculo está bien insonorizado.

La calidad de rodadura me parece destacable: lee bien el rizado del asfalto, sin sequedad y con aplomo. Algo que no puedo decir de la dirección por una imprecisión manifiesta que obliga a realizar microcorrecciones en linea recta, situación más evidente en su ajuste Sport. Mejora esta percepción en curvas.

Respecto a la conducción, la zaga va sujetada pero no evita que ante suelo poco adherente consienta pequeñas pérdidas de tracción y movimientos del eje trasero, ante todo recuperable por los asistentes.

Diferentes modos de conducción y cuatro niveles para la frenada regenerativa (sin levas, en los extremos, uno deja el coche suelto y el otro retiene mucho sin llegar a detenerlo) ponen la guinda dinámica a esta interpretación eléctrica del Mazda6. □



Bajó el capó hay un segundo baúl de 72 litros, práctico para cables y algo más.



El portón eléctrico viene de serie. La boca de acceso es bastante generosa.

EL PROBADOR OPINA

Alma japonesa en formato eléctrico venido de China. Hay mucho nuevo que no termino de situar en Mazda, aunque en el tacto de conducción atisbo maneras del buen hacer de la marca. La pila, sin ser grande, cunde a partir de un consumo comedido. El



FICHA TÉCNICA

MAZDA6e EV 190 kW TAKUMI

PRECIO: 43.725 €
LANZAMIENTO:
Septiembre 2025



MOTOR ELÉCTRICO

Motor	Trasero, síncrono de imán permanente
Potencia máxima	190 kW-358 CV
Par máximo combinado	320 Nm

BATERÍA

Tipo	Ione de litio LFP
Capacidad nominal	66,7 kWh
Tensión nominal	400 V
Tiempo de carga	24 min a 165 kW CC (10-80%)
	7,3 horas a 11 kW CA
Potencia de carga máxima	165 kW en CC y 11 kW en CA

TRANSMISIÓN

Tipo	Propulsión trasera eléctrica RWD
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad
BASTIDOR	
Suspensión delantera	McPherson, resorte helicoidal, barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal, barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados de 310 mm delante y discos sólidos de 306 mm detrás, ABS, EBD
Neumáticos	245 / 45 R19
Llantas	8,5J x 20 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	175 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,6 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	16,6 kWh/100 km
Recorrido urbano	12,6 kWh/100 km
Autonomía	479 km
Autonomía en ciudad	605 km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.921 / 1.890 / 1.491 mm
Distancia entre ejes	2.895 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	2.037 kg
Capacidad de maletero	336-1.074 (detrás) + 72 (delante) litros

CONTACTO

MAZDA AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A.
Calle de Manuel Pombo Angulo 28, Hortaleza, 28050 Madrid

Página Web: www.mazda.es
Telf. atención al cliente: 961 355 922
Garantía: 6 años o 150.000 km



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática delantera y trasera; 9 airbags; aviso de apertura de puerta; asistente de mantenimiento de carril; control de ángulo muerto y tráfico trasero; control de crucero adaptativo con función Stop&Go; control de fatiga; reconocimiento de señales; llantas 19"; modos de conducción; faros LED; asistente de luces de carretera; techo panorámico fijo; portón trasero eléctrico; sensores de aparcamiento delanteros y traseros con cámaras de visión 360°; monitor de visión lateral; acceso y arranque sin llave; llave Bluetooth para el móvil; asientos delanteros calefactables y ventilados con ajuste eléctrico y memoria; tapicería de piel sintética; pantalla trasera táctil para climatización; pantalla multimedia de 14" con navegador; control por voz y gestos; actualizaciones OTA; Android Auto y Apple CarPlay inalámbricos; sistema de sonido Sony con 14 altavoces; instrumentación digital de 10,2"; Head-up Display; cargador de móvil inalámbrico Qi con ventilación; bomba de calor. OPCIONES Pintura metalizada (750-1.050 €) y adaptador carga V2L (165 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Cualquiera de los dos acabados, Takumi o Takumi Plus, viene muy completo. La principal diferencia es la tapicería de cuero Nappa y el parasol eléctrico de techo en el último.

LOS RIVALES

BYD SEAL COMFORT 40.990 €

Tipo de motor	Eléctrico síncrono de imán permanente
Batería / autonomía	61,4 kWh / 460 km
Potencia máxima	170 kW / 231 CV
Par máximo	380 Nm
Velocidad máxima	220 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,5 segundos
Consumo combinado	15,4 kWh/100 km
Longitud / anchura / altura	4.800 / 1.875 / 1.460 mm
Capacidad de maletero	400 (detrás) + 53 (delante) litros

Nos gusta Precio y acabados

No nos gusta Gasto real más alto y acceso al maletero



VOLKSWAGEN ID.7 PRO 77 kWh 53.955 €

Tipo de motor	Eléctrico síncrono de imán permanente
Batería / autonomía	77 kWh / 615 km
Potencia máxima	210 kW / 286 CV
Par máximo	310 Nm
Velocidad máxima	180 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,5 segundos
Consumo combinado	14,1 kWh/100 km
Longitud / anchura / altura	4.961 / 1.862 / 1.536 mm
Capacidad de maletero	532-1.586 litros

Nos gusta Habitabilidad y autonomía superiores

No nos gusta Precio más alto y frenos de tambor detrás

PORSCHE MACAN TURBO

El Rey de la gama

La nueva generación Macan toca techo en esta variante, la más rápida y potente de la familia. A falta de las extinguidas versiones de gasolina, el modelo denominado Turbo, ahora bajo formato eléctrico, derrocha prestaciones sin dejar al margen una autonomía ya interesante para explotar su genética deportiva.

Juan Pablo Esteban Paloma Soria



Ahora que está tan de moda, podríamos traer a esta prueba eso que llaman el 'síndrome del impostor'. No lo digo en plan peyorativo, sino como esta nueva vida que Porsche ha dado al Macan. Quizá el modelo sufra ese síndrome, por aquello de que ya no se siente como el de antes (el que tenía motores térmicos y no hablaba de electrificación), y ni qué de-

cir de la nomenclatura Turbo que todavía mantiene... ¡en un eléctrico!

En todo caso, el Macan no debe dudar de sus capacidades, más allá de las comparaciones con lo que antes presentaba. Sobre todo en esta versión Turbo, que manifiesta lo máximo que da su nueva plataforma eléctrica.

Vida nueva para el Macan, pero vida con todo el sabor prestacional y deportivo de

la saga, aunque más adelante veremos que las sensaciones al volante son otras.

Poder absoluto

En cuestiones de potencia, esta declinación se alza incluso sobre la combinación de mayor rendimiento precedente, la última con alternativa GTS, motor de seis cilindros en V turboalimentado y 440 CV. Los números son claros en favor del nuevo, y además,

con ese ímpetu extraordinario e instantáneo de la electrificación. Por supuesto, su doble motor que ofrece picos de 639 CV activando el modo de salida rápida Launch Control, y que le lanza a 100 km/h en solo 3,3 segundos (4,5 el GTS), lo hace todo fácil. Más datos: hace el 0-160 km/h en 7,4 segundos y el 0-200 en solo 11,7. Hasta la velocidad punta es destacable para un eléctrico, 260 km/h, aquí por

PORSCHE MACAN TURBO

Tipo de motor	Dos eléctricos
Potencia máxima	470 kW/639 CV
Par máximo	1.130 Nm
Batería	100 kWh (95 netos)
Autonomía	590 km (746 en ciudad)
Velocidad máxima	260 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	3,3 segundos
Precio base	117.426 €
Precio desde	82.310 €
Cuota financiación*	984 € / mes
Lanzamiento	Noviembre de 2024
Valoración AltGama	★★★★★

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales, entrada de 35.228 €



VALORACIÓN**PORSCHE MACAN TURBO**

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Autonomía	★★★★★
Consumo	★★★★★



De serie monta llantas de 20" y ancho de goma diferente por eje. Estas de 22 cuestan 3.218 €.

debajo de los 272 que hacía el Macan térmico.

Tal fuerza se manifiesta de forma suave si el conductor quiere y otorga un refinamiento de uso superior a su predecesor. Porsche ha conseguido un buen tacto de pedales para aprovechar semejante torrente de energía, y hasta el freno brinda una modulación adecuada cercana a los motores de combustión.

Por otro lado, no podían faltar a bordo sistemas para



De serie incluye faros matriciales (atenuación inteligente de segmentos) y spoiler trasero adaptativo.



Cuadro completo y de buena lectura. Desde volante es muy fácil cambiar la información.



Interruptor de modos (Normal, Deportivo, Sport Plus y Offroad) integrado en el volante: práctico.



Hay botonera propia para el climatizador, sobre panel brillante expuesto a reflejos y polvo.



Multimedia muy completo. Como pega, los iconos de la izquierda pecan de ser algo pequeños.



que el conductor ajuste a su antojo diferentes parámetros. Es muy fácil desde el volante, con la habitual ruleta con modos predefinidos o en un botón programable que establece dos etapas de frenada regenerativa.

Muy personalizable

Otros pasan por la consola con un pulsador específico PSM (dos niveles para el control de estabilidad) y más aún, a través de la pantalla desde donde cabe modificar de todo: hay hasta un perfil de uso offroad, regulación del chasis, altura de suspensión, alerón trasero desplegable y función de sonido motor. Sin pretender parecerse al anterior V6, esta nueva melodía artificial ayuda a conectarse más con la conducción.





PORSCHE MACAN TURBO

▲ LO MEJOR

Aceleración extraordinaria

Tacto de dirección

Carga rápida

▼ LO PEOR

Iconos principales de

multimedia pequeños

Visibilidad trasera

Menos ágil que el

anterior Macan térmico

En este asunto es donde surgen más dudas, no porque el coche vaya mal. Todo lo contrario, pues su comportamiento es soberbio. Pero la sombra del anterior es alargada y ahora la experiencia ha variado. Acelera más, pero se siente menos. Es relativamente ágil para su tamaño y peso (atento, casi 2,5 toneladas, 500 kg más que antes), pero no marca tanto la diferencia respecto a su segmento como el Macan de gasolina.

Donde destaca sobremanera, fiel al ADN de la casa, es en una dirección muy precisa que facilita un guiado rápido y directo, más con la dirección al eje trasero ofrecida como opcional. Mientras tanto, la motricidad es ejemplar (es de tracción total e incluye Torque Vectoring □□□



Habitual en la casa, los asientos, que además van situados más bajos, destacan por calidad de fabricación y excelente ajuste. Mejora cotas de piernas respecto al modelo de gasolina sin ser referente en habitabilidad, y también maletero: suma otro compartimento delantero de 84 litros.



Potente carga rápida: 270 kW CC; en alterna, 22 optional. Hay tomas a ambos lados de carrocería. Debajo, detalle de cámara y botón del portón.



Plus para un reparto variable de par) y sorprende lo bien que gestiona las pérdidas de agarre, todo sin que el tarado de amortiguación (viene con suspensión neumática) sea un lastre para largas tiradas.

Cargado de energía

En este sentido, el Macan Turbo asocia una batería de las grandes, de 100 kWh (95 útiles), y su arquitectura a 800 voltios posibilita picos de carga de hasta 270 kW en corriente continua (buena inyección de electrones del

10-80% en 21 minutos). En alterna, a 11 kW (22 en opción), invierte 10 horas para llegar al 100%. Así y todo, el consumo no es especialmente bajo en conjunto, más allá de que pueda quedar alrededor de 20 kWh/100 km en condiciones favorables. Con una media más real entre 22 y 24 kWh, el alcance sería superior a 400 km, pudiendo estirarlo a casi 500. Buen dato aunque sin acercarse a los 590 km que anticipa sobre el papel, como pasa con otros eléctricos.

Entrando en otros detalles, el nuevo Macan mejora habitabilidad a bordo sin ser referente en su clase. Bienvenidas sean las nuevas cotas internas (también es más grande por fuera) para piernas o maletero. Por contra, la visibilidad trasera no es su fuerte. Además, el puesto de conducción queda ahora más bajo, se siente casi como una berlina, dominando un centro de mando de acabado impecable y técnico. Resolución y fluidez de pantallas de primera (extensible al Head-up display opcional) que mejoraría con superficies de contacto (iconos principales de la izquierda) más grandes.

La verdad es que dentro se siente todo un Porsche, y las opciones para completar equipamiento son enormes. Hasta donde el bolsillo permita, pues partimos ya de una tarifa exclusiva de 117.426 €, la más alta de la gama. □



EL PROBADOR OPINA

No hay tantos eléctricos que dejen tan buen sabor de boca como este, eso sí, alejado de la experiencia del extinto modelo térmico. La mecánica, sobradísima, y la autonomía, considerando el rendimiento, asumible.



FICHA TÉCNICA

PORSCHE MACAN TURBO

PRECIO: 117.426 €

LANZAMIENTO:
Noviembre 2024



MOTOR

Tipo	Eléctrico síncrono de imanes permanentes (PSM) delantero y trasero
Potencia máxima	470 kW/639 CV (430 kW-584 CV sin Launch Control)
Par máximo combinado	1.130 Nm

BATERÍA

Tipo	Polímeros de iones de litio
Capacidad	100 kWh (95 útiles)
Tensión nominal	800 V
Tiempo de carga	21 min a 270 kW (10-80%) en CC 800 V 33 min a 135 kW (10-80%) en CC 400 V 10 h a 11 kW (0-100%) en CA
Potencia de carga máxima	270 kW en CC y 11 kW en CA

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total eléctrica ePTM, PTV Plus
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad

BASTIDOR

Suspensión delantera	Paralogramo deformable, resorte neumático, barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte neumático, barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad PSM y tracción
Frenos	Discos ventilados de 400 mm delante y 350 mm detrás
Neumáticos	235 / 55 R20 del.; 285 / 45 R20 tras.
Llantas	7,5 x 20" del.; 10 x 20" tras.

PRESTACIONES

Velocidad máxima	260 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	3,3 s (con Launch Control)

CONSUMOS

Ciclo combinado	18,3 kWh/100 km
Ciclo urbano	14,5 kWh/100 km
Velocidad baja	14 kWh/100 km
Velocidad media	14,7 kWh/100 km
Velocidad alta	16,8 kWh/100 km
Velocidad muy alta	23,4 kWh/100 km
Autonomía	590 km (746 en ciudad)

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.784 / 1.938 / 1.623 mm
Distancia entre ejes	2.893 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	2.480 kg
Capacidad de maletero	delantero 84 / trasero 480-1.288 litros

CONTACTO

PORSCHE IBÉRICA S.A.
Avda. de Burgos, 87 - 28050 Madrid

Página Web: www.porsche.es
Telf. atención al cliente: 91 203 56 01
Garantía: 3 años



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; reconocimiento de señales; control de crucero; asistente mantenimiento de carril, giro y viraje; parada de emergencia; control de ángulo muerto y tráfico trasero; aviso de salida; detector de atención del conductor; sensores de aparcamiento con cámara trasera; portón eléctrico; faros LED Matrix; suspensión neumática PASM; Porsche Torque Vectoring Plus; asientos deportivos adaptativos 18 posiciones calefactables; volante GT Sports calefactable con ajuste eléctrico; iluminación ambiente y de comunicación; Apple CarPlay y Android Auto; relojes 12,6"; Porsche Communication Management con pantalla táctil 10,9", asistente de voz y Porsche Connect; BOSE Surround Sound System 710 W; 4 puertos USB-C; cargador inalámbrico Qi; bomba de calor. OPCIONES Pintura metálica (sin coste 2.940 €); asientos ventilados con masaje (1.536 €); techo panorámico (1.676 €); eje trasero direccional (1.888 €); Race Chrono (828 €); Head-up display (2.214 €); aparcamiento automático (1.090 €) y Drive Assist (1.766 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

El listado de equipamiento opcional es mucho más grande de lo aquí mostrado. Montaría la dirección trasera. También puede equipar un cargador AC de 22 kW y pantalla de pasajero.

LOS RIVALES

AUDI SQ6 SPORTBACK e-tron quattro

96.960 €

Tipo de motor	Eléctrico delantero y trasero
Batería / autonomía EV	100 kWh / 579-599 km
Potencia máxima	380 kW-517 CV
Par máximo	855 Nm
Velocidad máxima	230 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	4,3 segundos
Consumo combinado	17,5-18 kWh/100 km
Longitud / anchura / altura	4.771 / 1.965 / 1.665 mm
Capacidad de maletero	499-1.365 litros

Nos gusta: Comportamiento y tecnología
No nos gusta: Peso elevado y botones en las puertas



TESLA MODEL Y PERFORMANCE

61.990 €

Tipo de motor	Eléctrico delantero y trasero
Batería / autonomía EV	75 kWh / 580 km
Potencia máxima	461 kW-627 CV
Par máximo	n.d.
Velocidad máxima	250 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	3,5 segundos
Consumo combinado	16,2 kWh/100 km
Longitud / anchura / altura	4.796 / 1.982 / 1.611 mm
Capacidad de maletero	110 (del.)-2.022 (det.) litros

Nos gusta: Consumo y precios imbatibles

No nos gusta: Demasiado minimalismo interior



KIA SPORTAGE GT-LINE 1.6 HEV 239 CV

Como el buen vino

Con un cambio de imagen evidente, sobre todo frontal, el best-seller de la marca coreana introduce mejoras en planos clave como la seguridad y la conectividad. También ha actualizado la cabina de forma apreciable y, en parte, remodelado la oferta mecánica. Aquí lo probamos en versión híbrida autorrecargable de 239 CV, equilibrada y muy solicitada en la gama por competencia global y sello ECO de la DGT.

E. Cano Paloma Soria



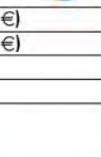
Visto así de golpe, pero sobre todo de frente, parece otro, pero no nos engañemos: se trata del mismo coche que debutó en 2022 y que ha logrado un éxito comercial global innegable. Claro que para dar que hablar pedía una

serie de cambios, de mejoras y retoques que le devolvieran al primer plano.

En efecto, esta segunda etapa de la quinta generación Kia Sportage cambia de imagen. Es evidente su nueva 'mirada', avalada por esos faros verticales full LED Star Map que re-

levan a las anteriores ópticas de silueta boomerang. A todo ello, y como acostumbran este tipo de restylings habituales del ecuador comercial de un modelo, incorpora nuevo paragolpes y faldón (con entradas de aire y proyectores anti-niebla apaisados distintos..),

mientras matiza la forma de la parrilla y estrena llantas de aleación, aquí de 19" (acabado GT-Line), con una cobertura más aerodinámica. Son retoques que, curiosamente, traen consigo un ligero incremento en la longitud, apenas de 25 mm. □□□



VALORACIÓN**KIA SPORTAGE
GT-LINE 1.6 HEV 239 CV**

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★



Nuevas llantas de aleación de 19" con neumáticos 235/50, de serie firmados por Michelin.

En la zaga hay que fijarse un poquito más porque las novedades apenas salpican a la defensa, los bajos y a la estructura interna de los pilotos (la carcasa exterior es la misma).

Aquí hay más cosas

Pasamos al interior. De entrada sobresale el nuevo volante, de doble radio y achatado en la parte inferior para facilitar la entrada/salida; en esta variante es bitono. También ha



Inédita firma luminosa con faros full LED y sistema adaptativo inteligente. También varían los pilotos traseros.



Nuevo cuadro en display de 12,3" (como el multimedia). Varía según el modo de marcha.



En la consola, adiós al acabado negro piano 'atrapa huellas': este revestimiento es más sufrido.



Esta versión mantiene el selector circular del cambio, que gusta más a unos que a otros...



Infoentretenimiento de nuevo cuño. Por fin, CarPlay y Android Auto son inalámbricos.

sido renovado el salpicadero, que mantiene dos pantallas panorámicas seguidas, curvadas hacia el conductor y enlazadas bajo un marco común. Son de 12,3" por unidad, presentan gráficos distintos y añaden Head-up display de 10" y nueva factura.

Para concluir el repaso al habitáculo, el último Sportage estrena tapizados hechos a base de un elevado porcentaje de material reciclado/recicitable. Otro apunte es que ha desechado la terminación decorativa negro piano de la consola que solo lucía cuando estaba limpia, es decir, casi nunca porque era una fuente de huellas y polvo.

En lo tocante a conectividad, experimenta un apreciable salto cualitativo. Por fin permite disfrutar de inte-


KIA SPORTAGE GT-LINE 1.6 HEV 239 CV
▲ LO MEJOR

- Calidad y confort
- Equipamiento
- Consumo, más a ritmo moderado

▼ LO PEOR

- Precio contundente
- Prestaciones (repris) solo correctas
- Mandos comutables en el salpicadero





gración completa de Android Auto y Apple CarPlay sin cable, junto a actualizaciones remotas OTA y hasta de conexión WiFi para un total de cuatro dispositivos a bordo. Entre tanto, el sistema incluye tienda de aplicaciones para poder descargar e instalar, por ejemplo, YouTube.

Adiós a alguno de ellos

La gama de motores ha sido reestructurada. Ofrece de gasolina con 150 y 180 CV, pero ahora ya sin el sistema mild hybrid que aparejaba el distintivo ECO y que ahora queda reservado al diésel de 136 CV, o bien al híbrido autorrrecargable que nos ocupa. El enchufable, con 252 CV, llega en breve.

Volvamos a nuestro protagonista, un HEV de 239 CV.



Interior amplio para cuatro adultos y de alta calidad. Estrena tapizados, aquí bicolor. Maletero diáfano y enorme: 587 litros para empezar.

CV que se convierte, casi sin querer, en la opción más equilibrada y competitiva.

En nuestro caso actúa sobre las ruedas delanteras, si bien hay opción a un 4x4. El Sportage HEV es muy agradable por suavidad, pero por rendimiento no da sensación de 239 CV, si bien sus registros presenciales son solventes. Y es que los 180 CV del propulsor térmico turbo de gasolina 1.6 siempre están; los 65 eléctricos dependen de la disponibilidad de batería (1,49 kWh, carga rápidamente). El sistema híbrido funciona sin inter-

vención del conductor. Sí da a elegir entre modos de marcha Sport y ECO. El primero permite actuar de forma secuencial en el cambio automático de seis marchas. En ECO las levas de volante pasan a regular la función regenerativa de la energía de frenado (para llenar la pila) entre tres niveles.

Equilibrado

En lo tocante a dinámica, sin cambios. Sigue siendo muy equilibrado entre confort y agilidad, y tanto la dirección como los frenos transmiten progresividad, sin sobresaltos.

El consumo también juega a favor. Durante la prueba ha oscilado entre 4,7 litros, yendo por ciudad, y los 7 l/100 km que ha demandado en autopista a ritmo intermedio, buenos registros para 1.665 kg con lo puesto y esos 239 CV.

No pasamos por alto la notable ergonomía de conducción, la elevada calidad percibida o la insonorización y la habitabilidad, ambas de nivel. Tampoco se pone de perfil en cuanto a equipamiento, tan avanzado como generoso, más aún en este caro tope de gama GT-Line. □

El consumo es realmente contenido en circuito urbano: menos de 5 l/100 km

EL PROBADOR OPINA

Leves cambios que ajustan como un guante para mantenerlo en forma: necesitaba poco para seguir siendo competitivo. Como HEV convence (refinado, frugal...), pero el GT-Line no es barato.



FICHA TÉCNICA

KIA SPORTAGE GT-LINE 1.6 HEV 239 CV

PRECIO: 51.020 €
LANZAMIENTO:
Noviembre de 2025



MOTOR TÉRMICO

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.598 cm ³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Dos áboles de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	132 kW-180 CV a 5.500 rpm
Par máximo	265 Nm entre 1.500 y 4.500 rpm

MOTOR ELÉCTRICO

Tipo de motor	Síncrono de imán permanente
Ubicación	Delantero transversal
Potencia máxima	48 kW-65 CV
Par máximo	300 Nm
Batería	1,83 kWh

SISTEMA HÍBRIDO

Tipo de motor	Híbrido gasolina-eléctrico HEV
Potencia máxima comb.	176 kW-239 CV
Par máximo comb.	n.d.

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática de convertidor de par, 6 marchas y accionamiento automático

BASTIDOR

Suspensión delantera	McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera con asistencia eléctrica
Ayudas electrónicas	ESP, control electrónico de tracción, ABS, EBD
Frenos	Discos ventilados (del.) y macizos (tras.)
Neumáticos	235 / 50 R 19
Llantas	7,5 x 19

PRESTACIONES

Velocidad máxima	196 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,9 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	5,8 l/100 km
Emissions (CO ₂)	130 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.540 / 1.865 / 1.650 mm
Distancia entre ejes	2.680 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.670 kg
Depósito de combustible	52 litros
Capacidad de maletero	587-1.776 litros

CONTACTO

KIA MOTORS IBERIA, S.L.
Edificio Vega Norte, 2 – C/ Anabel Segura, 16
28108 Alcobendas (Madrid)
Página Web:
www.kia.com
Telf. atención al cliente:
902 283 285
Garantía
7 años o 150.000 km



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Volante calefactable; asistente de ángulo muerto con monitor en el panel de instrumentos; asistente de colisión frontal con función de cruces y reconocimiento de peatones y ciclistas; sensores de aparcamiento traseros; control electrónico de suspensión; freno de estacionamiento eléctrico; control de presión del aire en los neumáticos; llamada de emergencia e-Call; reconocimiento de señales de tráfico; faros full LED matriciales; retrovisores exteriores calefactables y abatibles eléctricamente; techo solar panorámico practicable; sensores de luces y lluvia; asistente de cambio involuntario de carril con mantenimiento de trayectoria; cámara 360; cargador inalámbrico móvil Qi; control de velocidad de crucero adaptativo; Head-up display; llave digital; conectividad Android Auto y Apple CarPlay sin cable; portón eléctrico; retrovisor interior electrocrómico; sonido Harman/Kardon; estacionamiento remoto con llave; acceso y arranque (por botón) sin llave y asientos delanteros eléctricos, calefactables y ventilados.

OPCIONES Pintura metalizada (625 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

La dotación de serie es muy completa y cerrada, hasta dejar exclusivamente aparte la pintura metalizada. Podemos aquilar factura bajando a los niveles Concept, Drive y Tech.

LOS RIVALES

RENAULT AUSTRAL ESPRIT ALPINE FULL HYBRID E-TECH 41.177 €

Tipo de motor	Gasolina HEV, 3 cilindros en línea, turbo
Cilindrada	1.199 cm ³
Potencia máxima	146 kW-200 CV
Par máximo	n.d.
Velocidad máxima	230 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	5,7 segundos
Consumo recorrido mixto	4,7 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.533 / 1.830 / 1.618 mm
Capacidad de maletero	555-1.455 litros

Nos gusta Precio, dinámica y eficiencia

No nos gusta Représ solo correcto



HYUNDAI TUCSON N LINE STYLE 1.6 T-GDI HEV 215 CV 50.725 €

Tipo de motor	Gasolina HEV, 4 cilindros en línea, turbo
Cilindrada	1.598 cm ³
Potencia máxima	158 kW-215 CV a 5.500 rpm
Par máximo	367 Nm
Velocidad máxima	186 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,2 segundos
Consumo recorrido mixto	6 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.510 / 1.865 / 1.650 mm
Capacidad de maletero	616-1.795 litros

Nos gusta Calidad, dinámica y confort

No nos gusta Precio un tanto elevado





PORSCHE CARRERA GT POR SONDERWUNSCH

NO es una puesta
apunto, es una
puesta a cero

Hay coches capaces de renacer, como el Porsche Carrera GT. Veinte años después de salir de fábrica, el superdeportivo con motor V10 atmosférico vuelve a entregarse como si el tiempo no hubiera pasado por él gracias a un minucioso proceso de Factory Re-Commission llevado a cabo por Porsche Sonderwunsch. El proyecto va mucho más allá de una revisión técnica completa (motor, chasis y componentes desmontados y revisados pieza a pieza). Es también un homenaje directo a la historia de la marca: la icónica decoración Salzburg, inspirada en el Porsche 917 que logró la primera victoria absoluta en Le Mans 1970, se adapta con precisión quirúrgica a la suelta carrocería del Carrera GT, pintada a mano en rojo y blanco. El interior acompaña el relato con Alcantara rojo Indian, carbono mate y detalles heredados del mundo de la competición, generando un ambiente tan radical como exclusivo. El resultado es un Carrera GT en estado 'cero kilómetros', técnicamente impecable y emocionalmente cargado que demuestra que las leyendas no se jubilan, se perfeccionan.



Decoración inspirada
en el 917 de Le Mans 1970





Menos de 2.000 kg

lera de 0-100 km/h en 3,7 segundos, hasta 310 km/h. Su aerodinámica específica genera más de 300 kg de carga, mientras que chasis, frenos carbocerámicos y neumáticos Trofeo RS elevan agarre a 1,3 g. Dos plazas, sonido Akrapovic y carácter sin filtros: Bentley vuelve a mirar a la conducción con mayúsculas.

BENTLEY CONTINENTAL SUPERSPORTS

Bentley recupera uno de los apellidos más evocadores de su historia para firmar el Continental GT más radical jamás creado. Es el nuevo Supersports, que celebra los 100 años de esta denominación con una interpretación purista centrada en el conductor, sin concesiones a la electrificación. Bajo el capó late un 4.0 V8 biturbo sin hibridación que da 666 CV/800 Nm gestionados por un cambio automático de doble embrague y enviados al eje trasero. Es el primer Continental GT de tracción trasera... y de menos de 2.000 kg, el más ligero en 85 años. Limitado a 500 unidades numeradas, ace-



CLASSIC DEFENDER V8

Land Rover Classic vuelve a demostrar que el pasado puede jugar en primera división. El Classic Defender V8 puede ahora configurarse para replicar colores y acabados del radical Defender OCTA, el nuevo tótem de altas prestaciones de la saga. Cada unidad, disponible en carrocerías 90, 110 y Soft Top, pasa unas 300 horas en pintura para lograr tonos exclusivos y acabados brillo o satinado con precisión obsesiva. El interior eleva el listón con nuevos materiales, asientos Recaro calefactables y una personalización tremenda. Todo se apoya en un V8 atmosférico de 5,0 litros y 405 CV, con cambio automático ZF de ocho marchas y un chasis profundamente revisado. Desde £190.000 (unos 218.000 €) para quien quiera un clásico sin concesiones.

405 CV



Habrá un TOYOTA GR GT

GT3 de carreras

El Toyota GR GT es una declaración de intenciones, un gran turismo concebido desde la competición, pero pensado para emocionar en carretera. Su desarrollo, liderado por Akio Toyoda junto a ingenieros y pilotos, pone al conductor en el centro, buscando una estrechísima conexión entre coche y piloto. Bajo su carrocería esconde un sistema híbrido con un V8 biturbo de 4,0 litros, motor eléctrico integrado en la transmisión y una potencia combinada que superará 650 CV. La arquitectura es radical: motor delantero, transeje trasero de ocho marchas, reparto de pesos entre ejes del 45:55, centro de gravedad extremadamente bajo... El primer chasis íntegramente de aluminio de Toyota, combinado con CFRP, suspensión de doble horquilla y frenos carbocerámicos, completa un conjunto pensado para batir récords en circuito, tanto que de él deriva su reflejo para pista GR GT3. Heredero espiritual del 2000GT, llegará en 2027.





GUÍA DE PRECIOS

En otros tiempos se decía que el arranque del año no era momento para conseguir buenos precios, pero las campañas y promociones que las marcas mantienen de forma habitual hacen que no haya época mala para hacerse con coche nuevo ahorrando un buen pellizco. 

Andrés Izurieta

Descuentos de febrero

MODELOS CON PROMOCIÓN

ABARTH

500e (stock)	-2.420 €
600e (stock)	-2.420 €

AIWAYS

U5	-1.210 €
U6	-1.210 €

ALFA ROMEO

Tonale (stock)	-5.220 €
Stelvio (stock)	-5.891 €
Giulia (stock)	-3.747 €
Junior (stock)	-5.840 €
AUDI	

AUDI

A1*	-1.500 €
A5*	-2.000 €
A6 e-tron*	-3.000 €
e-tron GT*	-3.000 €
Q2*	-1.500 €
Q3*	-1.500 €
Q4 e-tron*	-3.000 €
Q5*	-2.000 €
Q6 e-tron*	-3.000 €
BYD	

BYD

Dolphin*	-7.200 €
Dolphin Surf*	-1.210 €
ATTO 2*	-4.200 €
ATTO 2*	-5.000 €
Seal*	-1.210 €
Seal U*	-4.800 €
Sealion 7	-1.210 €

CITROËN

C3 Aircross*	-300 €
C4*	-2.000 €
C5 Aircross Hybrid*	-2.000 €

CUPRA

Formentor	-5.800 €
León	-3.600 €
Terramar	-6.000 €

DS

Nº8*	-1.687 €
D57*	-1.436 €
Nº4*	-1.142 €
DS3*	-1.025 €

EBRO

S400*	-3.467 €
s700*	-2.651 €
s800*	-2.613 €
s800 PHEV*	-2.399 €
s900 PHEV*	-2.783 €

FIAT

500e (stock)	-1.969 €
Panda (stock)	-1.796 €
Tipo (stock)	-1.936 €
600 (stock)	-4.261 €
Grande Panda E (stock)	-1.977 €

FORD

Puma	-4.952 €
Capri	-6.900 €
Focus	-6.420 €
Kuga	-5.340 €
Mustang Mach-E	-4.840 €
Explorer Eléctrico	-6.100 €
Bronco	-8.145 €

HONDA

Civic*	-500 €
Jazz*	-1.100 €
HR-V*	-1.100 €
CR-V*	-1.200 €
ZR-V*	-800 €
e:Ny1*	-1.900 €

HYUNDAI

Inster*	-5.010 €
I10*	-2.900 €
I20*	-4.900 €
I30*	-5.900 €
Kona Hibrido*	-6.600 €
Bayon*	-5.000 €
Tucson Hibrido*	-6.200 €
Santa Fe Hibrido*	-3.300 €
TONIQ 5*	-10.510 €
TONIQ 9*	-6.310 €
Staria*	-6.100 €

JEEP

Avenger (stock)	-8.011 €
Renegade (stock)	-8.293 €
Compass (stock)	-8.599 €
Wrangler (stock)	-11.138 €
Grand Cherokee PHEV (stock)	-14.360 €

KGM

Tivoli	-3.000 €
Korando	-5.500 €
Rexton	-3.300 €
Tomes	-6.100 €

LANCIA

Ypsilon Ibrida*	-1.694 €
Ypsilon Eléctrica*	-2.415 €

LAND ROVER

Range Rover*	-50.755 €
Range Rover Sport*	-5.300 €
Velar*	-12.198 €
Evoque*	-9.225 €
Defender 110*	-11.323 €
Discovery Sport*	-6.729 €

LEAPMOTOR

T03*	-779 €
B10*	-1.171 €
C10*	-1.471 €

LEXUS

NX*	-2.950 €
UX*	-3.150 €
ES*	-3.600 €
RX*	-3.850 €
LBX*	-2.800 €
RZ*	-4.300 €

MAZDA

CX-5*	-1.000 €
Mazda6*	-1.000 €
CX-30*	-1.400 €
CX-80*	-1.500 €
Mazda2 Hybrid*	-1.000 €
Mazda3*	-700 €
MX-5*	-800 €

MG

MG3	-500 €
ZS	-1.500 €
HS	-4.000 €
MG4	-6.210 €
MG5	-3.000 €

MITSUBISHI

Outlander PHEV	-2.500 €
ASX	-1.200 €
Colt	-2.360 €
Grandis*	-1.200 €

NISSAN

Micra*	-1.000 €
Juke*	-1.250 €
Qashqai*	-1.250 €
X-Trail*	-1.500 €
Ariya*	-1.500 €

OPEL

Corsa (stock)	-4.000 €
Astra (stock)	-1.500 €
Grandland (stock)	-9.639 €

PEUGEOT

208 (stock)	-4.000 €
2008 (stock)	-6.300 €
308 (stock)	-6.400 €
408 (stock)	-6.200 €
3008 (stock)	-6.200 €
5008 (stock)	-6.200 €

POLESTAR

2	-4.090 €
3 Signature Edition	-11.200 €
4	-16.000 €

RENAULT

5*	-1.379 €
4*	-1.479 €
Clio*	-738 €
Captur*	-2.200 €
Megane*	-1.175 €
Scenic*	-1.187 €
Arkana*	-5.114 €
Rafale*	-3.911 €
Symbioz*	-3.088 €
Austral*	-5.708 €
Espace*	-6.287 €

SEAT

Ibiza*	-2.600 €
Arona*	-3.600 €
León*	-5.340 €
Ateca*	-5.410 €

SKODA

Scala*	-770 €
Corolla	-6.350 €

SUZUKI

Swift	-1.600 €
Vitara	-2.598 €
S-Cross	-4.805 €
Across	-4.270 €
Swace	-6.600 €

TOYOTA

MODELO	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	MALETERO	PRECIO DESDE
ABARTH abarth.es					
500e	Euro NCAP: *****				
3.632 1.683 1.527 185 35.875 € - 39.515 €					
100% Eléctrico EV (155 CV). Disponible con carrocería coupé (500) y cabrio (500).					
600e	Euro NCAP: N.D.				
1.189 1.808 1.505 360 42.787 € - 46.587 €					
100% Eléctrico EV (238 CV y 281 CV).					
ALFA ROMEO alfaromeo.es					
Giulia	Euro NCAP: *****				
4.650 1.860 1.438 480 46.660 € - 103.178 €					
Diésel (160 CV y 210 CV) y gasolina (280 CV y 520 CV).					
Stelvio	Euro NCAP: *****				
4.687 1.903 1.693 525 52.258 € - 123.650 €					
Diésel (160 CV y 210 CV) y gasolina (280 CV y 520 CV).					
Tonale	Euro NCAP: *****				
4.528 1.841 1.601 385-500 36.986 € - 52.798 €					
Gasolina MHEV (174 CV), diésel (130 CV) e híbrido enchufable PHEV (270 CV).					
Junior	Euro NCAP: N.D.				
4.173 1.781 1.533 340-415 28.529 € - 45.154 €					
Gasolina MHEV (145 CV) e híbrido enchufable PHEV (156 CV y 280 CV).					
ALPINE alpinecars.es					
A110	Euro NCAP: N.D.				
4.180 1.798 1.252 196 69.800 € - 265.000 €					
Gasolina (252 CV, 300 CV y 345 CV)					
A290	Euro NCAP: *****				
3.997 1.823 1.512 251-277 38.700 € - 46.200 €					
100% Eléctrico EV (177 CV y 218 CV)					
A390	Euro NCAP: N.D.				
4.615 1.885 1.525 532 67.500 € - 78.000 €					
100% Eléctrico EV (401 CV y 469 CV)					
ASTON MARTIN astonmartin.com					
DB12	Euro NCAP: N.D.				
4.725 1.980 1.295 206-262 315.000 €					
Gasolina (680 CV). Cuertero Coupé y cabrio (Volante).					
Vantage	Euro NCAP: N.D.				
4.850 1.980 1.275 200 212.500 €					
Gasolina (665 CV). Cuertero Coupé y cabrio (Roadster).					
DBX	Euro NCAP: N.D.				
5.039 1.998 1.680 491 250.000 €					
Gasolina (707 CV y 727 CV)					
Vanquish	Euro NCAP: N.D.				
4.850 1.942 1.290 248 430.000 €					
Gasolina (835 CV)					
Valhalla	Euro NCAP: N.D.				
4.727 2.014 1.161 N.D. 1.000.000 €					
Híbrido enchufable PHEV (1.079 CV)					
AUDI audi.es					
A1	Euro NCAP: *****				
4.046 1.756 1.459 335 28.220 € - 36.810 €					
Versión A1 y A1 allstreet. Gasolina (95 CV, 110 CV, 150 CV y 200 CV)					
A3	Euro NCAP: *****				
4.352 1.816 1.415 280 33.350 € - 85.890 €					
Versión Sportback, Sedan y allstreet. Gasolina (116 CV y 150 CV), diésel (116 CV y 150 CV), híbrido enchufable (204 CV y 272 CV), gasolina MHEV (116 CV y 150 CV). S3 (gasolina 333 CV). RS 3 (gasolina 400 CV)					
A5	Euro NCAP: *****				
4.829 1.860 1.444 331 51.050 € - 93.290 €					
Versión Sedan y Avant. Gasolina (150 CV), gasolina MHEV (204 CV), diésel MHEV (204 CV) y gasolina híbrido enchufable (299 CV). S5 (gasolina MHEV 367 CV).					

MODELO	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	MALETERO	PRECIO DESDE
A6 bmw.es					
	Euro NCAP: *****				
4.939 1.886 1.467 466 63.900 € - 90.330 €					
Versión Sedan y Avant. Diésel MHEV (204 CV y 299 CV) y gasolina híbrido enchufable (299 CV y 367 CV).					
A6 e-tron	Euro NCAP: *****				
4.928 1.923 1.455 529 67.980 € - 106.810 €					
Versión Sedan y Avant. Eléctrico (381 CV). S6 (eléctrico 551 CV).					
A8	Euro NCAP: N.D.				
5.190 1.945 1.473 505 115.990 € - 177.270 €					
Diésel MHEV (286 CV) y gasolina híbrido enchufable (449 CV). S8 (gasolina MHEV 571 CV).					
Q8 e-tron	Euro NCAP: *****				
4.915 1.937 1.633 631 84.610 € - 103.010 €					
Eléctrico (340 CV y 408 CV). SQ8 (eléctrico 503 CV).					
Q8 e-tron Sportback	Euro NCAP: *****				
4.915 1.937 1.619 590 87.250 € - 105.510 €					
Eléctrico (340 CV y 408 CV). SQ8 (eléctrico 503 CV).					
e-tron GT	Euro NCAP: N.D.				
4.997 1.964 1.416 405 111.700 € - 166.900 €					
Eléctrico (585 CV). S e-tron GT (eléctrico 680 CV). RS e-tron GT (eléctrico 857 CV). RS e-tron GT Performance (eléctrico 925 CV).					
Q2	Euro NCAP: *****				
4.208 1.794 1.538 405 35.010 € - 59.140 €					
Gasolina (116 CV y 150 CV). Diésel (116 CV y 150 CV). SQ2 (gasolina 300 CV).					
Q3	Euro NCAP: *****				
4.531 1.859 1.588 488 46.620 € - 70.690 €					
Versión Q3 y Q3 Sportback. Gasolina (150 CV, 204 CV y 265 CV), diésel (150 CV), gasolina MHEV (150 CV) y gasolina híbrido enchufable (272 CV).					
Q4 e-tron	Euro NCAP: *****				
4.588 1.865 1.632 520 49.350 € - 67.450 €					
Versión Q4 e-tron y Q4 e-tron Sportback. Eléctrica (204 CV, 286 CV y 340 CV).					
Q5	Euro NCAP: *****				
4.717 1.900 1.625 520 63.000 € - 96.350 €					
Gasolina MHEV (204 CV), diésel MHEV (204 CV y 299 CV) y gasolina PHEV (299 CV y 367 CV). SQ5 (gasolina MHEV 367 CV).					
Q5 Sportback	Euro NCAP: *****				
4.717 1.900 1.625 515 65.320 € - 98.700 €					
Gasolina MHEV (204 CV), diésel MHEV (204 CV y 299 CV) y gasolina PHEV (299 CV y 367 CV). SQ5 (gasolina MHEV 367 CV).					
Q6 e-tron	Euro NCAP: *****				
4.771 1.965 1.648 526 71.710 € - 104.890 €					
Eléctrica (292 CV, 324 CV y 443 CV). SQ6 (eléctrico 517 CV).					
Q6 e-tron Sportback	Euro NCAP: *****				
4.771 1.965 1.665 499 74.150 € - 107.430 €					
Eléctrica (292 CV, 326 CV y 443 CV). SQ6 (eléctrico 517 CV).					
Q7	Euro NCAP: *****				
4.588 1.865 1.632 520 85.220 € - 131.020 €					
Diésel MHEV (231 CV y 286 CV), gasolina MHEV (340 CV) y gasolina híbrido enchufable (394 CV y 489 CV). SQ7 (gasolina 507 CV).					
Q8	Euro NCAP: *****				
4.986 1.995 1.705 505 100.410 € - 191.250 €					
Diésel MHEV (231 CV y 286 CV), gasolina MHEV (340 CV) y gasolina híbrido enchufable (394 CV y 489 CV). SQ8 (gasolina 507 CV). RS Q8 (gasolina 600 CV). RS Q8 Performance (gasolina 640 CV).					
RS6	Euro NCAP: *****				
4.995 1.951 1.460 1.460 155.330 € - 172.785 €					
Gasolina MHEV (630 CV).					
BENTLEY madrid.bentleymotors.com					
Bentayga	Euro NCAP: N.D.				
5.140 1.998 1.742 484 242.915 €					
Gasolina (549 CV) y gasolina MHEV (462 CV).					
Continental GT	Euro NCAP: N.D.				
4.895 1.966 1.397 260 298.128 €					
Versión GT (coupé) y GTC (descapotable). Gasolina híbrido enchufable (680 CV y 782 CV).					
Flying Spur	Euro NCAP: N.D.				
5.316 1.987 1.484 346 298.128 €					
Gasolina híbrido enchufable (680 CV y 782 CV).					
BMW bmw.es					
i4	Euro NCAP: *****				
4.783 1.852 1.448 470 58.650 € - 80.550 €					
Eléctrica (286 CV, 340 CV y 601 CV).					
X2	Euro NCAP: *****				
4.554 1.845 1.590 515 48.000 € - 75.250 €					
Gasolina (300 CV), diésel (150 CV), gasolina MHEV (170 CV) y diésel MHEV (163 CV).					
X3	Euro NCAP: *****				
4.554 1.845 1.590 525 51.300 € - 58.800 €					
Eléctrico (204 CV y 313 CV).					
X2	Euro NCAP: *****				
4.500 1.845 1.642 490 49.600 € - 57.100 €					
Eléctrico (204 CV y 313 CV).					
X4	Euro NCAP: *****				
4.751 1.918 1.621 525 61.950 € - 134.350 €					
Gasolina MHEV (184 CV y 360 CV), diésel MHEV (190 CV, 286 CV y 340 CV). X4 M (gasolina 480 CV) y X4 M Competition (gasolina MHEV 625 CV).					
X5	Euro NCAP: *****				
4.922 2.009 1.745 550 96.150 € - 183.450 €					
Gasolina MHEV (381 CV y 530 CV), diésel MHEV (298 CV y 352 CV) y gasolina PHEV (489 CV). X5 M Competition (gasolina MHEV 625 CV).					

MODELO	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	MALETERO	PRECIO DESDE
X6	Euro NCAP: N.D.				
	4.935 2.004 1.696	580	102.600 € - 185.500 €		
	Gasolina MHEV (381 CV y 530 CV) y diésel MHEV (298 CV y 352 CV).				
X6 M Competition (gasolina MHEV 625 CV).					
X7	Euro NCAP: N.D.				
	5.181 2.000 1.805	326	122.000 € - 154.100 €		
	Gasolina MHEV (381 CV y 530 CV) y diésel MHEV (352 CV).				
XM	Euro NCAP: N.D.				
	5.110 2.005 1.755	527	134.100 € - 189.350 €		
Z4	Euro NCAP: ****				
	4.324 1.864 1.014	281	60.500 € - 81.600 €		
	Gasolina (197 CV, 258 CV y 340 CV).				
BYD	byd.com/es				
Dolphin Surf	Euro NCAP: N.D.				
	3.990 1.720 1.590	308	18.780 € - 25.280 €		
	Eléctrico (88 CV y 156 CV).				
Dolphin	Euro NCAP: N.D. *****				
	4.290 1.770 1.570	345	30.990 € - 32.190 €		
	Eléctrica (204 CV).				
Atto 2	Euro NCAP: N.D.				
	4.310 1.830 1.675	400	25.790 € - 31.740 €		
	Híbrido enchufable (166 CV y 212 CV) y eléctrico (177 CV y 204 CV).				
Atto 3	Euro NCAP: N.D. *****				
	4.455 1.875 1.615	440	33.990 € - 35.190 €		
	Eléctrica (204 CV).				
Seal	Euro NCAP: N.D. *****				
	4.800 1.875 1.460	453	39.780 € - 45.935 €		
	Eléctrica (231 CV, 313 CV y 530 CV).				
Seal U	Euro NCAP: N.D. *****				
	4.775 1.890 1.670	425-450	35.790 € - 41.990 €		
	Eléctrico (218 CV) y gasolina PHEV (218 CV y 324 CV).				
Seal 6 DM-i	Euro NCAP: N.D.				
	4.840 1.875 1.505	500	35.790 € - 41.790 €		
	Versión Sedán y Touring. Gasolina PHEV (184 CV y 212 CV).				
Han	Euro NCAP: N.D.				
	4.995 1.910 1.495	410	69.990 € - 73.620 €		
	Eléctrica (517 CV).				
Tang	Euro NCAP: N.D. *****				
	4.970 1.955 1.745	235	72.000 €		
	Eléctrica (517 CV).				
Seallion 7	Euro NCAP: N.D. *****				
	4.830 1.925 1.620	520	46.780 € - 53.180 €		
	Eléctrica (313 CV y 530 CV).				
CATERHAM	caterhamcars.com				
Seven	Euro NCAP: N.D.				
	3.100 1.480 1.165	120	40.900 €		
	Gasolina (86 CV y 173 CV).				
CITROËN	citroen.es				
AMI	Euro NCAP: N.D.				
	2.410 1.390 n.d.	n.d.	7.990 €		
	Eléctrica (8,2 CV).				
C3	Euro NCAP: N.D. ****				
	4.015 1.755 1.577	310	15.440 € - 22.050 €		
	Gasolina (100 CV), gasolina MHEV (110 CV) y eléctrica (113 CV).				
C3 Aircross	Euro NCAP: N.D. *****				
	4.395 1.795 1.660	330-460	18.040 € - 31.240 €		
	Gasolina (100 CV), gasolina MHEV (145 CV) y eléctrica (113 CV).				
C4	Euro NCAP: ****				
	4.350 1.800 1.525	380	23.550 € - 34.430 €		
	Gasolina (130 CV), gasolina MHEV (110 CV y 145 CV) y eléctrica (136 CV y 156 CV).				
C4 X	Euro NCAP: ***				
	4.580 1.800 1.525	510	24.850 € - 35.130 €		
	Gasolina MHEV (145 CV) y eléctrica (136 CV y 156 CV).				
C5 Aircross	Euro NCAP: N.D.				
	4.652 1.870 1.688	565	29.690 €		
	Gasolina MHEV (145 CV), gasolina PHEV (194 CV) y eléctrica (213 CV y 231 CV).				
C5 X	Euro NCAP: ****				
	4.805 1.815 1.485	485-545	32.550 € - 35.240 €		
	Gasolina MHEV (136 CV) y gasolina PHEV (180 CV y 225 CV).				

MODELO	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	MALETERO	PRECIO DESDE
CUPRA	cupraofficial.es				
Born	Euro NCAP: *****				
	4.322 1.809 1.540	385	35.650 € - 47.020 €		
	Eléctrico (204 CV, 286 CV y 340 CV).				
Tavascan	Euro NCAP: *****				
	4.644 1.861 1.597	540	44.010 € - 60.350 €		
	Eléctrico (286 CV y 340 CV).				
Ateca	Euro NCAP: *****				
	4.381 1.841 1.611	485	59.610 €		
	Gasolina (300 CV).				
Formentor	Euro NCAP: *****				
	4.381 1.841 1.611	485	34.860 € - 62.223 €		
	Gasolina (150 CV, 265 CV y 333 CV), diésel (150 CV), gasolina MHEV (150 CV) y gasolina PHEV (204 CV y 272 CV).				
León	Euro NCAP: *****				
	4.381 1.799 1.444	270-380	30.520 € - 56.300 €		
	Gasolina (150 CV, 265 CV y 333 CV), diésel (150 CV), gasolina MHEV (150 CV) y gasolina PHEV (204 CV y 272 CV).				
Terramar	Euro NCAP: *****				
	4.519 1.863 1.584	400-508	39.190 € - 54.770 €		
	Gasolina (204 CV y 265 CV), gasolina MHEV (150 CV) y gasolina PHEV (204 CV y 272 CV).				
Dacia	dacia.es				
Spring	Euro NCAP: *				
	3.701 1.583 1.519	288	17.636 € - 19.636 €		
	Eléctrico (45 CV y 65 CV).				
Duster	Euro NCAP: N.D. ***				
	4.343 1.813 1.661	340-474	19.990 € - 29.290 €		
	GLP (100 CV), gasolina MHEV (140 CV) y gasolina HEV (156 CV).				
Bigster	Euro NCAP: N.D. ***				
	4.570 1.813 1.657	546-667	24.590 € - 32.890 €		
	GLP-gasolina MHEV (140 CV), gasolina MHEV (130 CV y 140 CV) y gasolina HEV (156 CV).				
DODGE	amencars.es				
Challenger	Euro NCAP: N.D.				
	5.023 1.923 1.449	n.d.	62.500 €		
	Gasolina (303 CV, 375 CV y 717 CV).				
Charger	Euro NCAP: N.D.				
	5.100 1.905 1.467	n.d.	93.500 €		
	Gasolina (485 CV y 717 CV).				
Durango	Euro NCAP: N.D.				
	5.101 1.924 1.851	n.d.	79.700 €		
	Gasolina (295 CV, 360 CV y 710 CV).				
DS	dsautomobiles.es				
3	Euro NCAP: ***				
	4.118 1.791 1.534	350	32.382 € - 42.873 €		
	Gasolina MHEV (145 CV) y eléctrica (156 CV).				
4	Euro NCAP: ****				
	4.400 1.866 1.470	390-430	37.078 € - 46.483 €		
	Gasolina MHEV (145 CV), gasolina PHEV (225 CV) y eléctrica (212 CV).				
7	Euro NCAP: ****				
	4.593 1.891 1.625	555	46.512 € - 67.593 €		
	Diésel (130 CV), gasolina PHEV (225 CV, 300 CV y 360 CV).				
8	Euro NCAP: N.D.				
	4.820 1.900 1.580	620	54.200 € - 75.754 €		
	Eléctrico (95 CV).				
DONGFENG	dongfeng-auto.es				
Box	Euro NCAP: N.D.				
	4.030 1.810 1.570	326	24.595 €		
	Eléctrico (230 CV, 245 CV y 350 CV).				
EBRO	ebroauto.com				
S400	Euro NCAP: N.D.				
	4.320 1.830 1.650	420	23.457 € - 28.990 €		
	Gasolina HEV (211 CV).				
S700	Euro NCAP: N.D.				
	4.553 1.862 1.696	600	27.640 € - 37.679 €		
	Gasolina (147 CV), gasolina PHEV (279 CV).				
S800	Euro NCAP: N.D.				
	4.725 1.860 1.705	889	32.609 € - 46.990 €		
	Gasolina (147 CV), gasolina PHEV (279 CV).				
S900	Euro NCAP: N.D.				
	4.810 1.925 1.741	448	49.807 €		
	Gasolina PHEV (426 CV).				
EVO	drautomobiles.com/es				
3	Euro NCAP: N.D.				
	4.135 1.750 1.568	n.d.	17.900 € - 19.400 €		
	Gasolina (113 CV) y GLP (107 CV).				

MODELO	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	MALETERO	PRECIO DESDE
4	Euro NCAP: N.D.				
	4325	1.765	1.640	n.d.	19.900 € - 21.400 €
	Gasolina (114 CV) y GLP (106 CV).				
5	Euro NCAP: N.D.				
	4325	1.815	1.640	n.d.	18.900 € - 19.700 €
	Gasolina (127 CV) y GLP (120 CV).				
7	Euro NCAP: N.D.				
	4.795	1.870	1.758	1.050	32.900 €
	Gasolina (174 CV). Versiones de 6 y 7 plazas.				
Cross 4	Euro NCAP: N.D.				
	5.315	1.830	1.815	n.d.	34.500 €
	Diesel (136 CV).				

FERRARI ferrari.com

296 GTB	Euro NCAP: N.D.				
	4.565	1.958	1.187	112	277.899 €
	Gasolina PHEV (829 CV y 881 CV). Versión coupé (296 GTB) y spider (296 GTS).				
SF90	Euro NCAP: N.D.				
	4.710	1.972	1.186	74	453.648 €
	Gasolina PHEV (1.000 CV). Versión coupé (Stradale) y spider (Spider).				
12 Cilindri	Euro NCAP: N.D.				
	4.733	2.176	1.292	270	534.478 €
	Gasolina (829 CV). Versión coupé y spider (Spider).				
F80	Euro NCAP: N.D.				
	4.840	2.060	1.138	35	3.600.000 €
	Gasolina HEV (1.200 CV).				
Amarfi	Euro NCAP: N.D.				
	4.660	1.974	1.301	273	240.000 €
	Gasolina (640 CV). Versión coupé y spider (Spider).				
Purosangue	Euro NCAP: N.D.				

**FIAT** fiates.com

500	Euro NCAP: ****				
	3.632	1.683	1.527	185	19.140 € - 39.101 €
	Gasolina MHEV (65 CV) y eléctrico (95 CV y 118 CV). Versiones 3 puertas (Berlina), 3+1 puertas y Cabrio.				
Panda	Euro NCAP: N.D.				
	3.653	1.643	1.551	225	15.809 € - 18.539 €
	Gasolina MHEV (70 CV).				
Grande Panda	Euro NCAP: N.D.				
	3.999	1.763	1.586	361-412	16.933 € - 26.787 €
	Gasolina (100 CV), gasolina MHEV (110 CV) y eléctrico (113 CV).				
Tipo Sedán	Euro NCAP: ***				
	4.538	1.792	1.502	520	19.700 €
	Diesel (130 CV).				
600	Euro NCAP: N.D.				
	4.178	1.779	1.525	360-385	22.168 € - 33.593 €
	Gasolina MHEV (110 CV y 145 CV) y eléctrico (156 CV).				

FORD ford.es

Focus	Euro NCAP: *****				
	4.382	1.825	1.471	375-392	24.715 € - 44.267 €
	Gasolina (280 CV) y gasolina MHEV (125 CV). Correcciones 5 puertas y Sportbreak.				
Kuga	Euro NCAP: *****				
	4.614	1.883	1.678	412	31.622 € - 47.254 €
	Gasolina (150 CV), gasolina HEV (180 CV y 183 CV) y gasolina PHEV (243 CV).				
Explorer	Euro NCAP: *****				
	4.468	1.871	1.630	470	38.600 € - 51.350 €
	Eléctrico (286 CV y 340 CV).				
Mustang	Euro NCAP: N.D.				
	4.810	1.916	1.394	381	61.828 € - 398.500 €
	Gasolina (446 CV, 454 CV y 800 CV).				
Mustang Mach-E	Euro NCAP: *****				
	4.712	1.881	1.597	483	49.206 € - 78.182 €
	Eléctrico (269 CV, 294 CV, 351 CV y 487 CV).				
Puma	Euro NCAP: *****				
	4.186	1.805	1.538	456-468	24.027 € - 34.968 €
	Gasolina (125 CV, 155 CV y 170 CV).				
Puma Gen-E	Euro NCAP: N.D.				
	4.214	1.805	1.555	523	29.958 € - 34.968 €
	Eléctrico (168 CV).				

MODELO	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	MALETERO	PRECIO DESDE
Bronco	Euro NCAP: N.D.				
	4.800	1.928	1.852	471-546	87.095 € - 91.695 €
	Gasolina (335 CV).				
Capri	Euro NCAP: *****				
	4.634	1.872	1.626	567-572	40.300 € - 52.250 €
	Eléctrica (125 CV, 155 CV y 170 CV).				
Tourneo Courier	Euro NCAP: ****				
	4.343	1.800	1.817	570-614	23.786 € - 36.866 €
	Gasolina (125 CV) y eléctrica (136 CV).				
FOTON	fotoncives.es				
Tunland V9	Euro NCAP: N.D.				
	5.617	2.090	1.955	n.d.	58.199 €
	Gasolina MHEV (162 CV).				
Tunland G7	Euro NCAP: N.D.				
	5.340	1.940	1.870	n.d.	35.985 €
	Gasolina (162 CV).				
HONDA	honda.es				
Civic	Euro NCAP: *****				
	4.551	1.802	1.408	410	33.900 € - 38.800 €
	Gasolina HEV (184 CV).				
Prelude	Euro NCAP: N.D.				
	4.525	1.880	1.349	264	49.500 €
	Gasolina HEV (184 CV).				
ZR-V	Euro NCAP: ****				
	4.568	1.840	1.620	390	39.950 € - 43.850 €
	Gasolina HEV (184 CV).				
CR-V	Euro NCAP: ****				
	4.706	1.866	1.674	579-617	48.145 € - 55.300 €
	Gasolina HEV (184 CV) y gasolina PHEV (184 CV).				
e:Ny1	Euro NCAP: N.D.				
	4.387	1.790	1.584	344-461	37.200 € - 40.200 €
	Eléctrica (204 CV).				
HR-V	Euro NCAP: ****				
	4.355	1.790	1.582	320-335	32.460 € - 39.210 €
	Gasolina HEV (131 CV).				
Jazz	Euro NCAP: *****				
	4.089	1.694	1.526	304	25.600 € - 27.800 €
	Gasolina HEV (122 CV).				
HYUNDAI	hyundai.com				
Inster	Euro NCAP: N.D.				
	3.825	1.610	1.575	280	25.140 € - 32.850 €
	Eléctrica (97 CV y 115 CV).				
I10	Euro NCAP: ***				
	3.670	1.660	1.500	252	17.490 € - 22.940 €
	Gasolina (63 CV, 79 CV y 90 CV).				
I20	Euro NCAP: ****				
	4.065	1.750	1.450	262-352	20.910 € - 30.160 €
	Gasolina (79 CV y 204 CV) y gasolina MHEV (100 CV).				
I30	Euro NCAP: *****				
	4.340	1.795	1.455	381-602	26.450 € - 33.625 €
	Gasolina (96 CV, 100 CV, 140 CV, 250 CV y 280 CV) y gasolina MHEV (100 CV y 140 CV). Versiones cinco puertas, Fastback y familiar (CW).				
Bayon	Euro NCAP: ****				
	4.180	1.775	1.500	411	23.755 € - 29.655 €
	Gasolina (79 CV) y gasolina MHEV (100 CV).				
IONIQ6	Euro NCAP: *****				
	4.935	1.880	1.495	416-446	49.620 €
	Eléctrica (170 CV, 228 CV, 325 CV y 650 CV).				
IONIQ5	Euro NCAP: *****				
	4.655	1.890	1.605	544-577	44.020 € - 61.020 €
	Eléctrica (170 CV, 228 CV, 325 CV y 650 CV).				
Kona	Euro NCAP: ****				
	4.350	1.825	1.585	466-493	30.190 € - 50.300 €
	Gasolina (116 CV, 150 CV y 180 CV), gasolina MHEV (140 CV) y eléctrica (135 CV y 204 CV).				
Santa Fe	Euro NCAP: ****				
	4.830	1.900	1.770	621-628	59.020 € - 68.370 €
	Gasolina MHEV (215 CV) y gasolina PHEV (253 CV).				
Staria	Euro NCAP: N.D.				
	5.253	1.997	1.990	831	54.740 € - 60.740 €
	Eléctrica (168 CV).				
Gasolina HEV (224 CV).					
Tucson	Euro NCAP: *****				
	4.510	1.865	1.650	546-620	34.525 € - 56.375 €
	Gasolina (116 CV y 160 CV), gasolina MHEV (136 CV y 160 CV), gasolina HEV (215 CV) y gasolina PHEV (252 CV).				
IONIQ9	Euro NCAP: N.D.				
	5.060	1.980	1.790	960-996	69.900 € - 88.100 €
	Eléctrico (218 CV, 313 CV y 435 CV).				
INEOS	ineosgrenadier.com				
Grenadier	Euro NCAP: N.D.				
	4.896	1.930	2.036	n.d.	84.530 € - 93.930 €
	Gasolina (286 CV) y diésel (249 CV).				
ISUZU	isuzu.es				
D-Max	Euro NCAP: *****				
	5.280	1.835	1.790	n.d.	49.635 € - 60.451 €
	Diésel (163 CV) y eléctrico (190 CV).				
JAGUAR	jaguar.es				
Type 00	Euro NCAP: N.D.				
	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Eléctrico (n.d.).				
JAECOO	jaecoo.es				
5	Euro NCAP: N.D.				
	4.380	1.860	1.650	480	27.500 € - 38.50 €
	Gasolina (147 CV) y eléctrica (211 CV).				
7	Euro NCAP: *****				
	4.500	1.865	1.680	340-424	31.900 € - 40.362 €
	Gasolina (147 CV) y gasolina PHEV (279 CV).				
JEEP	jeep.es				
Avenger	Euro NCAP: ***				
	4.084	1.766	1.528	262-321	25.400 € - 40.000 €
	Gasolina (100 CV), gasolina MHEV (110 CV y 145 CV) y eléctrico (156 CV).				
Compass	Euro NCAP: N.D.				
	4.552	n.d.	1.652	550	37.935 € - 50.600 €
	Gasolina MHEV (145 CV) y eléctrico (213 CV).				
Renegade	Euro NCAP: *****				
	4.236	1.805	1.667	330-351	28.992 € - 46.028 €
	Gasolina MHEV (129 CV) y gasolina PHEV (190 CV).				
Wrangler	Euro NCAP: ***				
	4.882	1.894	1.838	533	77.327 € - 79.527 €
	Gasolina PHEV (381 CV).				
Grand Cherokee	Euro NCAP: *****				
	4.914	1.968	1.799	533	102.250 €
	Gasolina PHEV (381 CV).				
KIA	kia.es				
Ceed	Euro NCAP: ****				
	4.315	1.800	1.447	357-625	25.795 € - 36.095 €
	Gasolina (100 CV) y gasolina MHEV (100 CV, 140 CV y 160 CV) y gasolina PHEV (140 CV).				
Niro	Euro NCAP: ****				
	4.420	1.800	1.447	348-451	33.175 € - 47.240 €
	Gasolina HEV (129 CV) y gasolina PHEV (171 CV).				
e-Niro	Euro NCAP: ***				
	4.420	1.800	1.447	495	41.440 € - 51.240 €
	Eléctrico (204 CV).				
Picanto	Euro NCAP: ***				
	3.605	1.595	1.485	255	17.365 € - 22.290 €
	Gasolina (63 CV y 79 CV).				
ProCeed	Euro NCAP: N.D.				
	4.605	1.800	1.422	594	30.850 € - 37.155 €
	Gasolina MHEV (160 CV) y gasolina (120 CV y 204 CV).				
Sorento	Euro NCAP: *****				
	4.815	1.908	1.700	604-616	52.635 € - 65.4

MODELO	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	MALETERO	PRECIO DESDE
--------	----------	---------	--------	----------	--------------

(239 CV) y gasolina PHEV (252 CV).

Stonic	Euro NCAP: ****	
4.165 1.760 1.520	352	23.990 € - 30.590 €
Gasolina (100 CV) y gasolina MHEV (115 CV).		

XCeed	Euro NCAP: N.D.	
4.395 1.826 1.483	426	27.715 € - 42.040 €

Gasolina (100 CV), gasolina MHEV (140 CV) y gasolina PHEV (141 CV).

EV3	Euro NCAP: ****				

Gasolina HEV (136 CV).

UX	Euro NCAP: *****	
4.495 1.840 1.520	315-363	41.300 € - 61.500 €

Gasolina HEV (200 CV) y eléctrico (204 CV).

NX	Euro NCAP: *****	
4.660 1.865 1.660	545	59.600 € - 78.500 €

Gasolina HEV (243 CV) y gasolina PHEV (309 CV).

RX	Euro NCAP: *****	
4.890 1.920 1.695	461	83.900 € - 112.650 €

Gasolina HEV (371 CV) y gasolina PHEV (309 CV).

LM	Euro NCAP: N.D.	
5.125 1.890 1.940	752	125.000 € - 150.000 €

Gasolina HEV (250 CV). Versiones de 4 y 6 plazas.

RZ	Euro NCAP: *****	
4.805 1.895 1.635	522	52.000 € - 70.900 €

Eléctrico (224 CV, 381 CV y 408 CV).

LINK & CO	linkco.com/es				

Gasolina PHEV (280 CV).

01	Euro NCAP: *****	
4.545 1.860 1.694	466	40.995 € - 44.995 €

Gasolina PHEV (280 CV).

02	Euro NCAP: N.D.				

Gasolina PHEV (349 CV).

KGM	KGM.es				

Gasolina HEV (148 CV y 163 CV).

Korando	Euro NCAP: *****	
4.450 1.870 1.620	423	23.200 € - 36.750 €

Gasolina (148 CV y 163 CV), gasolina GLP (148 CV y 163 CV) y eléctrica (207 CV).

Rexton	Euro NCAP: N.D.	
4.850 1.960 1.825	641	44.100 € - 53.700 €

Gasolina (202 CV).

Torres	Euro NCAP: N.D.	
4.700 1.990 1.720	463	27.900 € - 41.250 €

Gasolina (163 CV), gasolina GLP (163 CV), gasolina HEV (204 CV) y eléctrica (207 CV).

Tivoli	Euro NCAP: ****	
4.225 1.810 1.613	427	18.400 € - 28.950 €

Gasolina (135 CV y 163 CV), gasolina GLP (135 CV y 163 CV).

Tivoli Grand	Euro NCAP: ****	
4.480 1.810 1.613	574	22.400 € - 29.950 €

Gasolina (135 CV y 163 CV), gasolina GLP (135 CV y 163 CV).

LAMBORGHINI	lamborghini.com				

Gasolina PHEV (800 CV).

Urus	Euro NCAP: N.D.	
5.123 2.022 1.638	n.d.	265.895 €

Gasolina PHEV (800 CV).

Temerario	Euro NCAP: N.D.	
4.706 1.996 1.201	112	320.000 €

Gasolina PHEV (920 CV).

Revuelto	Euro NCAP: N.D.	
4.706 1.996 1.201	112	570.000 €

Gasolina PHEV (1.015 CV).

LANCIA	lancia.es				

Gasolina MHEV (110 CV) y eléctrico (156 CV y 280 CV).

Ypsilon	Euro NCAP: N.D.	
4.075 1.755 1.435	309-352	24.200 € - 42.805 €

Gasolina MHEV (110 CV) y eléctrico (156 CV y 280 CV).

LEAPMOTOR	leapmotor.net				

Eléctrico (95 CV).

T03	Euro NCAP: N.D.	
3.620 1.652 1.577	210	18.552 €

Eléctrico (95 CV).

B10	Euro NCAP: N.D.	
4.515 1.885 1.655	420	27.851 € - 31.106 €

Eléctrico (218 CV).

C10	Euro NCAP: *****	
4.739 1.900 1.680	400-435	33.724 € - 35.074 €

Eléctrico (218 CV) y eléctrico de autonomía extendida REEV (215 CV).

LEXUS	lexusauto.es				

Gasolina HEV (218 CV).

ES	Euro NCAP: *****	
4.975 1.865 1.445	454	58.000 € - 75.500 €

Gasolina HEV (218 CV).

LBX	Euro NCAP: *****				

Gasolina HEV (218 CV).

2	Euro NCAP: *****	
3.940 1.745 1.500	286	25.850 € - 33.550 €

Gasolina HEV (116 CV).

3	Euro NCAP: *****	
4.460 1.795 1.435	358-450	25.800 € - 39.600 €

Gasolina HEV (140 CV y 186 CV). Versiones 5 puertas y Sóloán.

LEXUS	lexusauto.es				

Gasolina HEV (140 CV y 186 CV).

ES	Euro NCAP: N.D.				

Gasolina HEV (140 CV y 186 CV).

LBX	Euro NCAP: *****				

SUSCRÍBETE POR 1 AÑO

The cover of the magazine features several cars: a blue Mercedes-Benz GLB, a green Porsche Cayenne Electric, a silver BMW iX3, a grey Land Rover Defender, a red Tesla Model Y, and a white XPENG G6 RWD LONG RANGE. Text on the cover includes:
AVANCE: LEXUS ES
Nuevo, con o sin enchufe
CONTACTO MERCEDES-BENZ GLB
Eléctrico 272 y 354 CV
Híbrido 156 y 211 CV
TODO NUEVO, 5 O 7 PLAZAS, ELÉCTRICO E HÍBRIDO
PRUEBA ECO DEFENDER 110 OCTA MHEV Esta máquina es imparable
4.4 V8 turbo
635 CV
Rango EV: 622 km
347 CV
COMPARATIVA ECO TESLA MODEL Y TRACCIÓN TRASERA VS. XPENG G6 RWD LONG RANGE
EL SUV CHINO COGE LA MEDIDA AL AMERICANO
NUEVA GUÍA DE PRECIOS MÁS ÁGIL Y DINÁMICA
TODOS LOS QR QUE CONFIGURAN CADA MODELO
Número de edición: N° 277 • 4.50€
Código de barras: 8 413042 090788
Número de teléfono: 00277

12 REVISTAS AL PRECIO DE 10
45 €

suscripciones@grupov.es o llama al 91 662 21 37

Una publicación de
GRUPOV
www.grupov.es

MODELO	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	MALETERO	PRECIO DESDE
Eléctrico (190 CV, 228 CV y 292 CV). Versiones de 5 y 7 plazas.					
EQE	Euro NCAP: *****				
4.946 1.936 1.510 430 72.814 € - 74.624 €					
Eléctrico (265 CV y 320 CV).					
EQE SUV	Euro NCAP: *****				
4.863 1.940 1.686 520 83.359 € - 94.694 €					
Eléctrico (265 CV, 320 CV y 449 CV).					
EQS	Euro NCAP: *****				
5.216 1.940 1.686 610 105.144 € - 127.284 €					
Eléctrico (292 CV, 360 CV y 449 CV).					
EQS SUV	Euro NCAP: N.D.				
5.125 1.959 1.718 440 140.185 € - 214.574 €					
Eléctrico (360 CV, 449 CV, 544 CV y 658 CV). Versiones de 5 y 7 plazas.					
EOV	Euro NCAP: N.D.				
5.140 1.928 1.900 n.d. 89.674 € - 96.604 €					
Eléctrico (204 CV). Versiones larga y extralarga.					
GLA	Euro NCAP: *****				
4.412 1.834 1.616 385-427 47.163 € - 87.611 €					
Gasolina (421 CV), diésel (150 CV y 190 CV), gasolina MHEV (136 CV, 163 CV, 224 CV y 306 CV) y gasolina PHEV (218 CV).					
GLB 2026	Euro NCAP: N.D.				
4.732 1.861 1.688 584-614 N.D.					
Gasolina PHEV (272 CV y 354 CV). Versiones de 5 y 7 plazas.					
GLC	Euro NCAP: *****				
4.716 1.890 1.640 470 59.438 € - 143.569 €					
Diésel MHEV (197 CV, 269 CV y 421 CV), gasolina MHEV (204 CV y 258 CV), diésel PHEV (333 CV) y gasolina PHEV (313 CV, 381 CV y 680 CV).					
GLC Coupé	Euro NCAP: *****				
4.769 1.920 1.606 390 63.545 € - 146.310 €					
Diésel MHEV (197 CV, 269 CV y 421 CV), gasolina MHEV (204 CV y 258 CV), diésel PHEV (333 CV) y gasolina PHEV (313 CV y 680 CV).					
GLC Eléctrico	Euro NCAP: N.D.				
4.845 1.913 1.644 670 77.125 € - 80.930 €					
Eléctrico (489 CV).					
GLE	Euro NCAP: *****				
4.924 2.010 1.797 490 92.339 € - 180.766 €					
Diésel MHEV (269 CV y 367 CV), gasolina MHEV (381 CV, 435 CV y 544 CV), diésel PHEV (333 CV) y gasolina PHEV (381 CV y 612 CV). Versiones de 5 y 7 plazas.					
GLE Coupé	Euro NCAP: *****				
4.941 2.018 1.716 510 105.073 € - 186.416 €					
Diésel MHEV (269 CV y 367 CV), gasolina MHEV (381 CV, 435 CV y 544 CV), diésel PHEV (333 CV) y gasolina PHEV (381 CV y 612 CV).					
Clase GLS	Euro NCAP: N.D.				
4.941 2.018 1.716 520 119.034 € - 227.800 €					
Diésel MHEV (313 CV y 367 CV), gasolina MHEV (381 CV, 517 CV, 557 CV y 612 CV).					
SL	Euro NCAP: N.D.				
4.700 1.915 1.359 240 153.452 € - 292.358 €					
Gasolina (476 CV y 585 CV), gasolina MHEV (421 CV) y gasolina PHEV (816 CV).					
AMG GT COUPE	Euro NCAP: N.D.				
4.728 1.929 1.354 321 144.149 € - 249.986 €					
Gasolina (476 CV, 585 CV y 612 CV), gasolina MHEV (421 CV) y gasolina PHEV (816 CV).					
MG	mgmotor.eu/es				
3	Euro NCAP: ***				
4.113 1.797 1.509 241 16.990 € - 20.990 €					
Gasolina (116 CV) y gasolina HEV (194 CV).					
ZS	Euro NCAP: ***				
4.430 1.818 1.635 358 18.490 € - 24.990 €					
Gasolina (116 CV) y gasolina HEV (194 CV).					
HS	Euro NCAP: *****				
4.655 1.890 1.664 441-507 25.990 € - 37.980 €					
Gasolina (170 CV), gasolina HEV (224 CV) y gasolina PHEV (272 CV).					
4 ELECTRIC	Euro NCAP: *****				
4.287 1.836 1.504 350-363 26.480 € - 32.980 €					
Eléctrico (170 CV y 204 CV).					
MGS5 EV	Euro NCAP: N.D.				
4.476 1.849 1.621 453 31.490 € - 37.490 €					
Eléctrico (170 CV y 231 CV).					
Cyberster	Euro NCAP: N.D.				
4.535 1.913 1.329 249 63.590 € - 68.590 €					
Eléctrico (340 CV y 510 CV).					

MODELO	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	MALETERO	PRECIO DESDE
MINI					
mini.es					
Cabrio					
Euro NCAP: N.D.					
3.879 1.744 1.431 215 33.615 € - 38.805 €					
Gasolina (163 CV, 204 CV y 231 CV).					
Countryman	Euro NCAP: *****				
4.444 1.843 1.661 440-460 35.520 € - 52.210 €					
Gasolina (300 CV), gasolina MHEV (170 CV y 218 CV), diésel MHEV (163 CV), eléctrico (204 CV y 313 CV).					
MINI 3p	Euro NCAP: *****				
3.876 1.744 1.432 210 29.115 € - 43.905 €					
Gasolina (156 CV, 204 CV y 231 CV) y eléctrico (184 CV y 218 CV).					
MINI 5p	Euro NCAP: N.D.				
4.036 1.744 1.464 275 29.115 € - 35.295 €					
Gasolina (156 CV y 204 CV).					
ACEMAN	Euro NCAP: N.D.				
4.075 1.754 1.507 300 31.510 € - 42.800 €					
Eléctrico (184 CV, 218 CV y 258 CV).					
MITSUBISHI	mitsubishi-motors.es				
Colt	Euro NCAP: N.D.				
4.053 1.798 1.439 254-340 18.350 € - 28.750 €					
Gasolina (90 CV), gasolina GLP (100 CV) y gasolina HEV (145 CV).					
Eclipse Cross	Euro NCAP: *****				
4.489 1.864 1.571 545 43.050 € - 47.900 €					
Eléctrico (218 CV).					
ASX	Euro NCAP: ****				
4.227 1.797 1.567 305-422 24.800 € - 35.390 €					
Gasolina (90 CV), gasolina MHEV (140 CV y 160 CV) y gasolina HEV (160 CV).					
Grandis	Euro NCAP: N.D.				
4.413 1.797 1.575 434-499 29.800 € - 39.650 €					
Gasolina MHEV (140 CV) y gasolina HEV (160 CV).					
Outlander	Euro NCAP: N.D.				
4.719 1.862 1.746 490-495 43.300 € - 58.500 €					
Gasolina PHEV (306 CV).					
MORGAN	morgan-motor.co.uk				
Supersport	Euro NCAP: N.D.				
4.110 1.800 1.290 n.d. 125.000 €					
Gasolina (340 CV).					
NISSAN	nissan.es				
Micra	Euro NCAP: N.D.				
3.974 1.830 1.499 277 27.700 € - 35.750 €					
Eléctrico (122 CV y 150 CV).					
Leaf	Euro NCAP: N.D.				
4.350 1.810 1.550 437 30.000 € - 35.000 €					
Eléctrico (177 CV y 218 CV).					
Ariya	Euro NCAP: *****				
4.595 1.850 1.660 415-468 44.000 € - 59.200 €					
Eléctrico (218 CV, 242 CV, 306 CV y 435 CV).					
Juke	Euro NCAP: *****				
4.210 1.800 1.593 354-422 23.425 € - 30.950 €					
Gasolina (114 CV) y gasolina HEV (145 CV).					
Qashqai	Euro NCAP: *****				
4.425 1.848 1.625 479-504 28.450 € - 42.100 €					
Gasolina MHEV (140 CV y 158 CV) y gasolina HEV (190 CV).					
X-Trail	Euro NCAP: *****				
4.680 1.850 1.660 485-585 34.350 € - 49.750 €					
Gasolina MHEV (163 CV) y gasolina HEV (204 CV y 213 CV). Versiones de 5 y 7 plazas.					
Townstar	Euro NCAP: *****				
4.486 1.860 1.838 775 27.540 € - 37.596 €					
Gasolina (130 CV) y eléctrico (120 CV).					
OMODA	omodaoficiales				
5	Euro NCAP: *****				
4.373 1.824 1.588 370-380 27.900 € - 39.900 €					
Gasolina (147 CV), gasolina HEV (224 CV) y eléctrico (204 CV).					
9 SHS	Euro NCAP: N.D.				
4.775 1.920 1.671 471 49.800 €					
Gasolina PHEV (537 CV).					
OPEL	opeles				
Astra	Euro NCAP: *****				
4.374 1.860 1.441 352-422 22.050 € - 37.000 €					
Eléctrico (272 CV y 544 CV).					

MODELO	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	MALETERO	PRECIO DESDE

<tbl_r cells="6" ix="5" maxcspan="1" maxrspan

MODELO	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	MALETERO	PRECIO DESDE
--------	----------	---------	--------	----------	--------------

Polestar 3 Euro NCAP: *****4.900 | 1.968 | 1.614 | 516 | 81.900 € - 95.500 €
Eléctrico (299 CV, 489 CV y 517 CV).**Polestar 5** Euro NCAP: N.D.5.087 | 2.015 | 1.425 | 427 | 121.900 € - 145.300 €
Eléctrico (748 CV y 884 CV).**PORSCHE** porsche.es**718 Spyder RS** Euro NCAP: N.D.4.418 | 1.822 | 1.252 | 120 | 180.709 €
Gasolina (500 CV).**718 Cayman GT4 RS** Euro NCAP: N.D.4.456 | 1.822 | 1.267 | 136 | 180.709 €
Gasolina (500 CV).**911** Euro NCAP: N.D.4.542 | 1.852 | 1.302 | 135 | 157.835 € - 328.344 €
Gasolina (394 CV, 480 CV y 510 CV) y gasolina MHEV (541 CV y 711 CV). Versiones Coupé, Targa y Cabriolet.**Cayenne** Euro NCAP: *****4.930 | 1.983 | 1.698 | 627 | 118.067 € - 223.684 €
Gasolina (354 CV, 475 CV y 500 CV) y gasolina PHEV (470 CV, 519 CV y 740 CV). Versiones SUV y Coupé.**Macan EV** Euro NCAP: *****4.784 | 1.938 | 1.623 | 564-624 | 82.310 € - 117.426 €
Eléctrico (360 CV, 408 CV, 517 CV, 571 CV y 639 CV).**Cayenne EV 2026** Euro NCAP: N.D.4.985 | 1.980 | 1.674 | 837 | 108.296 € - 169.124 €
Eléctrico (442 CV y 1.156 CV).**Panamera** Euro NCAP: N.D.5.052 | 1.937 | 1.423 | 421 | 127.829 € - 237.102 €
Gasolina (354 CV y 500 CV) y gasolina PHEV (470 CV, 544 CV, 680 CV y 782 CV).**Taycan** Euro NCAP: *****4.963 | 1.966 | 1.379 | 410 | 106.252 € - 249.523 €
Eléctrico (408 CV, 435 CV, 544 CV, 598 CV, 700 CV, 884 CV, 952 CV y 1.033 CV). Versiones Taycan y Taycan Sport Turismo.**RANGE ROVER** landrovers.es**Range Rover** Euro NCAP: *****5.052 | 2.047 | 1.870 | 575 | 149.150 € - 300.000 €
Gasolina MHEV (530 CV y 615 CV), diésel MHEV (300 CV y 351 CV) y gasolina PHEV (460 CV y 551 CV). Versiones de 4, 5 y 7 plazas. Versiones de batalla normal y batalla larga.**Range Rover Evoque** Euro NCAP: *****4.371 | 1.904 | 1.649 | 471 | 59.500 € - 80.100 €
Diésel (165 CV), gasolina MHEV (160 CV), diésel MHEV (165 CV y 204 CV) y gasolina PHEV (270 CV).**Range Rover Sport** Euro NCAP: *****4.946 | 2.047 | 1.820 | 450 | 99.350 € - 229.450 €
Gasolina MHEV (635 CV), diésel MHEV (250 CV y 300 CV) y gasolina PHEV (440 CV, 460 CV, 510 CV y 550 CV).**Range Rover Velar** Euro NCAP: *****4.797 | 2.041 | 1.683 | 503 | 77.950 € - 113.100 €
Diésel MHEV (204 CV y 300 CV) y gasolina PHEV (404 CV).**RAM** amencars.es**1500** Euro NCAP: N.D.5.309 | 2.017 | 1.910 | n.d. | 79.700 €
Gasolina (702 CV) y diésel (702 CV).**RENAULT** renault.es**SE-TECH** Euro NCAP: *****3.922 | 1.774 | 1.498 | 277 | 23.702 € - 34.992 €
Eléctrica (95 CV, 122 CV y 150 CV).

MODELO	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	MALETERO	PRECIO DESDE
--------	----------	---------	--------	----------	--------------

4E-TECH Euro NCAP: *****4.144 | 1.808 | 1.552 | 375 | 28.602 € - 35.472 €
Eléctrica (122 CV y 150 CV).**Clio 2026** Euro NCAP: N.D.4.116 | 1.798 | 1.439 | 261-309 | 18.900 € - 27.687 €
Gasolina (115 CV), gasolina GLP (120 CV) y gasolina HEV (160 CV).**Captur** Euro NCAP: *****4.239 | 1.797 | 1.575 | 326-422 | 22.128 € - 33.186 €
Gasolina (115 CV), gasolina GLP (100 CV), gasolina MHEV (140 CV) y gasolina HEV (160 CV).**Espace** Euro NCAP: *****4.746 | 1.843 | 1.645 | 477-581 | 39.482 € - 45.942 €
Gasolina HEV (200 CV). Versiones de 5 y 7 plazas.**Arkana** Euro NCAP: *****4.568 | 1.821 | 1.576 | 480-513 | 31.383 € - 34.371 €
Gasolina HEV (145 CV).**Symbioz** Euro NCAP: *****4.413 | 1.797 | 1.575 | 434-499 | 27.619 € - 35.395 €
Gasolina MHEV (140 CV) y gasolina HEV (160 CV).**Austral** Euro NCAP: *****4.533 | 1.830 | 1.618 | 430-530 | 31.868 € - 41.177 €
Gasolina MHEV (158 CV) y gasolina HEV (200 CV).**Megane E-TECH** Euro NCAP: *****4.199 | 1.768 | 1.505 | 389 | 35.299 € - 37.958 €
Eléctrica (218 CV).**Kangoo** Euro NCAP: *****4.911 | 1.860 | 1.869 | 500-843-2.586 € - 39.978 €
Gasolina (95 CV y 130 CV) y eléctrico (120 CV). Versiones de 5 y 7 plazas.**Scenic E-TECH** Euro NCAP: *****4.470 | 1.864 | 1.571 | 440 | 35.644 € - 45.434 €
Eléctrico (170 CV y 218 CV).**Rafale** Euro NCAP: *****4.710 | 1.866 | 1.613 | 465-532 | 42.602 € - 53.272 €
Gasolina HEV (200 CV) y gasolina PHEV (300 CV).**ROLLS ROYCE** rolls-roycemotorcars.com**Cullinan** Euro NCAP: N.D.5.341 | 2.164 | 1.835 | 560 | 400.000 €
Gasolina (571 CV).**Ghost** Euro NCAP: N.D.5.545 | 1.998 | 1.573 | 464-500 | 330.000 €
Gasolina (571 CV). Versiones de batalla normal y batalla extendida.**Spectre** Euro NCAP: N.D.5.475 | 2.017 | 1.573 | n.d. | 400.000 €
Eléctrica (585 CV).**SANTANA** santanacars.com**400** Euro NCAP: N.D.5.520 | 1.960 | 1.950 | n.d. | 40.589 € - 59.411 €
Diésel (190 CV) y gasolina PHEV (429 CV).**SEAT** seat.es**Arona** Euro NCAP: *****4.138 | 1.780 | 1.552 | 400 | 19.460 € - 35.472 €
Gasolina (95 CV, 115 CV y 150 CV).**Ateca** Euro NCAP: *****4.381 | 1.841 | 1.615 | 510 | 26.041 € - 37.422 €
Gasolina (116 CV y 150 CV) y diésel (150 CV).**Ibiza** Euro NCAP: *****4.059 | 1.780 | 1.444 | 355 | 15.220 € - 24.392 €
Gasolina (80 CV, 115 CV y 150 CV).**León** Euro NCAP: *****4.368 | 1.800 | 1.456 | 380-620 | 27.823 € - 43.540 €
Gasolina (115 CV y 150 CV), diésel (115 CV y 150 CV), gasolina MHEV (115 CV y 150 CV) y gasolina PHEV (204 CV). Versiones 5 puertas y familiar (Sportstourer).**SERES** seresmotores.es**3** Euro NCAP: N.D.4.385 | 1.850 | 1.650 | 310 | 29.995 €
Eléctrica (163 CV).**5** Euro NCAP: N.D.4.710 | 1.930 | 1.620 | 434 | 63.500 € - 69.995 €
Eléctrica (299 CV y 585 CV).

MODELO	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	MALETERO	PRECIO DESDE
--------	----------	---------	--------	----------	--------------

ŠKODA skoda.es**Fabia** Euro NCAP: *****4.106 | 1.781 | 1.459 | 380 | 22.520 € - 36.945 €
Gasolina (80 CV, 95 CV, 115 CV, 150 CV y 177 CV).**Kamiq** Euro NCAP: *****4.241 | 1.792 | 1.531 | 400 | 28.150 € - 34.450 €
Gasolina (95 CV, 115 CV y 150 CV).**Karoq** Euro NCAP: *****4.389 | 1.841 | 1.603 | 521 | 34.900 € - 49.995 €
Gasolina (115 CV, 150 CV y 190 CV) y diésel (115 CV y 150 CV).**Kodiaq** Euro NCAP: *****4.389 | 1.864 | 1.656 | n.d. | 38.800 € - 62.695 €
Gasolina (204 CV y 265 CV), gasolina MHEV (150 CV), diésel (150 CV y 193 CV) y gasolina PHEV (204 CV). Versiones 5 y 7 plazas.**Octavia** Euro NCAP: *****4.698 | 1.829 | 1.470 | 600 | 31.550 € - 44.150 €
Gasolina (204 CV y 265 CV), gasolina MHEV (115 CV y 150 CV) y diésel (115 CV y 150 CV). Versiones 5 puertas y familiar (Combi).**Scala** Euro NCAP: *****4.362 | 1.793 | 1.471 | 467 | 28.000 € - 35.300 €
Gasolina (95 CV, 115 CV y 150 CV).**Superb** Euro NCAP: *****4.912 | 1.849 | 1.481 | 645 | 47.000 € - 61.505 €
Gasolina (204 CV y 265 CV), gasolina MHEV (150 CV), diésel (150 CV y 193 CV) y gasolina PHEV (204 CV). Versiones 5 puertas y familiar (Combi).**Enyaq** Euro NCAP: *****4.658 | 1.879 | 1.622 | 585 | 36.200 € - 45.250 €
Eléctrico (204 CV, 286 CV y 340 CV).**Enyaq Coupé** Euro NCAP: *****4.658 | 1.879 | 1.623 | 570 | 38.250 € - 47.850 €
Eléctrico (204 CV, 286 CV y 340 CV).**Eroq** Euro NCAP: N.D.4.488 | 1.884 | 1.625 | 470 | 26.550 € - 42.850 €
Eléctrico (170 CV, 204 CV, 286 CV y 340 CV).**SKYWELL** skywellmotor.es**BE11** Euro NCAP: N.D.4.700 | n.d. | n.d. | 457 | 40.900 €
Eléctrico (204 CV).**SMART** smart.es**#1** Euro NCAP: *****4.270 | 1.822 | 1.636 | 288 | 32.031 € - 45.516 €
Eléctrico (272 CV y 428 CV).**#3** Euro NCAP: *****4.400 | 1.844 | 1.556 | 385 | 35.004 € - 46.314 €
Eléctrico (272 CV y 428 CV).**#5** Euro NCAP: N.D.4.695 | 1.920 | 1.705 | 677-702 | 45.300 € - 62.640 €
Eléctrico (340 CV, 363 CV, 587 CV y 646 CV).**SUBARU** subaru.es**Forester** Euro NCAP: *****4.670 | 1.830 | 1.730 | 508 | 40.400 € - 44.900 €
Gasolina HEV (150 CV).**Outback** Euro NCAP: *****4.870 | 1.875 | 1.675 | 522 | 40.400 € - 48.550 €
Gasolina (170 CV) y gasolina GLP (170 CV).**Solterra** Euro NCAP: *****4.690 | 1.860 | 1.650 | 441-452 | n.d.
Eléctrica (343 CV).

MODELO	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	MALETERO	PRECIO DESDE	
Crosstrek	Euro NCAP: ★★★★					
	4.495 1.800 1.600	315		32.500 € - 37.500 €		
	Gasolina HEV (136 CV).					
SUZUKI	auto.suzuki.es					
Swift	Euro NCAP: ★★★					
	3.860 1.735 1.495	265		18.850 € - 22.950 €		
	Gasolina MHEV (83 CV).					
S-Cross	Euro NCAP: N.D.					
	4.300 1.785 1.585	293-430		26.865 € - 36.268 €		
	Gasolina HEV (116 CV) y gasolina MHEV (110 CV).					
Vitara	Euro NCAP: N.D.					
Across	Euro NCAP: ★★★★					
	4.635 1.855 1.690	490		55.480 €		
	Gasolina PHEV (306 CV).					
Swace	Euro NCAP: ★★★★					
	4.655 1.790 1.460	596		28.100 € - 31.100 €		
	Gasolina HEV (140 CV).					
SWM	swmmotors.es					
G01	Euro NCAP: N.D.					
	4.610 1.855 1.740	570		20.990 €		
	Gasolina (130 CV y 140 CV).					
TESLA	tesla.com					
Model 3	Euro NCAP: ★★★★					
	4.720 1.850 1.441	513		34.020 € - 57.490 €		
	Eléctrico (283 CV, 320 CV, 498 CV y 627 CV).					
Model Y	Euro NCAP: ★★★★					
Model S	Euro NCAP: ★★★★					
	5.021 1.987 1.431	798		109.990 € - 119.990 €		
	Eléctrica (670 CV y 1.020 CV).					
Model X	Euro NCAP: ★★★★					
	5.057 1.999 1.680	1.411.231	14.990 € - 124.990 €			
	Eléctrica (670 CV y 1.020 CV). Versiones de 5 y 7 plazos.					
TOYOTA	toyota.es					
Aygo X	Euro NCAP: N.D.					
	3.776 n.d. n.d.	231		20.900 € - 25.500 €		
	Gasolina HEV (116 CV).					
C-HR	Euro NCAP: ★★★★					
	4.362 1.832 1.558	310-388	30.750 € - 41.450 €			
	Gasolina HEV (140 CV y 200 CV) y gasolina PHEV (223 CV).					
C-HR+	Euro NCAP: N.D.					
	4.520 1.870 1.595	41636	500 € - 44.000 €			
	Eléctrica (224 CV y 343 CV).					
Corolla	Euro NCAP: ★★★★					
	4.370 1.790 1.460	361-598	25.950 € - 34.800 €			
	Gasolina HEV (140 CV y 200 CV). Versiones 5 puertas, Sedan y familiar (Touring Sports).					
Corolla Cross	Euro NCAP: ★★★★					
	4.460 1.825 1.620	414		36.500 € - 40.500 €		
	Gasolina HEV (140 CV y 178 CV).					
GR Supra	Euro NCAP: N.D.					
	4.379 1.854 1.292	290		78.000 € - 150.000 €		
	Gasolina (340 CV y 441 CV).					

MODELO	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	MALETERO	PRECIO DESDE	
Land Cruiser	Euro NCAP: N.D.					
Proace City	Euro NCAP: ★★★★					
	4.600 1.848 1.837	597		27.500 € - 35.250 €		
	Diésel (130 CV) y eléctrico (136 CV).					
RAV4	Euro NCAP: ★★★★					
	4.403 1.855 1.685	520-580	40.500 € - 54.250 €			
	Gasolina HEV (218 CV y 222 CV) y gasolina PHEV (306 CV).					
bZ4X	Euro NCAP: ★★★★					
	4.690 1.860 1.600	452		39.500 € - 47.000 €		
	Eléctrico (224 CV y 343 CV).					
Yaris	Euro NCAP: ★★★★					
	3.940 1.745 1.500	270		21.900 € - 25.400 €		
	Gasolina HEV (116 CV y 130 CV).					
Yaris Cross	Euro NCAP: ★★★★					
	4.180 1.765 1.595	320-397	27.300 € - 31.300 €			
	Gasolina HEV (130 CV).					
Mirai	Euro NCAP: ★★★★					
	4.975 1.885 1.480	321		70.200 € - 77.200 €		
	Eléctrico de pila de combustible de hidrógeno FCEV (182 CV).					
GR Yaris	Euro NCAP: ★★★★					
	3.995 1.805 1.455	174		48.500 € - 54.000 €		
	Gasolina (280 CV).					
Hilux	Euro NCAP: ***					
	5.325 1.855 1.815	n.d.		41.250 € - 51.250 €		
	Diésel (150 CV) y diésel MHEV (204 CV).					
VOLKSWAGEN	volkswagen.es					
Golf	Euro NCAP: ★★★★					
ID.3	Euro NCAP: ★★★★					
	4.264 1.809 1.564	385		31.800 € - 46.240 €		
	Eléctrico (170 CV, 204 CV y 326 CV).					
ID.4	Euro NCAP: ★★★★					
	4.584 1.852 1.612	543		41.420 € - 52.855 €		
	Eléctrico (286 CV y 340 CV).					
ID.5	Euro NCAP: ★★★★					
	4.599 1.852 1.613	549		44.020 € - 56.300 €		
	Eléctrico (286 CV y 340 CV).					
ID.7	Euro NCAP: ★★★★					
	4.961 1.862 1.536	532		54.475 € - 63.900 €		
	Eléctrico (286 CV y 340 CV).					
ID.Buzz	Euro NCAP: ★★★★					
	4.712 1.985 1.927	1.121		45.965 € - 66.920 €		
	Eléctrico (286 CV y 340 CV).					
Passat Variant	Euro NCAP: ★★★★					
	4.917 1.849 1.521	510-690		45.840 € - 69.485 €		
	Diésel (122 CV, 150 CV y 193 CV), gasolina MHEV (150 CV) y gasolina PHEV (204 CV y 272 CV).					
Polo	Euro NCAP: ★★★★					
	4.074 1.751 1.451	305-341	20.315 € - 33.275 €			
	Gasolina (80 CV, 95 CV, 115 CV y 207 CV).					

MODELO	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	MALETERO	PRECIO DESDE
Taigo	Euro NCAP: ★★★★				
T-Cross	Euro NCAP: ★★★★				
T-Roc 2026	Euro NCAP: ★★★★				
VOLVO	volvocars.es				
EX30	Euro NCAP: ★★★★				
XC40	Euro NCAP: N.D. ★★★★				
EX40	Euro NCAP: N.D. ★★★★				
XC60	Euro NCAP: ★★★★				
XC90	Euro NCAP: N.D.				
EX90	Euro NCAP: N.D.				
V60	Euro NCAP: ★★★★				
V90	Euro NCAP: ★★★★				
XPENG	xpeng-auto.es				
G6	Euro NCAP: ★★★★				
P7	Euro NCAP: ★★★★				
G9	Euro NCAP: ★★★★				
VOYAH	voyah.es				
Free	Euro NCAP: N.D.				

¿Apasionado de los coches? Súmate a cochesTV



El mejor canal para disfrutar de todo el motor

Pruebas, novedades, actualidad
y mucha pasión por los coches



@cochesTV_oficial



TikTok
@cochesTV_oficial



YouTube
@cochesTV_oficial

cochesTV

Arranca con nosotros

DEFENDER

EMBRACE THE IMPOSSIBLE



5 AÑOS
GARANTÍA

Gama Defender 26MY. Consumo combinado WLTP 6,0-14,8 l/100 km. Emisiones combinadas de CO₂ WLTP 135-335 g/km. Autonomía eléctrica EV combinada 44-55 km. Garantía de 5 años o 150.000 km y 3 años de asistencia en carretera. Más información en landrover.es*